



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN JURÍDICO
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA**

TEMA:

**“LA IMPERICIA Y LA FALTA DE FORMACIÓN TÉCNICA Y DE
VALORES HUMANOS DEL CONDUCTOR OCASIONA MÚLTIPLES
DELITOS DE TRÁNSITO” PROPUESTA: “REFORMA DE LOS ART.
185 Y 186 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**

AUTOR:

DANIEL SERAFIO ARBOLEDA PUENTE

TUTOR:

Dr. JOSÉ CEDEÑO HABLICH

Quevedo – Ecuador

2012

**APROBACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN TRIBUNAL
DE SUSTENTACIÓN**

Dr. Colón Bustamante Fuentes
DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO

Ab. Enrique Chalen Escalante
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Ab. Edison Fuentes Yáñez
DOCENTE PRINCIPAL MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Ab. Wilson Almache Tenecela
DOCENTE ESPECIALISTA INVITADO

Dr. José Cedeño Hablich
DIRECTOR DEL PROYECTO

Sr. Daniel Serafio Arboleda Puente
EGRESADO DE LA FACULTAD DE DERECHO POSTULANTE

Ab. Alfredo Zabala Buenaño
SECRETARIO ACADÉMICO DE LA FACULTAD DE DERECHO

Fecha: Miércoles 23 de Mayo del 2012

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Las ideas, hechos y doctrinas, vertidas en el contenido de la presente investigación, son de exclusiva responsabilidad del autor, excepto en aquellas referentes conceptuales que se encuentran debidamente citados.

Asumo la responsabilidad por el contenido de esta investigación.

Daniel Serafio Arboleda Puente

AGRADECIMIENTO

A Dios Todopoderoso, porque guía nuestra vida y la orienta hacia el éxito.

A mis padres, quienes me inculcaron buenos valores y responsabilidad durante toda mi vida.

A mis familiares en general por la comprensión y el apoyo que me dieron siempre.

A la Facultad de Derecho de la Universidad Estatal de Quevedo, por la educación de calidad que me han brindado.

Al personal docente de la Facultad de Derecho, por sus enseñanzas.

A mi Tutor, por su acertada guía en el desarrollo de mi investigación bibliográfica.

Daniel Serafio Arboleda Puente

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a los seres que más quiero, quienes por haber ocupado parte de su tiempo conmigo, apoyándome en mis actividades del quehacer educativo, ellos son mis familiares, quienes además de darme el ánimo y ese apoyo incondicional, se encuentran muy contentos con la obtención de este título de Abogado.

Daniel Serafio Arboleda Puente

AUTORIZACIÓN.

De conformidad al Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, autorizo a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, para que haga de este Proyecto de Investigación Jurídica, un documento disponible para su lectura.

Faculto para que se realicen las copias que sean necesarias de este Proyecto de Investigación Jurídica, aplicando las regulaciones de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, siempre que esta reproducción no suponga utilidad económica.

Sin perjuicio de ejercer mi derecho de autor, autorizo a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, la publicación de este Proyecto de Investigación Jurídica, después de su aprobación.

Daniel Serafio Arboleda Puente
AUTOR

RESUMEN EJECUTIVO

La presente trabajo de investigación lo realizo cumpliendo con el pensum de estudios de la Facultad de Derecho esperando sea un aporte técnico – científico de los aspectos jurídicos inherentes al problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población en general, con este objetivo, se analizó la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Ley Orgánica de Educación Superior y la Ley de Educación Intercultural, normativas que hacen referencia a la obligatoriedad de la formación en Educación Vial en los planteles educativos de todos los niveles, cooperativas y compañías de transporte y ciudadanía en general.

Este trabajo investigativo contiene, el planteamiento del problema, la justificación, los objetivos la hipótesis. Seguidamente se desarrolla el marco teórico donde se realiza un estudio histórico, doctrinario y jurídico del tema, se complementa con la investigación de campo a base de encuestas y entrevistas lográndose comprobar la hipótesis de la investigación.

Finalmente en base a los resultados obtenidos de la investigación se elabora una propuesta que es la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en lo relacionado a la aplicación de incentivos para conductores y peatones que participen en formación técnica obteniendo la máxima calificación en la materia de Educación Vial y conseguir que la ciudadanía tome conciencia y considere la importancia de la preparación técnica en materia de tránsito.

ÍNDICE GENERAL

Contenido Pág.

Carátula	I
Página del tribunal	II
Declaración de autoría	III
Agradecimiento	IV
Dedicatoria	V
Autorización	VI
Resumen Ejecutivo	VII
Índice General	VIII

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1	Introducción.	1
1.1.	El Problema.	3
1.2.	Formulación del Problema.	6
1.3.	Delimitación del Problema.	6
1.4.	Justificación.	7
1.5.	Objetivos.	8
1.5.1.	Objetivo General.	8
1.5.2.	Objetivos Específicos.	8
1.6.	Hipótesis.	9
1.7.	Variables.	9
1.7.1.	Independiente.	9
1.7.2.	Dependiente.	9

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Marco Histórico.	10	
2.1.1. Reseña histórica del Transporte Terrestre.		10
2.1.2. Accidentes de tránsito.	13	
2.2. Marco Doctrinario.	14	
2.2.1. Ley.	14	
2.2.1.1. Conceptos de Ley.	14	
2.2.1.2. Clases de Leyes.	15	
2.2.1.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.		17
2.2.1.4. Leyes Orgánicas que rigen el Sistema Educativo.		21
2.2.2. Tránsito y Transporte Terrestre.	22	
2.2.2.1. Conceptos y Generalidades.	22	
2.2.2.2. Infracción de tránsito.	24	
2.2.2.3. Causas que ocasionan las infracciones de tránsito		27
2.2.2.4. Impericia .	29	
2.2.2.5. Imprudencia.	31	
2.2.2.6. Capacitación y formación técnica		38
2.2.2.7. Valores Humanos .	36	
2.2.2.8. Clases de infracciones de tránsito		41
2.2.2.9. Delito de tránsito	42	
2.2.2.10. Accidentes de tránsito	50	
2.2.3. Educación vial.	56	
2.2.3.1. Concepto	56	
2.2.3.2. Elementos principales del tránsito		58
2.3. Derecho comparado		77
2.4. Marco jurídico		86

2.4.1	Constitución de la República del Ecuador.	86
2.4.2	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	87
2.4.2	Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte terrestre	91
2.4.4	Ley Orgánica de Educación	93
2.4.5	Ley Orgánica de Educación Superior	95

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1. Método.	97
3.1.1. Método Bibliográfico.	97
3.1.2 Método Analítico.	97
3.2. Tipo de Investigación	97
3.2.1. Descriptiva	98
3.2.2. Documental	98
3.2.3. De Campo	98
3.3. Población	99
3.4. Muestra.	99
3.5. Técnicas e Instrumentos de investigación	100
3.5.1. Observación	101
3.5.2. Encuestas	101
3.5.3. Entrevistas	101
3.6. Fuentes	102
3.6.1. Fuentes primarias	102
3.6.2. Fuentes Secundarias	102

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1.	Encuesta aplicada a conductores y peatones	103
4.1.1.	Encuesta aplicada a Profesionales del Derecho	113
4.1.2.	Entrevista dirigida a Profesionales del Derecho	123
4.2.	Comprobación de la Hipótesis.	126
4.3.	Hallazgo de la investigación.	127

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.	Conclusiones.	132
5.2.	Recomendaciones.	133

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

6.1.	Título de la Propuesta.	134
6.2.	Antecedentes.	134
6.3.	Justificación.	135
6.4.	Síntesis del Diagnóstico.	136
6.5.	Objetivo.	137
6.5.1.	Objetivo General.	137
6.5.2.	Objetivos Específicos.	137
6.6.	Descripción de la Propuesta.	137
6.7.	Desarrollo de la Propuesta.	137
6.8.	Beneficiarios.	144
6.9.	Impacto Social.	145
6.10.	Conclusión.	146
6.11.	Recomendaciones.	147
6.12.	Glosario de términos	147
6.13.	Bibliografía	153

Anexos. 157

INTRODUCCIÓN

La presente investigación espera brindar un aporte técnico –científico de los aspectos jurídicos inherentes al problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población en general, para el efecto, se analiza la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en conjunto con la Constitución de la República del Ecuador, mediante un análisis de las normativas que hacen referencia a la obligatoriedad de la formación en Educación Vial en los planteles educativos de todos los niveles, cooperativas y compañías de transporte establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El contenido de este trabajo investigativo contiene en el capítulo I, el planteamiento del problema, la justificación, los objetivos y la hipótesis. En el segundo capítulo se desarrolla el marco teórico donde se realiza un estudio doctrinario, jurídico e histórico del tema. En el tercer capítulo se realiza la investigación de campo a base de encuestas y entrevistas y se comprueba la hipótesis de la investigación.

Finalmente se elabora una propuesta que es la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en lo relacionado a la aplicación de incentivos para conductores y peatones que participen en formación técnica obteniendo la máxima calificación en la materia de Educación Vial y conseguir que la ciudadanía tenga conocimientos y considere la importancia de la preparación técnica en materia de tránsito.

Es importante realizar esta investigación por cuanto es noticia actual el alto índice de accidentes de tránsito y varios de aquellos con resultado de múltiples delitos, causando gran conmoción social. Consecuentemente, los Asambleístas y autoridades han considerado la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la cual se

endurecen las sanciones y penas para los que contravengan dichas disposiciones, pero ¿será que endurecer las penas es la solución?. Las estadísticas demuestran lo contrario porque siendo un tema actual y controvertido, compete al área jurídica establecer las causas por las que se han incrementado los accidentes de tránsito.

Además se realizó una investigación de campo, aplicando un marco metodológico que permita identificar las causas del problema, comprobar la hipótesis de la investigación, cuyos resultados permitan la elaboración de una propuesta factible que pueda cumplir con los objetivos formulados en la primera unidad, que es la reforma planteada a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en lo relacionado al fomento efectivo de la Educación Vial que es una normativa de obligatoriedad en la enseñanza de los planteles pre – primarios, primarios, secundarios y superiores, como medio para formar técnicamente a la ciudadanía en materia de tránsito y reducir la frecuencia de ocurrencia de los delitos múltiples.

Previo a la elaboración de la propuesta se utilizó diversos métodos de investigación, entre los que se citan, la descripción, la investigación – acción, bibliográfica y de campo.

El uso del método bibliográfico, corresponde al empleo de diversos textos de reconocidos juristas que hacen referencia a doctrinas acerca de la impericia, formación técnica y delitos múltiples de tránsito, a lo que se añaden el marco jurídico establecido en las leyes, como por ejemplo, la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el Reglamento de Aplicación de dicha ley, La Ley Orgánica de Educación y la Ley Orgánica de Educación Superior, que guardan relación con el tema.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.8. Planteamiento del Problema.

El incremento de los delitos de tránsito ha sido uno de los temas que mayor controversia ha generado en la sociedad ecuatoriana en los últimos 10 años. Cada día se escucha en los noticieros que los índices de accidentes de tránsito continúan en aumento, pese a que se ha endurecido las leyes y se ha incrementado el costo de las sanciones por las infracciones de tránsito, lo que es una clara muestra de que las decisiones que han tomado las autoridades de turno, no han sido eficaces, y que la solución del problema no radica en incrementar las penas y las sanciones por las infracciones de tránsito.

Los elevados índices de accidentes de tránsito, el incremento del parque automotor y las críticas de la población hacia las autoridades de transporte, aceleraron el proceso para el incremento de penas en materia del juzgamiento de las infracciones de tránsito, legislándose a favor del incremento de las sanciones para conductores y peatones que evadan la ley, sin haber analizado el tema del desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que es para muchos entendidos, la principal razón del desacato a la ley.

Por otra parte, se puede apreciar que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece como norma de cumplimiento obligatorio, la enseñanza de la materia de Educación Vial, como parte del proceso educativo en los planteles de los niveles pre – primarios, primarios, secundarios y universitarios, como un compromiso para fortalecer la cultura vial de conductores y peatones.

Sin embargo, las normativas que hacen referencia a la formación técnica en materia del tránsito por parte de los planteles educativos y de los organismos

rectores del tránsito y transporte terrestre en el país, en referencia a los Ministerios del ramo, Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Dirección Nacional de Tránsito y Comisión de Tránsito del Ecuador, no han podido lograr el cumplimiento de esta disposición, porque no han aplicado ningún mecanismo para difundir, incentivar y enseñar una cultura de educación vial a nivel nacional, lo que afecta a la sociedad, que seguirá palpando el incremento de los accidentes de tránsito y de los delitos múltiples, como una consecuencia del problema de la falta de formación técnica.

Las estadísticas nacionales señalan que la provincia del Guayas presenta el mayor porcentaje de accidentes de tránsito, con 6.117 en el año 2009, según informe del Departamento OIAT de la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), de los cuales el 7,5% (459) fueron causados por peatones, que infringieron la Ley de Tránsito por desconocimiento en la materia de la Educación Vial. Se puede observar un incremento del 7,22% de los accidentes de tránsito, en el año 2009, en comparación con el año 2008.

De acuerdo a los registros de la Dirección de la Policía de Tránsito de la Provincia de Cotopaxi, en el año 2010, ocurrieron 524 accidentes de tránsito, de los cuales 198 (38%) fueron choques y 115 (22%) por atropellamiento, que fueron los principales tipos de accidentes. Mientras que las principales causas de accidentes fueron la impericia e imprudencia del conductor en 142 accidentes (27%), siguiéndole en importancia la embriaguez del conductor con 52 casos (10%).

La imprudencia e impericia del conductor se demuestra por cuanto las infracciones graves de primera clase sumaron 869 (22% del total de contravenciones) que totalizaron 4.008 contravenciones durante el año 2010. Además se observó un 4% de incremento de accidentes de tránsito con relación al año 2009, puesto que del 2009 al 2010, los accidentes de tránsito se incrementaron de 504 a 524, siendo la principal causa de

accidentes en los dos años la impericia e imprudencia del conductor y la embriaguez, mientras que los choques y atropellamientos continúan siendo los principales tipos de accidentes de tránsito que ocurren en el país.

La impericia e imprudencia en conductores y peatones tiene lugar, sin que el Gobierno y las autoridades educativas y de tránsito, tomen cartas en el asunto, porque no se ha planificado las estrategias adecuadas para impartir la formación técnica de educación vial, en los planteles pre – primarios, primarios, secundarios y de enseñanza superior, incumpliendo inclusive el texto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la Ley Orgánica de Educación y La Ley Orgánica de Educación Superior.

Como se puede apreciar, la principal causa de los accidentes de tránsito, en la que los conductores y peatones fueron responsables, es el desconocimiento de la materia de Educación Vial, la cual no ha sido parte del pensum académico en los planteles educativos, sólo algunos de los estudiantes de los últimos años de Bachillerato tienen un débil conocimiento en esta materia, debido a que escogieron el área de Educación Vial como alternativa para realizar una actividad validada por el Ministerio de Educación, previo a la obtención del Título de Bachiller.

Según la información proporcionada por la CTG, sus elementos tuvieron presencia en 113 planteles educativos fiscales de 2.385 establecimientos, brindando instrucción en la materia de Educación Vial a 6.510 alumnos, que es una cifra inferior al 1% del total de alumnos del nivel medio, en la provincia del Guayas.

Por tanto, el problema concerniente a la falta de formación técnica y de valores humanos, es una de las causas del incremento de los índices de accidentes de tránsito, y no se ha podido solucionar con el endurecimiento de las penas, que afecta a la comunidad de conductores y peatones, debido a que crea zozobra entre los trabajadores del volante, que solo buscan el

sustento diario para poder mantener a sus familias y cancelar, en algunos casos, las cuotas que le cuesta el vehículo en el que laboran, salvando su responsabilidad el Estado, que no se ha preocupado por promocionar, fomentar ni incentivar la formación de una cultura de educación vial en la población, que permita a conductores y peatones, vivir en un ambiente de armonía, bajo el respeto de las leyes de tránsito y de los principios constitucionales.

1.9. Formulación del Problema.

¿De qué manera la impericia y la falta de formación técnica y de valores humanos en conductores y peatones, incide en el incremento de los delitos de tránsito en el cantón La Maná?

1.10. Delimitación del Problema.

La investigación se delimita de la siguiente manera:

- **Objeto de estudio:** Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre, y Seguridad Vial.
- **Campo de acción:** Delitos de tránsito.
- **Lugar:** Provincia del Cotopaxi, cantón La Maná.
- **Tiempo:** 6 meses.

1.11. Justificación.

Considero de mucha relevancia el estudio y análisis de los artículos de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que hacen referencia a la enseñanza de la materia de educación vial en los planteles educativos pre – primarios, primarios, secundarios y superiores, así como en

las cooperativas y compañías de transporte, porque contiene principios de formación técnica en materia del tránsito que deben ser de fiel cumplimiento, para mantener una cultura vial fortalecida en la población, que sea el mecanismo adecuado para incentivar a la ciudadanía a evitar accidentes de tránsito y delitos múltiples, que garanticen el buen vivir y la armonía de la población.

El Estado ecuatoriano no ha cumplido con la sociedad, ya que la Ley de Tránsito, establece el deber del Estado de incluir en los planes de estudios, tanto de nivel primario y secundario, la obligatoriedad de la enseñanza de la materia de educación vial, la cual debe ser de calidad, lo cual no se ha cumplido hasta la fecha, porque no se han formulado los planes y programas educativos de la materia de educación vial. Por ello, considero que el presente trabajo investigativo será un aporte para que se despierte el interés de nuestra sociedad por fomentar e incentivar la formación de una cultura vial que promueva el bienestar social de ahí la importancia de esta investigación cuyos beneficios mejorará el buen vivir de los habitantes del cantón La Maná.

Con el análisis del tema referido al fortalecimiento de la enseñanza de la materia de educación vial, establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de las leyes vinculadas se garantiza el cumplimiento de dichas normativas incentivando la formación técnica que en materia del tránsito es indispensable para que conductores y peatones puedan convivir armónicamente en nuestra sociedad.

En cuanto a su factibilidad, por contar con el apoyo del Facilitador del Módulo de Práctica de Proyectos Jurídicos, de Profesionales del Derecho del cantón La Maná, del señor Juez de Garantías Penales y de Tránsito de nuestra ciudad y de los recursos necesarios que requiere esta clase de trabajos, considero que si es factible su realización.

Por lo tanto, la presente investigación está dirigida a beneficiar a la sociedad ecuatoriana, lo cual es de mucha importancia, porque se busca el bienestar social.

1.12. Objetivos.

1.12.1. Objetivo General.

Realizar un estudio histórico, doctrinario y jurídico, sobre la obligatoriedad de la formación técnica en la materia de tránsito, establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de promover una cultura real que ayude a reducir el cometimiento de delitos de tránsito múltiples en el cantón La Maná.

1.12.2. Objetivos Específicos.

- Efectuar un análisis situacional del cometimiento de los delitos de tránsito en el cantón La Maná en sus dos últimos años.
- Determinar el nivel de conocimiento de la ciudadanía acerca de la materia del tránsito y de sus regulaciones.
- Conocer las políticas que en materia de tránsito implementan las autoridades en este cantón.
- Elaborar una propuesta de reforma a los Art. 185 y 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.13. Hipótesis.

La reforma a los Art. 185 y 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ayudará a reducir el cometimiento de delitos de tránsito en el cantón La Maná.

1.14. Variables.

1.14.1. Independiente.

Las infracciones de tránsito.

1.14.2. Dependiente.

La Educación Vial

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.3. Marco Histórico.

2.1.3. Reseña histórica del Transporte Terrestre.

“El transporte terrestre se desarrolló de modo lento. Durante siglos, los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km/hora. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1825, año en el que el Ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el Río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra quitando la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de estas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.

Desde tiempos del Imperio Romano, la Península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Después de la caída del Imperio romano, las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario de comunicación peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada a la estructura centralizada de su administración cuando las vías romanas quedaron relegadas al desuso.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías), que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el que transportaban distintos tipos de mercaderías. A pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino, a veces atravesando puentes de cuerdas entre las montañas. El caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, que a su vez aprovecharon las rutas construidas por los indígenas.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinos Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras. El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo que hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora. A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente, desde

Alaska a Tierra del Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% del de América del Sur.”¹

En lo que respecta a nuestro país, se considera un gran paso hacia la implementación de un transporte motorizado, la invención del ferrocarril (locomotoras a vapor) en la presidencias del General Eloy Alfaro Delgado, posteriormente surge el incremento de unidades de transporte motorizado y con ello la obligación de construir carreteras y puentes que faciliten el desplazamiento de los automotores. Es entonces, que en el Gobierno Interino de “Clemente Yerovi Indaburu se considera al movimiento cooperativo como el sistema adecuado para alcanzar los cambios estructurales, en forma ordenada y democrática, acorde al desarrollo del país.

“El antecedente jurídico más inmediato de las leyes orgánicas se encuentra en el derecho francés, en particular en la Constitución Francesa de 1958, que estableció un escalón intermedio entre la norma constitucional y las leyes ordinarias.”²

Este hecho ocasiona que sea necesaria la implementación de una ley de tránsito que regule esta actividad acorde a su desarrollo, hecho que conlleva la obligación de establecer las reformas necesarias a la normativa de tránsito. La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es objeto de innumerables objeciones, mandato constituyente aprobado en Montecristi – Manabí y que se publicó en el Registro Oficial N° 398 del 7 de Agosto del 2008.

2.1.4. Accidentes de tránsito.

¹ Página web: www.definicon.org/transito 2010.

² Página web: www.es.wikipedia.org/Leyorgánica-23K, 2008.

El incremento que se ha dado en los últimos tiempos en los accidentes de tránsito con las consecuencias letales y lesivas, éstas últimas tanto humanas como materiales concomitantes, ya alcanzan para algunos el nivel de “epidemia” equiparables a las pestes medievales, según expresiones de Villasol Daniela, Villasol Agustín, para otros, constituye un problema social.

El hecho concreto es que los accidentes de tránsito ocupan en las estadísticas los primeros lugares entre las causales de muerte en varios países, siendo éste el tercero en encabezar ese triste privilegio a nivel mundial.³

En las carreteras de todo el mundo mueren al año al menos medio millón de personas y unos 15 millones sufren lesiones. Las cifras de heridos varían mucho según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas.

Por lo general, se producen más muertes en las carreteras rurales, donde la velocidad es más elevada que en las zonas urbanas, pero las lesiones graves que precisan estancia en un hospital, son al menos el doble en las vías urbanas, donde el tráfico es más problemático.

En el cantón La Maná la proliferación de motocicletas, tricimotos y similares ha colapsado el tránsito, haciendo urgente un reordenamiento total del transporte y la aplicación de la normativa de tránsito sin intereses particulares ajenos al objetivo de esta ley.

Por lo que se refiere a la distancia recorrida, los motoristas, los ciclistas y los peatones tienen más riesgo de muerte o lesiones.

³ Villasol Daniela – Villasol Agustín “Prueba penal y culpa en accidente de tránsito” Ed. Librería Editora Platense S.R.L., Primera Edición. Buenos Aires. 1995 Pág. 7.

En nuestro país, también ha existido un incremento en el índice de accidentes de tránsito, el cual ha fluctuado entre 4% al 7% anual, desde los periodos del 2000 al 2010, en donde a pesar de las reformas legales introducidas, endureciendo las sanciones a los infractores en materia de tránsito, no se ha podido lograr reducir estas cifras alarmantes, que han creado conmoción y zozobra en el Ecuador.

2.4. Marco Doctrinario.

2.4.1. Ley.

2.4.1.1. Conceptos de Ley.

El Código Civil ecuatoriano, dice: “Ley, es una declaración de la voluntad soberana que manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite”.⁴

Otra concepción del término ley, inquiera: “Regla y norma constante e invariable de las cosas, nacida de la causa primera o de las cualidades y condiciones de las mismas. Cada una de las relaciones existentes entre los diversos elementos que intervienen en un fenómeno. Precepto dictado por la autoridad competente, en que se mana o prohíbe algo en consonancia con la justicia y para el bien de los gobernados. En el régimen constitucional, disposición votada por las Cortes y sancionada por el Jefe de Estado”.⁵

La Ley es aprobada por la Asamblea Nacional y constituye un conjunto de normas que tienen como objeto reglar la convivencia de los ciudadanos.

⁴ Código Civil. Ediciones Gab, Art. 1. Quito – Ecuador, 2004. Pág. 29

⁵ Cabanellas, Guillermo, Diccionario Jurídico. Editorial Heliasta. Sexta Edición. Buenos Aires, 2006 Pág. 397.

Según la Constitución de la República del Ecuador las leyes se clasifican en:

- Orgánicas.
- Ordinarias.

a) Ley Orgánica.

”Es la ley que regula la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución.

Las que regulan el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales. Las que regulan la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados”⁶.

En la Constitución de la República se establece con claridad las leyes orgánicas es un tipo de ley que prevalece sobre las demás, es decir que se privilegia la organización y funcionamiento de Instituciones creadas por la Carta Magna, así también se privilegia el respeto a los derechos y garantías constitucionales, además de la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados.

“La dictada con carácter complementario de la Constitución de un Estado, por ordenar ésta la formación de una Ley especial para desenvolver un precepto o institución. Asimismo, la disposición legal que estructura una rama fundamental de la administración pública.

⁶ Asamblea Nacional,. Constitución de la República del Ecuador. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2008, Quito.

Una Ley Orgánica es aquella norma de rango legal que, generalmente, se encuentra en un nivel jerárquico superior o que se requiere constitucionalmente para regular ciertas materias. Por lo general, se oponen o distinguen de la ley ordinaria a nivel competencial. Habitualmente para la aprobación de leyes orgánicas son necesarios requisitos extraordinarios como, por ejemplo, mayoría absoluta o cualificada.”⁷

En los países donde existe este escalón intermedio entre las leyes ordinarias o comunes y la Constitución, es normal que se limite la aplicación de las leyes orgánicas a una serie de materias concretas (a este también se le denomina “reserva de ley orgánica”).

“El fundamento de esta limitación es doble:

- Obligar a la regulación con amplia mayoría parlamentaria de ciertas materias muy sensibles.
- Evitar esa regulación, que es mucho más difícil de modificar, en otro tipo de materias más cambiantes y que necesitan de mayor flexibilidad en su regulación.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es una Ley que contempla ciertos preceptos constitucionales, pero no se pueden anteponer a ella, aunque, este tipo de leyes, está por encima de las leyes ordinarias.

b) Ley Ordinaria.

La Constitución de la República considera leyes inferiores a las de carácter ordinarias que tienen como objetivo fundamental normar todas las

⁷ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico. Editorial Heliasta. Sexta Edición. Buenos Aires, 2000. Pág. 399.

actividades del ser humano en la sociedad, garantizando la paz y armonía de todos los habitantes del Estado.

“Son leyes ordinarias aquellas que no pueden modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica”⁸

“La común o civil en cuanto no es ni privilegiada en relación con una persona ni para un Estado.”⁹

Estas son las leyes que regulan las relaciones entre los ciudadanos de un país, en nuestro caso de los ecuatorianos. Para su aprobación necesita de una mayoría simple de los Asambleístas, su jerarquía es inferior a las de carácter orgánico. Constituye el conjunto de normas de aplicación general.

2.4.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, está dividida en seis libros, 21 Disposiciones Generales, 17 Disposiciones Transitorias y 3 Disposiciones Finales, y a su vez compuesta de 240 artículos.

La Agencia Nacional de Regulación y Control de Tránsito y transporte Terrestre reemplaza a la fenecida Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y la Comisión de Tránsito del Ecuador sustituye a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Transporte Terrestre:

⁸ Asamblea Nacional, Noviembre . Constitución de la República del Ecuador. Corporación de Estudios y Publicaciones, 2008. Quito.

⁹ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico. Editorial Heliasta. Sexta Edición. Buenos Aires, 2000. Pág. 399.

El texto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se creó con el objeto de reformar la anterior Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial No. 398 de agosto 07 de 2008, debe adecuarse a la normativa constitucional, adaptándose a las necesidades de la sociedad con un sistema de transporte eficiente para el servicio de la ciudadanía, Contrario al objetivo constitucional, es decir que la normativa garantice la igualdad ante la ley a todos los habitantes de nuestro país, las reformas establecen sanciones drásticas para quienes contravengan dicha ley, estableciéndose incluso tres sanciones por una infracción de tránsito, sin haber existido campañas , seminarios , charlas, en definitiva no existió siquiera la socialización previo a la aprobación de la reforma.

- Que la organización político administrativa territorial del Estado, tiende a desarrollar un modelo de descentralización progresivo a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad, las fuentes de financiamiento, definición de políticas para la democratización de la gestión del gobierno central de los gobiernos autónomos descentralizados por medio de la participación ciudadana y especialmente la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial otorgándola al ministerio del ramo que se ejecute a través del organismo técnico nacional sobre la materia.
- Que, es imprescindible reformar y depurar la normativa pertinente alas sanciones por contravenciones y delitos de tránsito
- Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y, en uso de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente ley.”¹⁰

¹⁰ Asamblea Nacional. Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2011. Pág. 2.

La aplicación de las leyes tiene un papel de peso en la mejora de la seguridad vial. La actuación de la policía en este sentido es más eficaz cuando cuentan con la ayuda de la tecnología y cuando las leyes parecen conocidas y aceptadas por la mayoría de los usuarios.

Las reducciones más notables del número de accidentes como consecuencia de la aplicación de la ley están relacionadas con la conducción y el alcohol. Todas las leyes que han resultado adecuadas se han basado en limitar la cantidad de alcohol en sangre, situándola en 0,3; 0,4; 0,5 o 0,8 g/l.

En lo relacionado a la Educación Vial, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice:

Artículo 185. – “La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos: d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre. g) Capacitar a los docentes en educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación”.

Art. 186. – “El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.”¹¹

¹¹ Asamblea Nacional. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2008. Pág. 36.

En cuanto al Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, este señala, respecto al tema de la educación vial, lo siguiente:

Art. 252.- “El cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre será responsabilidad de las Comisiones Provinciales, conjuntamente con las Jefaturas Provinciales y Sub-Jefaturas de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas y ejecutadas a través de los Departamentos de Educación Vial de los organismos de control”.

Art. 253.- “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fisco misionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país”.

Art. 254.- “En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal.

En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia”.

Si bien es cierto, es clara la disposición de que los establecimientos educativos en todos los niveles, deberán cumplir con la obligatoriedad de la enseñanza en educación vial, sin embargo, no existe un plan coordinado entre estas leyes, por tanto, no se ha podido cumplir con dicha disposición,

hasta los actuales momentos, más bien los establecimientos educativos están colocando a docentes que no tienen mayores conocimientos en esta materia, para que enseñen a los estudiantes la materia de educación vial, por tanto, durante el 2010, no se logró ningún avance en el incentivo y fomento de la educación vial.

Esto se puede apreciar con las estadísticas de accidentes de tránsito, que señalan incrementos superiores al 7% en los índices de accidentes de tránsito, al comparar los años 2009 y 2010, información que se ha podido observar en medios de prensa como El Universo, Diario Hoy, entre los de mayor importancia.

2.4.1.3. Leyes Orgánicas que rigen el Sistema Educativo.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento a dicha Ley, señalan que las autoridades de las carteras de tránsito y de educación, deben desarrollar planes, programas y proyectos para garantizar la enseñanza de la educación vial a todos los estudiantes del sistema pre – primario, primario, secundario y superior a nivel nacional, de manera que se pueda fomentar una cultura vial en la población ecuatoriana.

La Ley Orgánica de Educación es el cuerpo legal que rige las áreas de la educación pre – primario, primario, secundario, mientras que la Ley Orgánica de Educación Superior es la ley que rige el ámbito de los estudios universitarios, sin embargo, en ambas leyes, solo constan como disposición transitoria la garantía de la educación vial en los planteles que están bajo el régimen educativo de cada órgano legal.

Así, se observa que en la Ley Orgánica de Educación existe una disposición transitoria décimo séptima, que dice: “La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año,

los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.

Debido a la falta de planes y programas educativos para incentivar la enseñanza de la materia de la educación vial en los planteles educativos pre – primarios, primarios, secundario y superior, no se ha podido avanzar en el fomento de la misma, que es la aspiración de las reformas de la Ley de Tránsito y de la Ley de Educación.

Además, no se conoce cómo actuarán las autoridades de los organismos rectores del tránsito y las autoridades del sector de la educación, para conseguir el objetivo del fomento de la educación vial entre la población.

2.4.2. Tránsito y Transporte Terrestre.

2.4.2.1. Conceptos y Generalidades.

El Diccionario Lexus, conceptualiza al término tránsito, como “la acción de transitar, sitio por donde se pasa de un lugar a otro.”¹²

El mismo texto, conceptualiza al término transporte, como “la acción y efecto de transportarse. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro (Transporte público). Vehículo dedicado a tal misión. Buque de transporte. Aviación, navío.”¹³

El problema del tránsito se ha agravado en las ciudades donde era mayor la concentración de vehículos. Considerando la anarquía que existía en todo lo relacionado al tránsito en la ciudad de Guayaquil, así como la falta de

¹² LEXUS. Diccionario Enciclopédico. Ediciones Trébol. Barcelona, 2000. Pág. 912.

¹³ Ibídem Pág. 408.

control en la Provincia del Guayas, y visto además el número de accidentes de tránsito que alcanzaba cifras verdaderamente alarmantes, para garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, el Gobierno que presidió el ilustre guayaquileño don Carlos Julio Arosemena Tola, estimó conveniente y necesario la creación de un Organismo capaz de controlar y súper vigilar todas las actividades de tránsito dentro de la Provincia del Guayas, es así que por “Decreto de LEY DE EMERGENCIA. No 140, de fecha 29 de Enero de 1948 y publicado en el Registro Oficial No. 112 del 30 de enero de 1948 fue creada la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas.”¹⁴

Considero que es un antecedente de la forma como se ha creado las normativas con la finalidad de controlar la circulación de automotores en donde se presentaron problemas de accidentes de tránsito, es decir se normó la circulación mediante decreto de emergencia, en la actualidad el Asambleísta considera que endurecer las sanciones es solución sin considerar si se cumplió o no la anterior Ley de Tránsito en lo relacionado a la obligación del Estado en educar a la población en materia de tránsito.

“El transporte terrestre es la actividad económica de extraordinaria importancia y sometida a una doble regulación: una primera, de derecho público que trata de ordenar la actividad en sí misma y su desarrollo como servicio público en función del medio utilizado, y la segunda de derecho privado, que norma el instrumento jurídico que le sirve de base, es decir, el contrato de transporte.”¹⁵

El Estado considera actualmente al Transporte Terrestre como un sector estratégico, “transporte digno”, pero aún tenemos falta de señalización y una infraestructura vial anti técnica.

¹⁴ Página web: www.definicion.org/transito (2010).

¹⁵ *Ibíd*em (2010).

Nuestro país cuenta con una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regula la circulación vehicular y peatonal, y un Reglamento para su aplicación que fue publicado en el Registro Oficial el 03 de Junio del 2009, esto permitió la aplicación de la normativa de tránsito anterior, además, cabe indicar que aún no ha sido publicado el Reglamento reformado que permita la aplicación de la reforma a la Ley en referencia.

2.4.2.2. Infracción de tránsito.

Se conoce con el término de infracción “la transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado”.¹⁶

La infracción de tránsito es la transgresión de una norma de tránsito. En la actualidad éstas serán sancionadas inclusive cuando un peatón no acate alguna de las disposiciones constantes en la normativa de tránsito. Lo que se colige que la aplicación total de la normativa de tránsito será difícil si consideramos la escasa difusión y falta de señalización que ésta ha tenido.

Otra fuente define la infracción como “acciones u omisiones contrarias a las disposiciones legales, reglamentarias y cláusula normativas de los convenios colectivos, en materia laboral, tipificados y sancionados conforme a los distintos preceptos legales, según la materia”¹⁷

Toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos, aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los

¹⁶ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico. Editorial Heliasta. Sexta Edición. Buenos Aires, 2006. Pág. 287.

¹⁷ Lex. Diccionario Jurídico, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid, 2004, pág. 827

ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

La legislación en materia de infracciones constituye una manifestación importante de la potestad reglamentaria, pues junto a las leyes de seguridad vial y de circulación, las reformas permanentes hace más compleja la normativa de tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas y rurales, ya que en las referidas reformas no se contempla la necesidad de transportarse a veces de forma inhumana en camiones debido a la falta de vehículos de transporte de pasajeros.

Ello ha generado en muchos países la polémica acerca de la graduación y cuantía de las sanciones, pues, por una parte, no son pocas las Constituciones que reconocen la potestad sancionadora de la Administración (posibilidad de que las multas y sanciones no vengan establecidas por ley, sino decretadas por la Administración), pero, en el caso nuestro, no parece acertado que una norma emanada de la Asamblea sin previamente ser consensuada como ocurre con otras leyes, las multas y sanciones en ciertos casos triples sanciones por una misma infracción sean superiores a las que existen para los mismos o peores actos establece las leyes penales.

Cuando una infracción de tráfico sea, al mismo tiempo, constitutiva de delito o falta tipificados en la ley penal, los operadores de justicia deberían investigar las verdaderas causas que ocasionan el accidente de tránsito, en qué porcentaje es impericia o inobservancia de la ley por parte del conductor, caso contrario la administración de justicia se abstenga de continuar el procedimiento sancionador, que sólo podrá continuar una vez que los tribunales penales hayan dictaminado sobre la responsabilidad criminal.

Otra cuestión cuya legalidad es discutida en la actualidad, hace referencia a los controles de alcoholemia que se practican, aún no existe la forma de sancionar el a quien sobrepase el límite de velocidad, solo se ha considerado el caso si el conductor se niega a que se le practique el control de alcoholemia, y ello aunque no haya existido señal o signo alguno de actitud de peligro o riesgo, se considera como positivo y consecuentemente será objeto de sanción.

“Por último, no son pocos los sistemas jurídicos que, en el caso de que la infracción haya sido cometida por persona distinta de la que en los registros administrativos de tráfico aparezca como titular del vehículo, prevén el establecimiento de la sanción y multa contra dicho propietario, si no identifica al conductor que cometió la infracción. Esta práctica administrativa es cuestionable desde el punto de vista legal”.¹⁸

La actual Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, también contiene puntos en litigio, como por ejemplo, no tener mecanismo que permita incentivar la enseñanza de la materia de educación vial en planteles educativos, cooperativas y compañías de transporte en la población, incumplimiento de impartir charlas o seminarios por parte de dependencias encargadas de hacerlo (MIES)..

2-2-2-3 Causas que ocasionan las Infracciones de Tránsito. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 106, establece que: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se

¹⁸ Torres Chávez Efraín. Breves Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Primera Edición. Editora Pilar Campozano Loaiza, impreso en Talleres Gráficos de la UTPL Loja – Ecuador, 2000. Pág. 26.

verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

“Del contenido de este artículo se puede perfectamente concluir que las infracciones de tránsito se producen por Negligencia, Imprudencia, Impericia o por Inobservancia de las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo de su control y vigilancia.”¹⁹

En definitiva estas son las causas por las cuales se producen las infracciones de tránsito, siendo quizá la más importante la Negligencia e Impericia por falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, y son a quienes les atribuimos la serie de accidentes de tránsito que se producen en carreteras y calles de todo el territorio ecuatoriano, sin destacar aquellas que tienen su origen en la Inobservancia de las Leyes, Reglamentos y más disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimas de las Autoridades y Agentes a cargo de su control que en muchos casos es reiterativa por el predominio de quien las ejecuta porque provienen de familias de renombre y gozan del poder del dinero u ostentan algún poder.

Se puede concluir en este listado, el exceso de velocidad, sin olvidar que se viene sosteniendo y como realmente así lo es, la Ley no tiene excepciones de ninguna naturaleza.

Además de los factores anotados, considero que existe un hecho que posiblemente sea una de las causas con mayor incidencia en cuanto al alto índice de accidentes de tránsito, y para ello cabe preguntar: ¿Qué organismo o quiénes fueron los encargados de entregar rutas y frecuencias a las distintas Cooperativas y Compañías de Transporte de pasajeros que operan en nuestro país?... Y es que no se debe considerar que quien ejerce la

¹⁹ Alvarado Jorge Eduardo. Manual de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Editorial Jurídica. Primera Edición. Guayaquil – Ecuador, 2005. Pág. 50.

profesión de conductor profesional en vehículos de transporte masivo, no cometa errores, cuando para obtener ingresos que justifiquen su desempeño en la tarea encomendada tenga que circular por vías y carreteras en malas condiciones, que tenga que hacerlo con la intranquilidad que si no cubre determinada ruta a gran velocidad, una unidad de otra Cooperativa o Compañía de Transporte se llevará a todos los pasajeros-

Por qué no considerar que el Estado no cumplió con lo establecido en la Ley de Tránsito anterior, es decir, nunca se implementó en los pensum de estudios de centros de educación primaria ni secundaria, el aprendizaje de la materia de Tránsito... Seguimos con el facilismo de culpar a quien tenga menos oportunidad de defenderse... Seguimos con la idea que endureciendo las penas se bajará el alto índice de accidentes de tránsito. No se necesita ser experto en la materia para darnos cuenta que no es el ser humano (chofer profesional) el único responsable de tantos accidentes y en cuantos casos no se ha sancionado al verdadero culpable.

Entonces, si se aplica el mismo criterio, se concluirá que para terminar con la delincuencia común, será necesario implementar en la normativa penal ecuatoriana, la pena de muerte. “Retroceder en el tiempo a épocas prehistóricas o simplemente pensar en que se debe aplicar la Ley del Talión”, olvidando el precepto constitucional de igualdad ante la Ley.

2.2.2.4.IMPERICIA

2.2.2.4.1.Concepto

“Falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. (torpeza). Inexperiencia”²⁰.

²⁰ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico. Editorial Heliasta. Sexta Edición. Buenos Aires, 2006. Pág. 189

La profesión de conductor requiere la práctica suficiente dada las condiciones en las cuales va a desempeñar su trabajo, así entonces es responsabilidad de las operadoras de transporte es ésta la que debe normar o reglamentar las condiciones en las que un profesional del volante puede brindar su servicio en la Institución. Consecuentemente los socios deberán respetar las normas establecidas para contratar un conductor.

“La **pericia**, es una palabra que deriva del latín peritía, que significa sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte. Por tanto la **Impericia** es la falta de pericia”²¹.

Corresponde a las Escuelas de Capacitación de Choferes formar de manera eficiente a los conductores profesionales ya que su responsabilidad y pericia permitirá que disminuya los accidentes de tránsito.

Impericia.- “f. Falta de pericia, torpeza”²². Este concepto reafirma los conceptos considerados anteriormente, es decir, la preparación que debe Tener un conductor un conductor profesional debe ser óptima de él dependen muchas vidas.

2.2.2.4.2. La impericia causa principal de los delitos de tránsito

En un comunicado del Diario Crónica de Loja del martes, 07 de diciembre de 2010, se puede observar el siguiente texto: “La negligencia, imprudencia, impericia del conductor, principales razones por las que suceden percances, en especial por no acatar las señales de tránsito. Según Carrión lo que le falta a la ciudadanía lojana es un poco más de concienciación en

²¹ WWW.GESTIOPOLIS.COM, 2006,

educación vial, más conocimiento de las señales para evitar que las calles se continúen llenando de corazones azules”.

Como se puede observar, la impericia es la principal causa de accidentes, pero qué es la impericia.

Impericia.- “No tiene experiencia, .no conoce las capacidades del vehículo que conduce, las leyes y señales de tránsito, no tiene experiencia ni práctica en manejo; por ello no puede controlar bien su vehículo en caso de mareo”.²³

La impericia es la falta de precaución, es decir que el conductor no realiza su trabajo con cautela por lo tanto es culpable del accidente que pueda ocurrir, por ello algunos tratadistas al conceptualizar la culpa expresan: Francesco Carrara, al igual que la **negligencia**, supone la "*voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho*".

²² LEXUS. Diccionario Enciclopédico. Ediciones Trébol. Barcelona. 2000, Pág. 487

²³ Manual técnico didáctico del chofer ecuatoriano, 2002

2.2.2.4.3. Estrategias de lucha contra la impericia.

Se hace necesario capacitar en materia de educación vial a los usuarios del transporte y a la ciudadanía como parte del tránsito ya que la falta de conocimiento conlleva a la ocurrencia de accidentes de tránsito, es notable la falta de conocimientos sobre esta materia por parte de la población, así lo reconoce:

“El jefe provincial de tránsito de Cotopaxi, dijo que en todo el país resulta un poco delicado sancionar a un peatón toda vez que todos los peatones en la ciudad de Latacunga infringen la Ley. Anotó que la gente poco conoce sobre las señales de tránsito.”²²

Si gran parte de la población infringe la Ley por desconocimiento, entonces han fallado o han sido insuficientes las campañas de concienciación sobre la materia de tránsito en todo el País, es que la población que desconoce la normativa de tránsito es la que diariamente hace uso de algún tipo de transporte.

2.2.2.5. IMPRUDENCIA.

2.2.2.5.1. Concepto.

La imprudencia “es la Falta de prudencia, de precaución, de previsión, es la consecuencia de un acto que ha podido preverse y que el conductor no observó y que como consecuencia de aquella imprudencia se produce un accidente”²³.

La imprudencia constituye una de las principales causas que ocasiona accidentes de tránsito, es decir, que el conductor pudo prever, no observó o no tiene la práctica suficiente y muchas veces estos hechos han dejado consecuencias lamentables y que incluso han causado gran conmoción social.

2.2.2.5.2. La imprudencia causa principal en los accidentes de tránsito

²² Diario la Gaceta, 14 de enero, 2012

²³ Manual de Tránsito Transporte Terrestre, Jorge Eduardo Alvarado, Enero 2005, pág. 50

La imprudencia es uno de los factores más relevantes que ocasiona los accidentes de tránsito, observándose que más del 50% de las causas de los accidentes de tránsito son consecuencia de la imprudencia e impericia, siendo la imprudencia más grave que un error humano, se asocia más bien a la pérdida de valores, porque una persona que conoce la ley y es profesional del volante, quiere rebasar o llegar más rápido que los demás, o simplemente querer demostrar mayor pericia que otros conductores, violentando la ley de tránsito y causando grave daño a la seguridad vial de otros conductores y también de los peatones,

A esto se suma la falta de control existente en las vías, la falta de conocimiento sobre la materia de Educación Vial por parte de los usuarios del transporte, falta de agilidad en los organismos encargados de realizar trámites de legalización, de impartir conocimientos en esta materia, de facilitar los trámites de calificación de unidades, legalización de tipos de transporte (tricimotos). Mientras las consecuencias sufre la ciudadanía que obligatoriamente utiliza el transporte.

Los peatones son los mayores involucrados en el problema, primero por la falta de educación, segundo porque pueden sufrir mayores y más graves consecuencias, debido a que el conductor de un vehículo automotor puede hacerle mayor daño a una persona que a otro vehículo, dependiendo de ciertas condiciones climáticas y mecánicas, como por ejemplo la velocidad que le imprima un conductor a su automotor.

2.2.2.6. CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN TÉCNICA

2.2.2.6.1. Conceptos

“La formación es un proceso sistemático en el que se modifica el comportamiento, los conocimientos y la motivación de las personas,

con el fin de mejorar la relación entre las características actuales y los requisitos esperados”²⁴.

La formación es un proceso, porque tiene un inicio y un fin; es sistemático porque aborda diversas áreas del conocimiento y la motivación de las personas, porque pretende dotar de los conocimientos necesarios a un ser humano, para que pueda desempeñarse eficientemente y desarrollar sus habilidades al máximo(en este caso, en el ámbito de la educación vial); de manera que se cumplirá con el fin de mejorar la relación entre sus características actuales y los requisitos esperados por la profesión, que significa que quien se forma adquiere la capacidad de profesional en un área del conocimiento determinada (educación y cultura vial).

En lo relacionado a la formación de conductores profesionales debe cumplirse estrictamente con el pensum de estudios y efectuarse un riguroso examen previo a la obtención de la licencia de conductor profesional, es decir si un aspirante a conductor no obtiene la calificación mínima o no aprueba el examen psicosenométrico no está apto para obtener el título habilitante. Se entiende que no tiene las características o motivación para conductor de vehículos a motor.

En cuanto al término capacitar, el Diccionario Lexus lo conceptualiza como “v. tr y pml. Habilitar a alguien para una cosa”²⁵

“La capacitación es una herramienta fundamental, que ofrece la posibilidad de mejorar la eficiencia, el desempeño, la cultura, permitiendo a su vez que la misma se adapte a las nuevas circunstancias que se presentan tanto dentro como fuera del hogar, empresa, sociedad, etc”²⁶.

²⁴ WWW.GESTIOPOLIS.COM, 2006,

²⁵ Diccionario Enciclopédico LEXUS, Ediciones Tebol, Barcelona, 2000, Pág 180

²⁶ WWW.GESTIOPOLIS.COM, 2006,

La capacitación constituye obtener conocimientos suficientes para el desempeño de la profesión, es el proceso mediante el cual formará sus habilidades y obtendrá la motivación para desempeñarse como profesional siendo capacitado para resolver adecuadamente cualquier imprevisto que se presente, consecuentemente logrará el éxito como meta final de dicho proceso.

2.2.2.6.2. Importancia de la formación técnica como estrategia para evitar accidentes de tránsito.

La formación técnica constituye los recursos que servirá en el desempeño de la actividad profesional, es decir las habilidades que se traducirá en responsabilidad y observancia de leyes y reglamentos, buena conducta para el agente de control como para los usuarios del servicio de transporte.

La formación abarca el proceso de capacitación, desarrollo de carreras, actualización y reciclaje de todos los miembros, en correspondencia con las necesidades surgidas a partir de los objetivos estratégicos, la proyección y renovación de los directivos, de la determinación de deficiencias e insuficiencias en el desempeño y los intereses colectivos e individuales.

“La formación debe enlazar estrechamente con otras actividades del talento humano. La planificación del puede identificar las insuficiencias de habilidades, de las personas, cuales pueden compensarse por medio del esfuerzo de los conocimientos de los mismos”²⁷

La formación técnica, entonces, será vital para mejorar la cultura vial de las personas de nuestra sociedad, porque en los planteles educativos no se ha planificado el proceso de enseñanza – aprendizaje de la materia de

²⁷ HERZBERG Frederick. Teoría de las Organizaciones y de la Cultura, Editorial JIB, Ohio, Segunda Edición, 2000, Pág. 127

Educación Vial, que sigue siendo un área del conocimiento poco abordada en nuestro país.

2.2.2.6.3. Evaluación de la formación técnica.

“La formación técnica y la capacitación, requieren evaluación para determinar hasta qué grado se han cumplido los objetivos de ambos procesos y si ha sido posible el desarrollo de las habilidades y destrezas del grupo de personas que están adquiriendo nuevos conocimientos”-²⁸

La evaluación del desempeño ayuda a identificar las brechas entre los comportamientos deseados y los existentes o en los resultados, y a menudo dichas brechas se convierten en los objetivos de la formación.

Es importante resaltar la responsabilidad de las Agencias Provinciales de Regulación y Control del Transporte Terrestre ya que es la responsable del cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.2.2.6.4. Estimación de necesidades de formación técnica.

“La estimación de necesidades consiste en examinar las metas en los niveles organizacionales, el trabajo, la tarea, el conocimiento-habilidadcapacidad (CDC), así como la persona-in dividuo. Este proceso identifica las brechas que se convierten en los objetivos de la formación. En las etapas de formación y desarrollo, los objetivos se usan para seleccionar y diseñar el programa de instrucción y para impartir la formación. Por último, la fase de evaluación abarca la aplicación de criterios que reflejan los objetivos y los modelos de evaluación con el fin de determinar si la

²⁸ CHIAVENATO, Administración de Recursos Humanos, Editorial Prentice Hall, México D.F. Quinta Edición, 2000.Pág. 165.

formación cumplió con los objetivos originales. Los resultados de esta evaluación constituyen la base para la nueva estimación de necesidades y así continuar el proceso”²⁹

“A menudo lo que al principio parecía ser un problema de formación se dirige de mejor manera por medio de otras actividades. En ocasiones la formación se diseña directamente en respuesta a la petición de una autoridad. Sin embargo, con mayor frecuencia, deben desarrollarse las necesidades mediante el proceso de análisis de las necesidades. Las necesidades de formación pueden identificarse en los niveles de la organización, hogar, centro educativo, CHC y en el del individuo persona”³⁰

La necesidad de formación puede ser identificada con un análisis técnico, el cual primó cuando la Asamblea Nacional incluyó la Educación Vial como materia en el pensum académico de los centros educativos, debido al desconocimiento de la ciudadanía acerca de este tema, al aumento del parque automotor y al incremento de los accidentes de tránsito, que fueron los factores más importantes de la evaluación de necesidades de formación que realizaron de manera conjunta la que hasta antes del 2011 se llamaba Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), la Policía de Tránsito, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.

2.2.2.7. VALORES HUMANOS

2.2.2.7.1. Conceptos y generalidades

Los valores humanos son aquellos bienes universales que pertenecen a nuestra naturaleza como personas y que, en cierto sentido, nos humanizan,

²⁹ HERZBERG Frederick, Teoría de las Organizaciones y de la Cultura. Editorial JIB, Ohio, Segunda Edición, 2000. Pág 133

³⁰ POBBINS Stephen, Fundamentos de Administración, Editorial Prentice Hall, México, DF, Tercera Edición, 2002. Pág. 98.

porque mejoran nuestra condición de personas y perfeccionan nuestra naturaleza humana”³¹

Los valores humanos tienen por objeto mejorar el comportamiento de las personas, para que la sociedad sea armónica y propenda a un desarrollo sostenido. Una persona que pone en práctica sus valores humanos y persevera en ellos, podrá desenvolverse de buena manera en la sociedad, siendo un buen conductor o un peatón ordenado y consciente, mientras que un individuo sin valores, puede ser inconsciente, imprudente, puede manejar embriagado, constituyéndose en un peligro para la colectividad y un causante de accidentes de tránsito.

Todos los valores se refieren a las necesidades o aspiraciones humanas. Las personas buscamos satisfacer dichas necesidades. Éstas se pueden clasificar de la siguiente manera:

- **Necesidades primarias:** Son las necesidades fisiológicas que todo ser humano tiene que satisfacer; por ejemplo; el alimento, el vestido, la vivienda.
- **Necesidades de seguridad:** Se refiere al temor de ser relegados por los demás, a ser atropellados en sus derechos, como por ejemplo, el irrespeto a las leyes de tránsito que generan los accidentes de tránsito, afectan la seguridad vial de las personas.

2.2.2.7.2. Importancia de los valores humanos.

³¹ HERZBERG Frederick, Teoría de las Organizaciones y de la Cultura. Editorial JIB, Ohio, Segunda Edición, 2000. Pág 141

“Desde el punto de vista ético, la importancia del proceso de valoración deriva de su fuerza orientadora en aras de una moral autónoma del ser humano.”³²

“Los valores son los cimientos de toda cultura, que proporcionan un sentido de dirección común para todos sus miembros y establecen políticas o directrices para sus comportamientos diarios. También determinan mitos, rituales, y ceremonias. Se cree que las sociedades exitosas son aquellas en las que sus habitantes pueden reconocer los valores y aplicarlos”³³

Las autoridades y miembros de la sociedad deben prestar atención a la formación y al afinamiento de los valores para que se amolden al ambiente social y a la comunicación de éstos a la colectividad para que sean conocidos por todos.

Es importante que el conductor de un vehículo con una formación acorde a su responsabilidad demuestre valores humanos dignos de consideración en la sociedad.

2.2.2.7.3. Clasificación de los valores

Varios de los valores humanos mas importantes tenemos:

- La Responsabilidad.
- Familia.
- El amor
- La solidaridad
- El respeto

³² ROBBINS Stephen, Fundamentos de Administración, Editorial Prentice Hall, México, DF, Tercera Edición, 2002. Pág. 112

³³ LUSSIER Robert N, Liderazgo, Teoría, Aplicación y Desarrollo de Habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002. Pág. 185

El Respeto.- Consiste en el reconocimiento de los intereses y sentimientos del otro en una relación aunque el término se usa comúnmente en el ámbito de las relaciones interpersonales, también aplica a las relaciones entre grupos de personas, entre países y organizaciones de diversa índole. No es simplemente la consideración o deferencia, sino que implica un verdadero interés no egoísta por el otro más allá de las obligaciones explícitas que pueden existir”³⁴

A veces se confunde al respeto con alguna conducta en particular, como los buenos modales o la amabilidad, pero el respeto es algo diferente a esto, es una actitud. Esta actitud nace con el reconocimiento del valor de una persona, ya sea inherente o también relacionado con una habilidad o comportamiento, (por ejemplo, respetar el “buen juicio” de alguien en particular.

La solidaridad.- Es uno de los valores humanos por excelencia, del que se espera cuando otro significativo requiere de nuestros buenos sentimientos para salir adelante. En estos términos, la solidaridad se define como la colaboración mutua en las personas, como aquel sentimiento que mantiene a las personas unidas en todo momento, sobre todo cuando se vivencian experiencias difíciles de las que no resulta fácil

salir”³⁵

Debido al verdadero significado de la solidaridad no es de extrañarse que escuchemos este término con mayor frecuencia cuando nos encontramos en épocas de guerra o de grandes desastres naturales. De este modo, gracias a la solidaridad es posible brindarle una mano a aquellos que resultan menos favorecidos con este tipo de situaciones.

³⁴ LUSSIER Robert N. Liderazgo, Teoría, Aplicación y Desarrollo de Habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002. Pág. 190

³⁵ LUSSIER Robert N. Liderazgo, Teoría, Aplicación y Desarrollo de Habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002. Pág. 192

El amor.- Es un concepto universal relativo a la afinidad entre seres, definido de diversas formas según las diferentes ideologías y puntos de vista (científico, filosófico, religioso, artístico). Habitualmente, y fundamentalmente en occidente, se interpreta como un sentimiento relacionado con el afecto y el apego y resultante y productor de una serie de emociones, experiencia y actitudes. En el contexto filosófico, el amor es una virtud que representa toda la bondad, compasión y afecto del ser humano”³⁶

También puede describirse como acciones dirigidas hacia otros (o hacia uno mismo) y basados en la compasión o bien como acciones dirigidas hacia otros y basados en el afecto.

La responsabilidad.- Es un valor que está en la conciencia de la persona que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de la moral. Debe tenerse claro que concorde lo que crea una persona, la responsabilidad ejercerá según las conveniencias de y necesidades respecto a esa persona. Una vez que pasa al plano ético (puesta en práctica), se establece la magnitud de dichas acciones y de cómo afrontarlas de la manera más positiva e integral, siempre en pro del mejoramiento laboral, social, cultural y natural”³⁷

La persona responsable es aquella que actúa conscientemente siendo él la causa directa o indirecta de un hecho ocurrido. Está obligado a responder por alguna cosa o alguna persona. También es el que cumple con sus obligaciones o que pone cuidado y atención en lo que hace o decide. En el ámbito penal, culpable de alguna cosa, acto o delito. En otro contexto, es la persona que tiene a su cargo la dirección de una actividad.

³⁶ LUSSIER Robert N. Liderazgo, Teoría, Aplicación y Desarrollo de Habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002. Pág. 194

³⁷ LUSSIER Robert N. Liderazgo, Teoría, Aplicación y Desarrollo de Habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002. Pág. 196

2.2.2.8. Clases de Infracciones de tránsito.

Las infracciones de tránsito, se clasifican en:

- a) Delitos.
- b) Contravenciones.

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial, es decir que el operador de justicia está en la obligación de abrir un expediente y continuar con la investigación del hecho.

Las contravenciones a su vez, se dividen de la siguiente manera:

- Contravenciones leves de primera clase, como por ejemplo, echar basura desde un medio de transporte público o particular, uso de la bocina indiscriminadamente, etc.
- Contravenciones leves de segunda clase, como por ejemplo, estacionarse en sitios prohibidos por la ley, obstaculizar el tránsito por negligencia del conductor, conducir vehículos que tengan vidrios con películas polarizantes sin el permiso correspondiente, etc.
- Contravenciones leves de tercera clase, como por ejemplo, conducir con la licencia vencida o suspendida temporalmente, no utilizar taxímetro (para los taxis), etc.

- Contravenciones graves de primera clase, como por ejemplo, desobedecer a los agentes de tránsito o rebasar en curvas, puentes, o lugares prohibidos por la ley, etc.
- Contravenciones graves de segunda clase, como por ejemplo, derramar sustancias inflamables en la vía pública, dañar las vías de circulación sin previa autorización, etc.
- Contravenciones graves de tercera clase, como por ejemplo, accidentes de tránsito donde se ocasionen solamente daños materiales, etc.
- Contravención muy grave, como por ejemplo, los conductores que manejen en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas”.³⁸

2.2.2.9. Delito de tránsito.

2.2.2.9.1. Definiciones y Conceptos de Delito.

Son múltiples los conceptos que se han dado al delito de tránsito desde los positivistas hasta los nuevos doctrinarios del derecho penal, por lo que no es fácil adoptar un concepto que defina en plenitud este término, o “un concepto de delito que cumpliera su cometido práctico”³⁹ .

Luis Jiménez de Asúa, concluye que las características del delito serían para él, “actividad; adecuación típica; antijuricidad; imputabilidad; culpabilidad; penalidad y, en ciertos casos, condición objetiva de punibilidad.”⁴⁰

³⁸ Registro Oficial,, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, Pág. 15, 16.

³⁹ Zaffaroni, Raúl Eugenio, Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro. Derecho Penal Parte General, Segunda Edición, Sociedad Anónima Editora, Comercial, Industrial y Financiera, EDIAR. Buenos Aires. 1992, Pág. 380.

⁴⁰ Jiménez de Asúa Luís. La Ley y el Delito. Octava Edición, corregida y actualizada, Editorial Hermes, Buenos Aires, Argentina. 1989, Pág. 206, 207.

Para Zaffaroni, esta “es una definición formal a la que se oponen definiciones materiales, y lo que se descubre en el fondo son conceptos diversos, que provienen de los particulares interés de cada disciplina o de cada sector especializado”.⁴¹ .

El Código Penal Ecuatoriano en el Art. 10 “son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar”.⁴⁴

El Artículo citado define a las infracciones como los actos a los cuales las leyes penales pueden considerar imputables y por tanto sancionados con una pena, en este precepto legal el legislador ha seguido con acierto la definición técnico jurídico que los tratadistas alemanes conciben como elementos del delito, acción típicamente antijurídica y culpable sancionada con una pena.

Quedando así estructurado el concepto de infracción en el Código Penal Ecuatoriano que divide a las infracciones en delitos y contravenciones.

2.2.2.9.2. Elementos del delito.

Acto o acción. – Acto penal es un hacer u omitir, de un determinado autor, antijurídico-típico, personalmente imputable y sancionado con una pena. Jiménez de Asúa expresa, “el acto es la manifestación de la voluntad que mediante acción produce un cambio en el mundo exterior, o que por no hacer

⁴¹ Zaffaroni, Raúl Eugenio, Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro. Derecho Penal Parte General, Segunda Edición, Sociedad Anónima Editora, Comercial, Industrial y Financiera, EDIAR. Buenos Aires, 1992,. Pág. 373. ⁴⁴ Código Penal, Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2004. Pág. 21

lo que se espera deja inerte ese mundo externo, cuya mutación se aguarda”.⁴²

Para Luis Cañar Lojano, el término “acción –en el caso ecuatoriano sería acto–, está reservado para el uso genérico tanto para la acción como para la omisión. En otras palabras el acto tomado en su concepto natural, y no jurídico, para insertar luego las valoraciones objetivas y subjetivas de la antijuricidad e imputabilidad. En este sentido y no en otro, ha sido usado el termino Acto en el 10 del código Penal Ecuatoriano son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales”.⁴⁶

Nuestro Código acierta al referirse al acto, desechando otros términos que son usados como sinónimos de acto: conducta denota un comportamiento más permanente o continuado que el acto o acción. “Acto es una palabra que encierra dentro de sí tanto la conducta activa (acción), como la pasiva (omisión) y envuelve también el comportamiento humano, no descarta que los animales también tengan conducta, pero jamás podrán ejecutar actos”.⁴⁷

Concepto de la Tipicidad. – Es una de las características del delito; la segunda en la definición jurídica: entre acto y antijuricidad. Los hechos cometidos por el hombre, para que se los pueda sancionar con una pena, deben estar descritos en la ley penal. Esa descripción legal, desprovista de carácter valorativo, constituye la tipicidad; de este modo, el tipo legal es la abstracción concreta que ha trazado el legislador, descartando detalles innecesarios, para la definición del hecho que se considera en la

⁴² Jiménez de Asúa, Luís. Teoría del Delito, Editores IURE, Impreso en México. 2006, Pág. 90. ⁴⁶ Cañar Lojano, Luís. Comentario al Código Penal de la República del Ecuador, Tomo I, II y III. 1era Edición. Impresora Rocafuerte. Cuenca, 2000. Pág. 19. ⁴⁷

Zavala Baquerizo, Jorge. Delitos contra las personas, Tomo I, Primera Edición. Editorial EDINO. Quito, 2000. Pág. 71.

ley como delito. El precepto legal trata de resumir una conducta humana, describiendo mediante una fórmula dada, un hacer u omitir que constituye objetivamente delito.

Es Beling quien da la verdadera noción de lo que es la conducta culpable antijurídica solo es punible con arreglo a las formulas de amenazas penal y en la extensión que ellas determinan. Estas incluyen de tal suerte en la definición del delito, que solo los tipos de conductas por ellas captadas son objeto de penalidad, y cada conducta en tal sentido típica, solo es punible en adecuación precisamente a aquella pena abstracta que va unida al tipo de que se trata. La tipicidad es una característica esencial del delito.

Para el jurista, toda conducta que pueda incluirse en los tipos legalmente acunados, aunque sea antijurídica y culpable, constituye lo atípico, esto es, conducta no punible. Cada tipo delictual forma un compuesto de diversos elementos que hacen referencia, conjuntamente, a una imagen de pensamiento. Esta imagen es el tipo legal para este delito.

Si tomamos por ejemplo el tipo del hurto, encontramos que todas sus características, tanto objetivas como internas, están contenidas en la imagen o figura rectora (Leitbild), "sustracción de una cosa ajena", puesto que para que el hurto exista, que dicha sustracción de una cosa ajena se haya realizado y haya sido causada por el dolo del autor, y aparece también la otra característica típica, "intención de apropiación", en tanto que esta característica se refiere a cosa ajena sustraída.

De esta suerte el concepto "sustracción" de una cosa mueble ajena domina sobre las conjuntas características típicas del hurto. Siempre es necesario que el lado objetivo y el subjetivo coincidan en un punto, de tal suerte, que tanto aquel como este estén dominada por una idéntica figura rectora (Leitbild). El conjunto de esas imágenes forman la parte especial de los

códigos. “Solo el legislador puede añadir nuevas hojas a este libro de imágenes, a cambiar sus dibujos o a suprimir sus imágenes”.⁴³

Dolo. – Producción de un resultado típicamente antijurídico con conocimiento de las circunstancias de hecho que se ajustan al tipo y del concurso esencial de la relación de causalidad existente entre la manifestación de la voluntad y el cambio producido en el mundo exterior, con conciencia de que se quebranta un deber, con voluntad de realizar el acto y con representación del resultado que se quiere o consiente.⁴⁴

Nuestro código que siguió la teoría de la Equivalencia de las condiciones o *conditio sine qua non*, considera al dolo como la definición dada por los doctrinarios causalistas, esto es como parte integrante o elemento de la culpabilidad. En criterio personal considero que el dolo es parte de la tipicidad, por esta razón en el presente estudio la hemos incluido dentro de la tipicidad.

El Artículo 14 del Código Penal Ecuatoriano prescribe que, la infracción es dolosa o culposa. Cuando hay el designio de causar daño, es: intencional cuando el acontecimiento dañoso o peligroso, que es el resultado de la acción u omisión de que la Ley, hace depender la existencia de la infracción, fue previsto y querido por el agente como consecuencia de su propia acción u omisión. Para nuestro derecho positivo, el dolo es la voluntad intencionalmente dirigida a un resultado típico.

El profesor Zavala al estudiar el dolo manifiesta que “el concepto legal de dolo ha excluido al dolo eventual, cuando se refiere que el resultado típico debía haber sido “previsto y querido” por el agente, entendiéndose que

⁴³ Jiménez de Asúa Luís. La Ley y el Delito. Octava Edición, corregida y actualizada, Editorial Hermes, Buenos Aires, Argentina.1989, Pág. 245.

⁴⁴ Goldstein, Raúl. Diccionario de Derecho Penal y Criminología. JAKOBS, Gunther: Traducción CANCIO, 1996. Pág. 266.

nuestra ley penal se basa en la teoría de la voluntad, excluyendo a la de la representación”.⁴⁵

“La teoría de la representación amplía el ámbito del dolo, pues se afirma que la característica fundamental del dolo es la representación y no la voluntad. ... Nuestro Código Penal no solo toma en consideración la voluntad, sino también la representación desde el momento en que se refiere a que el resultado debió haber sido “previsto” (representación) y

“querido” (voluntad) por el agente. De lo que se infiere, entonces, que cabe dentro de nuestro derecho positivo el dolo eventual”⁴⁶

En la presente investigación es importante reafirmar que el dolo es parte de los delitos penales lo que condiciona al autor del hecho que realizó el acto con voluntad y conciencia.

Definición de antijuridicidad. – En la definición jurídica del delito, la antijuridicidad es uno de sus elementos constitutivos más importantes. Es independiente de la acción y de la culpabilidad, y su esencia reside en que la responsabilidad penal presupone como toda responsabilidad jurídica, que el hecho que genera el delito contravenga al derecho. El problema que plantea consiste en saber cuándo una acción humana contraría a lo tipificado en la normativa. La primera cuestión se liga con el interrogante de si la acción antijurídica contraría al derecho subjetivo o al objetivo. Como todas las facultades o poderes jurídicos tienen su fuente en el derecho positivo, su consecuencia lógica fue la necesidad de aceptar que toda violación del derecho subjetivo supone ya la del derecho objetivo o norma jurídica que lo reconoce como tal.

⁴⁵ Zavala Baquerizo, Jorge. Delitos contra las personas, Tomo I, Primera Edición. Editorial EDINO. Quito. 2000 Pág. 139, 140.

⁴⁶ Zavala Baquerizo, Jorge. Delitos contra las personas, Tomo I, Primera Edición. Editorial EDINO. Quito. 2000, Pág. 141.

La antijuricidad es lo contrario a derecho. Por tanto no basta que el hecho encaje descriptivamente en el tipo que la ley ha previsto, sino que se necesita que sea antijurídico, contrario a derecho. La ley no nos dice lo que es contrario a derecho, pero si nos dice lo que es jurídico, como la legítima defensa, el cumplimiento de un deber.

.El artículo 10 del Código Penal determina que, “son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales”.⁴⁷ ⁴⁸El artículo se refiere a la tipicidad, a la antijuricidad y a la punibilidad.

Teoría de la Culpabilidad. – “Cualidad o condición de culpable. En el más amplio sentido puede definirse la culpabilidad como el conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica”.⁴⁹

Así como la antijuricidad es un juicio que atenta al lado externo del hecho perpetrado, la culpabilidad se refiere al lado o al aspecto interno o psicológico de él. Podríamos decir que la culpabilidad es algo así como una defraudación de expectativas jurídicas penalmente relevantes que devienen de un defecto en la motivación del autor.

En este punto al sujeto se le reprocha la posibilidad de actuar de otra manera, es decir que en el caso en concreto le era exigible otra conducta que la empleada. En este plano se indaga en el aspecto subjetivo, en la relación personal o subjetiva del autor con la acción, lo que constituye un límite para la pena, ya que exige esta comprobación (culpabilidad), más allá que esté probada la antijuricidad de la conducta.

⁴⁷ Código Penal, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2004. Pág.

⁴⁸ .

⁴⁹ Jiménez de Asúa Luís. La Ley y el Delito. Octava Edición, corregida y actualizada, Editorial Hermes, Buenos Aires, Argentina.1989, Pág. 352.

La culpabilidad debe demostrar que el autor de un ilícito en una situación concreta pudo obrar de otra manera, o que tenía capacidad de incentivarse en la norma y así elegir un proceder distinto que evitara el resultado lesivo.

2.2.2.9.3. Definición de Delito de tránsito.

Partiendo de concepto de delito, como un acto típico, antijurídico y culpable que tiene como consecuencia la sanción de una pena; en materia de tránsito para que exista un delito, se debe cumplir con los elementos constitutivos del delito, que son los siguientes:

- a) “Es un **acto**, ya que el sustento material, es la conducta humana”, en este sentido el Art. 106 de LOTTTSV, dice: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el Agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y mas disposiciones de tránsito o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo del control y vigilancia."⁵⁰ “La ley al hablar de agente, se refiere a la persona o ser humano que ejecuta un determinado acto ya sea por acción o por omisión”.
- b) “Debe ser **típico**, esto es que la conducta deberá estar previa y expresamente descrita como ley penal, en la LOTTTSV.
- c) Debe ser **antijurídico**, esto es que la conducta sea contraria a derecho y lesione un bien jurídico penalmente protegido.

⁵⁰ Asamblea Nacional. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2008. Pág. 17.

d) **Culpable**, ya que desde el punto de vista subjetivo, el acto puede ser imputado o reprochado al autor”.

“La LOTTTSV, describe los actos que el legislador ha considerado como delitos, en el capítulo IV, del Título I, del libro Segundo, estos actos tratan de identificar la conducta humana con la hipótesis prevista en la Ley.

Para analizar las conductas descritas como delitos de tránsito, es necesario resaltar que las infracciones de tránsito son culposas, ya que existe la falta de intención de causar daño, que se persigue la sanción a las personas porque incumplen un deber asignado a todo individuo que es el de actuar con el necesario cuidado, con la diligencia indispensable, para evitar que sus actos causen daño a las personas o a la comunidad,.

tal como indica el Art. 106 de la LOTTTSV, anteriormente citado.”⁵¹

El delito de tránsito ocurre cuando fuere ocasionado a pesar de ser culposo, haya sido ocasionado por negligencia y exista como resultado muertos o heridos graves, además de los correspondientes daños materiales, pudiendo haber sido ocasionado por exceso de velocidad, por manejar en estado de embriaguez, o por otra infracción considerada como tal en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.2.2.10. Accidentes de Tránsito.

Un accidente es “un suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y /o daños a las cosas”.⁵²

⁵¹ Alvarado Jorge Eduardo. Manual de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Editorial Jurídica. Primera Edición. Guayaquil – Ecuador, 2005. Pág. 50.

⁵² Irureta Víctor. Accidentología Vial y Pericia. Tercera Edición. Editorial La Rocca. Buenos Aires, 2003. Pág. 25.

En accidentes de tránsito, habitualmente el suceso es la coincidencia témporo-espacial de dos objetos y/o cuerpos. Definido de esta manera, un accidente es una situación dinámica que implica un encadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él. Este encadenamiento no significa que esté predeterminada la ocurrencia inexorable del accidente, aunque sí que la repetición idéntica de todas las circunstancias y procesos producirá idénticos resultados.

2.2.2.10.1. Causas de Accidente de tránsito.

“La investigación de un hecho tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo. Una investigación puede no dar con la causa pero, sin embargo, ella siempre existirá pues, debido a la estrecha relación que existe con el efecto éste no podrá exteriorizarse sin causa. En otras ocasiones es posible ubicar la causa pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, como cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado en que la causa va a estar radicada en la inobservancia a lo ordenado por las luces sin que se pueda definir, en algunos casos, quien las infringió”⁵³.

En muchas ocasiones los accidentes de tránsito son causadas por falta de señales o por semáforos en mal estado, en el cantón La Maná hasta la actualidad existen dos semáforos de los cuales generalmente ninguno mantiene un funcionamiento óptimo, las demás señales de tránsito que deben existir ninguna autoridad se ha preocupado de este particular..

Son causas condicionantes (Mediatas, remotas o indirectas) “aquellas que en el tiempo, lugar o grado están separados del resultado; se podría afirmar que en sí no son las responsables de que el hecho ocurra sino que es preciso

⁵³ Microsoft Corporation. Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F.

que a ellas se unan las causas perpetuantes y, eventualmente, las desencadenantes”⁵⁴.

Existe muchas veces defectos en el asfaltado de una carretera, ejemplo un lugar donde se empató una parte de la calzada con una ampliación de la vía, si quien conduce un vehículo no conoce de la existencia de este detalle, puede ser causa para que se ocasione un accidente de tránsito.

Son causas desencadenantes (Intermedias) aquella que estando también separadas del resultado, hacen propicia de manera directa la causa perpetuante; ocupan un lugar intermedio entre las condicionantes y las perpetuantes.

Es importante que las carreteras sean construidas técnicamente, es decir que en las curvas tenga el peralte adecuado, en zonas urbanas las calles sean amplias, que brinden un ángulo de observación adecuado a los conductores.

Son causas perpetuantes (inmediatas, directas) aquellas que están directamente conectadas en tiempo, lugar y grado con el resultado. Ocurre cuando en un cruce de vías no se ha ubicado correctamente la señal de tránsito.

Causas Humanas. – Uno de los principales y más frecuentes factores que propician el desarrollo del accidente de tráfico son las actitudes y aptitudes de las personas que con sus decisiones generan el tan evocado error humano.

⁵⁴ Microsoft Corporation. Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F.

Es importante analizar las condiciones en las cuales debe cumplir su actividad el conductor, las condiciones de las carreteras y en nuestro país los cambios de temperatura, la constante lucha por conseguir pasajeros y el desconocimiento de los usuarios del servicio del transporte que muchas veces exigen velocidad sin importarles la seguridad.

- **Causas Somáticas:** Aquellas que afectan al organismo del conductor y por ende a su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, etc.
- **Causas Psíquicas:** Aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico, etc

En nuestro país las largas jornadas de trabajo del conductor obliga a que por cumplir con su ruta o en el caso de los vehículos de transporte de carga, la obligación de realizar varios viajes en una semana hace que el conductor consuma determinados productos para lograr su objetivo.

- **Polarización Afectiva:** “La conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que se está haciendo pero no se pretende con ello que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es

efímera; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención.”⁵⁵

Es importante el estudio de los fenómenos que causan las distracciones del conductor, las condiciones en el desarrollo de su actividad, es frecuente que los pasajeros de un vehículo de transporte masivo exijan velocidad por desconocimiento de los límites de velocidad permitidos para este tipo de transporte.

- **Infracciones a las normas:** Suponen el mayor porcentaje de las causas perpetuantes. Aquí no existe una causa involuntaria sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda ni se quiera. Constituyen las verdaderas imprudencias que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente sea por medio del aprendizaje o intuitivamente.

La falta de precaución es uno de los factores importantes en el cometimiento de los accidentes de tránsito, la implementación de campañas de educación vial que permita que la ciudadanía conozca cómo debe circular por vías y carreteras.

- **Situaciones de fatiga:** Así como la conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos, exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo o trabajando de cualquier modo para terminar conduciendo”.⁵⁶

⁵⁵ Microsoft Corporatio. Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F.

⁵⁶ Microsoft Corporation . Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F.

Muchos accidentes se ocasionan por jornadas largas del conductor por incumplimiento o explotación laboral por parte del patrono, permitida por las autoridades encargadas del control respectivo.

Las causas humanas tienen mucha relación con la escasa cultura vial de nuestra sociedad.

2.2.2.10.2. El alcohol en la circulación.

“El alcohol etílico es uno de los elementos que con mayor frecuencia interviene como esencial en la producción de accidentes de tráfico. En todos los países y en todas las esferas se han realizado estudios profundos sobre este azote de la humanidad que es el alcoholismo”⁵⁷.

El consumo de alcohol es un azote para la población en general; cuyos resultados afectan incluso con dureza a los niños, como producto de aquello se presentan los problemas o violencia intrafamiliares y falta de recursos económicos consecuentemente, falta de recursos para satisfacer sus necesidades básicas, niños que tienen que se ven en la obligación de buscar fuentes de ingreso, muchas veces causa para que integren grupos juveniles que intentan obtener recursos sin reflexionar en las consecuencias.

2.2.2.10.3. Las drogas en la circulación.

Siempre que se sospeche la presencia de cualquier clase de drogas en el organismo de un conductor, ha de solicitarse la intervención médica legista para la comprobación del caso.

⁵⁷ Microsoft Corporation. Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F.

Es costumbre la ingesta de bebidas, ejemplo el café con coca cola para resistir la noche conduciendo, la automedicación como costumbre para contrarrestar malestares que ocurren por cambios de temperatura en la naturaleza o por cualquier razón extraña sin previa prescripción médica.

Estimulantes. Estas drogas estimulan el sistema nervioso central. Entre los más usuales se encuentran la Cocaína, Peyote y otros.

2.2.3. Educación Vial.

Seguridad Vial.- “Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, logrando a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito, diseño de los vehículos, gestión del tránsito, educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías y la investigación del accidente”.⁵⁸

Si se realiza una evaluación y se revisa la cantidad de accidentes de tránsito en nuestro país, se podrá apreciar que gran parte de estos se debe a la imprudencia e impericia de los conductores y peatones, ya que no observan las más mínimas y elementales normas de seguridad al transitar por las calles y carreteras.

2.2.3.6. Concepto.

“Es el conjunto de conocimientos de leyes, reglamentos y normas de tránsito adquiridos, que orientan a la preservación de la vida y bienes materiales en calles y carreteras”⁵⁹.

⁵⁸ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 46

⁵⁹ Radelat Egues Guido. Manual de Ingeniería del Tránsito. Primera Edición. Editorial Chicago, Illindos 60606, Eau. Chicago, 2000, Pág. 30.

La Educación Vial es importante porque nos permite conocer las leyes, reglamentos y normas de tránsito, la conducción correcta de toda clase de vehículos, la manera correcta de utilizar las vías, las calles, los pasos peatonales a nivel y desnivel, etc., evitando de esta manera los accidentes de tránsito.

Los objetivos de la Seguridad Vial son los siguientes:

- “Proteger la integridad de las personas y sus bienes
- Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.
- Educar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de tránsito y transporte terrestre.
- Prevenir y controlar la contaminación ambiental y ruido.
- Disminuir el acometimiento de las infracciones de tránsito y accidentes”.⁶⁰

Es muy importante resaltar los objetivos que contiene la educación vial en la normativa de tránsito actual: Art, 185

- Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
- Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en

⁶⁰ Radelat Egues Guido. Manual de Ingeniería del Tránsito. Primera Edición. Editorial Chicago, Illindos 60606, Eau. Chicago, 2000, Pág. 32.

materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;

- Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;
- Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;
- Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;
- Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.”⁶¹

La Agencia Nacional de Control de Tránsito y Transporte Terrestre promueve el transporte digno lo cual difícilmente se cumplirá por múltiples razones entre las que se puede anotar que existen lugares en el campo donde no existen medios de transporte de pasajeros, por falta de infraestructura vial.

2.2.3.7. Elementos Principales del Tránsito.

2.2.3.7.1. El Agente de Tránsito.

“Miembro de la Policía Nacional perteneciente a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial o Agente de Tránsito del Cuerpo de

⁶¹ Asamblea Nacional. Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2011, pág. 18

Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador, encargado del control del tránsito del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones”.

Es la persona encargada y autorizada por la Ley, de la organización, regulación, control y vigilancia del tránsito de cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos e informar de hechos y circunstancias suscitada en las vías terrestres que interesen a la autoridad de tránsito, mientras asuman la competencia en materia de tránsito los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y Municipales del País como establece el Art. 30.2 segundo inciso de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial..

2.2.3.7.2. El Peatón.

“Es la persona natural que transita a pie, por sus propios medios de locomoción a los discapacitados que transitan en artefactos especiales, manejados por ellos o por terceros, por las vías terrestre sea pública o privada, el mismo que debe conocer y practicar las normas elementales del peatón, las leyes y reglamentos de tránsito.”⁶²

“Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros”.⁶³

El peatón es aún más indisciplinado que el conductor y no se obliga a obedecer estrictamente las leyes de tránsito. No obstante su falta de protección física lo expone a mayor riesgo cuando comparte la vía con los

⁶² Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000. Pág. 36.

⁶³ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 46

vehículos cuando al circular utilizan el teléfono celular lo cual distrae su atención y es causa frecuente de accidentabilidad.

El peatón puede apreciar las condiciones de tránsito con mayor exactitud que el conductor, debido a su mejor **visibilidad** y **velocidad** bastante menor.

La **velocidad** de los peatones depende de varias circunstancias: el sexo (los hombres andan 15 a 20% más de prisa que las mujeres).

Los hombres de más de 55 años de edad, andan a una **velocidad** de 5,5 Km / hora, aproximadamente, y las mujeres comprendidas en similar edad, lo hacen a una velocidad de 4,7 Km / hora aproximadamente. Mientras que los hombres adultos cuyas edades fluctúan de 35 a 55 años de edad caminan a una velocidad promedio de 6 Km / hora y las mujeres de similar edad a 5 Km / hora. Los adolescentes caminan en un promedio de 6,5 Km. / hora.

Otro factor que afecta a los peatones es la **concentración**, parece ser que la máxima concentración se alcanza con unos 5 peatones / m².⁶⁴

Normas de buena conducta del peatón:

- “Caminar siempre con prudencia y por las aceras.
- Utilizar correctamente las zonas de seguridad peatonal.
- Cruzar la calzada solo en el color verde del semáforo.
- Obedecer al Agente de Tránsito y a todas las señales existentes.
- Utilizar ropa visible para caminar en la noche.
- Colaborar con las personas que necesiten ayuda.

⁶⁴ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000. Pág. 38.

- Inculcar a las demás personas normas de seguridad vial dando ejemplo.

En cambio, lo que no debe hacer el peatón, es lo siguiente:

- Detenerse en las vías especialmente en la calzada.
- Utilizar las calles para hacerlas área de deportes.
- Esperar el bus en la calzada.
- Bajarse intempestivamente de la acera.
- Caminar por el bordillo de la acera.
- Correr por la vía cuando este lloviendo.
- Destruir las señales de tránsito.
- Circular por la calzada utilizando patines o monopatines.⁶⁵

El Art 265 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los peatones tendrán derecho a:

- Hacer uso de la calzada en forma excepcional en el caso de que un obstáculo se encuentre bloqueando la acera. En tal caso, debe tener las precauciones respectivas para salvaguardar su integridad física y la de terceros;
- Tener derecho de paso respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento;
- Continuar con el cruce de vía una vez que este se haya iniciado, siempre y cuando haya tenido preferencia de cruce, aún cuando la luz verde del semáforo haya cambiado;
- Tener derecho de paso en los casos en que tanto el peatón como el automotor tengan derecho de vía en una intersección, cuando el automotor vaya a girar hacia la derecha o izquierda; y,

⁶⁵ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000. Pág. 40.

- Contar con la ayuda necesaria por parte de personas responsables y en especial de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, en el caso de que los peatones sean niñas o niños menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes, personas con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales.”⁶⁶

2.2.3.7.3. Pasajero:

“Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor”.⁶⁷

Pasajero es aquella persona nacional o residente que entre o salga del territorio nacional, por los lugares habilitados para operaciones, a bordo de vehículo de transporte público o privado.

Normas de buena conducta del pasajero:

- “Exigir seguridad antes que velocidad.
- Bajar del bus en las respectivas paradas.
- Anticipar al conductor su parada.
- Comportarse correctamente en el interior del vehículo.
- Colaborar con los ancianos, niños y discapacitados.
- Ceder el asiento a las personas adultas.
- Hacer valer sus derechos.

En cambio, lo que no debe hacer el pasajero, es lo siguiente:

⁶⁶ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 31

⁶⁷ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 45

- Subir o bajar del vehículo en movimiento.
- Viajar en los estribos o colgados de la carrocería.
- Sacar los brazos y la cabeza por la ventana.
- Subir al vehículo en forma desordenada.
- Distraer al conductor del vehículo.
- Botar basura por la ventana o al interior del vehículo.
- Bajarse del vehículo incorrectamente”⁶⁸

Para que el pasajero haga uso de sus derechos y por ende mantenga buen comportamiento necesariamente debe tener conocimiento de educación vial, entonces habrá menos inconvenientes y distracciones para el conductor y consecuentemente menos accidentabilidad.

2.2.3.7.4. El Conductor.

“Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige y maniobra un vehículo remolcado”⁶⁹

“Es la persona que maneja el mecanismo de la dirección de un vehículo a motor y en los vehículos de tracción animal, a la persona que empuña las riendas, también se considera como conductor, a la persona que maneja una bicicleta, un triciclo y a la persona que maneja una carretilla”⁷⁰.

Entre los aspectos importantes que afectan el accionar del conductor, se tienen los factores internos y los factores externos.

⁶⁸ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000. Pág. 39.

⁶⁹ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 43

⁷⁰ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000, Pág. 39.

Los factores internos. – Son todos aquellos que provienen del conductor y son consecuencia de sus rasgos psicológicos y físicos, ya sean permanentes o temporales. Entre ellos tenemos:

- **La motivación.** – Es la relación entre tiempo, economía y seguridad, que no puede ser cambiada si la persona es nerviosa, rápida o distraída.

El conductor de transporte masivo está permanentemente condicionado a cumplir eficientemente su actividad y ser tolerante debido a las exigencias múltiples de sus pasajeros, es decir debe tener mejores conocimientos de servicio al cliente.

- **La experiencia.** – “Es el aprendizaje previo, por medio del cual se adquiere soltura necesaria para analizar las situaciones y reaccionar antes de que se produzca un accidente”⁷¹.

Gran parte de los accidentes de tránsito ocurren por impericia, es decir falta de conocimientos o práctica, en muchas ocasiones es responsabilidad del patrono, no tienen un conductor por la experiencia y la seguridad que le brinda no solo a sus bienes sino a la operadora en la cual es socio, prevalecen intereses personales.

- **El estado de ánimo.** – Entre ellos se tienen, el miedo, la ira, las preocupaciones, la tristeza, la alegría, etc., que son causas de que se desorganicen la conducta y las reacciones normales de un conductor. Debe tener la tranquilidad emocional para responder adecuadamente en caso de un imprevisto.

⁷¹ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000, Pág. 40.

- **El cansancio.** – Las vibraciones, el exceso de calor, los deslumbramientos y los largos periodos de tiempo sin parar son causas directas del cansancio físico.

“Cansancio, falta de fuerza después de haberse fatigado”⁷².

Son frecuentes las largas jornadas de manejo de conductores que deben soportar las dificultades de las carreteras y los largos viajes para mantener su trabajo.

- **La vista.** – La información que se da a un conductor se hace por medios visuales, las señales, las marcas viales, los semáforos, el aspecto de la vía y el tráfico son percibidos a través de los ojos.

Si no existe un control estricto al momento de obtener la licencia para conducir o cuando deben canjear el documento es probable que sea determinante para la ocurrencia de un accidente de tránsito.

- **El campo visual.** – Abarca un ángulo aproximado de 170°, en horizontal y 120° en vertical. Sin embargo, en el tipo de células que constituyen la retina, solamente se tiene una visión clara, de lo que está situado en un cono de 10°. La máxima agudeza visual se limita al campo contenida en un cono de 3°.
- **La adaptación a la luminosidad.** – “Además de los posibles defectos de la iluminación en las vías, los dos casos más frecuentes en que el

⁷² LEXUS . Diccionario Enciclopédico. Ediciones Trébol. Barcelona, 2000. Pág. 178 ⁷⁷
Valdez González – Roldán Antonio . Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000. Pág. 41.

conductor, puede quedar momentáneamente ciego, para los objetos insuficientemente iluminados son el del cruce con otros vehículos durante la noche, y la entrada de día o salida de la noche de los túneles”⁷⁷.

Entre los conductores de vehículos a motor no existe la debida responsabilidad en el uso de las luces, se utilizan luces halógenas, neblineros en sitios no adecuados y no se hacen los cambios de luces respectivos al cruzar otros automotores.

- **El equilibrio.** – El sentido del equilibrio localizado en la base de los canales semicirculares del oído interno es el que proporciona al conductor la sensación de estabilidad o inestabilidad.
- **La edad y el sexo.** – Es evidente que a cada edad corresponderá por término medio un estado de agudeza visual, motivación, experiencia determinada y capacidad de reflejo. No se debe confundir al conductor joven con el novato, este último por su inexperiencia, esta efectivamente más predispuesto al accidente.

Los factores externos. – Son todos aquellos que no provienen del conductor, sino que se encuentran dadas las circunstancias. Entre ellos se cuentan:

- **El tiempo.** – La estación del año o la hora del día pueden afectar las condiciones de visibilidad como ya se lo ha explicado al analizar el sentido de la vista. Las condiciones de la naturaleza están en constante cambio en nuestro país debido a la cordillera de Los Andes que influye directamente en la condición de varias vías.

- **El uso de suelo.** – Dependiendo del tipo de actividad, al que esté destinado el terreno adyacente a la vía, el conductor adoptará una actitud distinta, que no será la misma al atravesar una zona despejada en campo abierta, que en un área residencial de alta influencia vehicular.
- **El tráfico.** – La intensidad, la composición, la velocidad, la distribución y todas las características del tráfico, son en cierto modo el resultado de la acción de todos los factores descritos hasta ahora, sobre todos y cada uno de los conductores.

En el cantón La Maná es muy complicado la circulación vehicular debido al surgimiento sin control de mototaxis, tricimotos, triciclos, motocicletas, bicicletas, resultan las calles estrechas y por ende constantemente congestionadas incluso sin la señalización necesaria.

- **La vía.** – El estado de la vía, el tipo de pavimentación y su trazado condicionan de una manera especial el modo de conducir”.⁷³

Con la actual normativa de tránsito se hace necesario la construcción de carreteras en las cuales exista una separación de carriles que no permita el encandilamiento ni sea constante y peligroso el rebasar a otro vehículo.

Normas de buena conducta del conductor:

- “Maniobrar el vehículo con las dos manos.
- Respetar las zonas de seguridad peatonal.
- Brindar seguridad a pasajeros y peatones.

⁷³ Valdez Gonzáles – Roldán Antonio . Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid, 2000, Pág. 42.

- Conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito.
- Disminuir la velocidad en los lugares determinados.
- Realizar el mantenimiento adecuado de su vehículo.
- Poseer la licencia respectiva.
- Usar el cinturón de seguridad

En cambio, lo que no debe hacer el conductor, es lo siguiente:

- Conducir vehículos estando en malas condiciones.
- Contaminar el medio ambiente con smog y ruido.
- Irrespetar a los peatones y pasajeros.
- Estacionar su vehículo en sitios prohibidos.
- Conducir el vehículo en forma irresponsable.
- Conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol.
- No jugar con niños ni con mascotas cuando conduce”⁷⁴.

Estas normas de comportamiento son poco conocidas entre nuestros conductores debido a la escasa o ninguna publicación, no ha cumplido aún su rol la Comisión de Tránsito del Ecuador en lo relacionado a la capacitación a todos los conductores del país.

2.2.3.7.5. Federaciones de Transportistas.

Las Federaciones de Transportistas de Pasajeros, son quienes se encargan de proporcionar el servicio de transporte público a los usuarios que requieren tal servicio.

⁷⁴ Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas. Manual de Política y Derecho del Control de Servicio. Guayaquil – Ecuador. Actualizado a 2010, Pág. 3.

Las Federaciones de Transportistas Urbanos están obligadas a respetar y prestar el servicio, de acuerdo a las concesiones y autorizaciones, que le otorgare el Estatuto a través de los Organismos de Control del Transporte Terrestre Automotor. Deben modernizar sus unidades, para satisfacer las necesidades de la sociedad, niños, jóvenes y ancianos.

Una de las principales demandas que piden los usuarios del servicio y las entidades reguladoras del mismo, como la Policía de Tránsito y los Gobiernos Municipales, es: mantener en condiciones eficientes el servicio de pasajeros, en todas las rutas y frecuencias, con vehículos en perfectas condiciones de funcionamiento y representación, que sean conducidas por personas responsables, honorables y de reconocida conducta.

El detalle de estos elementos, sus intereses y problemáticas, capacidades, mandatos y recursos, se los muestra utilizando cuadros y matrices, en los cuales se visualizará los factores que afectan a cada uno de ellos.

Las Federaciones de transportistas deben encargarse de exigir el cumplimiento de la capacitación a los conductores y oficiales de transporte masivo, que las señales de tránsito, semáforos estén en buenas condiciones, factores que influyen directamente en el cometimiento de infracciones.

2.2.3.7.6. Señales de Transito

“Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito”.⁸⁰

Son todos los aparatos, dispositivos mecánicos y electrónicos, figuras, símbolos, placas, luces y signos convencionales que son utilizados para guiar, dirigir, prevenir, regular y controlar la circulación vehicular y peatonal.

Señales del Agente de Tránsito. – Son aquellas que prevalecen ante cualquier otro tipo de señal de tránsito. Entre las principales señales del Agente de Tránsito, se citan las siguientes:

- Manuales.

^{80 80} Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, pág. 47

- Corporales.
- Vía Libre.

Señales del Manuales del Conductor. – “Se exceptúa de realizar señales con los brazos, a los conductores de buses y vehículos pesados en general, los cuales indicarán por medio de luces y pito”.

- Izquierda.
- Derecha.
- Estacionar.

Señales Acústicas. – “Se perciben por el sentido auditivo a través del sonido, ocasionado por un pito, bocina, etc.”⁷⁵

Entre las principales señales acústicas, se citan las siguientes:

- Alto.
- Vía Libre.
- Sancionar.

2.2.3.7.7. Servicio que presta el Departamento de Educación Vial.

⁷⁵ Comisión de Transito de la Provincia del Guayas. Manual de Política y Derecho del Control de Servicio. Guayaquil – Ecuador. Actualizado a 2010, Pág. 6.

El Departamento de Educación Vial, tiene bien trazado su plan estratégico, motivo por el cual una de las principales metas es, evitar accidentes y daños a la integridad física, de todos aquellos que somos parte del tránsito, como: Conductores, usuarios del transporte público, pasajeros y peatones en general.

“Los principales servicios que presta el Departamento de Educación Vial del organismo rector del tránsito, son los siguientes: Supervisa y evalúa los procesos de diseño, ejecución de programa, diseña los planes y cursos de capacitación a los instructores, así como a las personas que reciben los seminarios de instrucción vial a través del departamento. De su experiencia planifica, organiza, dirige, coordina, controla y evalúa la gestión del personal de instructores, impone responsabilidad, integridad, creatividad y firmeza para ejercer liderazgo dentro de la institución”⁷⁶.

El gran objetivo de la educación vial es capacitar a la sociedad en su conjunto, para ello es importante la realización de campañas masivas sea por la prensa escrita, radio, televisión lo cual debe ser implementado inmediatamente pero la realidad es otra.

“Dentro de su seguridad personal tiene que poseer una profunda confianza en sus posibilidades y decisiones, seguridad frente al personal bajo su mando, así como con funcionarios y directivos de la institución y de entidades públicas y privadas, vinculados con el ámbito de competencia del cargo que desempeña, generar establecer e implantar estrategias que incidan positivamente en la buena imagen de la institución, adoptar actitudes y comportamientos compatibles con los procesos de desarrollo institucional,

⁷⁶ Comisión de Transito de la Provincia del Guayas. Manual de Política y Derecho del Control de Servicio. Guayaquil – Ecuador. Actualizado a 2010, Pág. 6.

esto evitara nuevas tragedias y concientizara a la ciudadanía a tener un mejor manejo de control sobre sus actos.

Tomar decisiones por consenso con base en el respeto, sustentación y debate de las propuestas de sus miembros, inducir, apoyar y conducir procesos de cambio y de desarrollo personal y profesional propio y de sus colaboradores, lograr la creatividad, la motivación y la ejecución de actividades para mejorar el desempeño del personal que se está educando”.⁷⁷

2.2.3.7.8. Neoconstitucionalismo en el Ecuador

El Neoconstitucionalismo entre otras podría señalarse lo siguiente, rigidez constitucional, con la consiguiente constitución escrita y la dificultad de su modificación por parte de la legislación; la garantía jurisdiccional de la Constitución, vale decir, el control sobre la conformación de las normas con la constitución; la fuerza vinculante de la Constitución, que destaca precisamente el hecho que las constituciones además de contener normas que organizan el Estado, también contienen principios y disposiciones pragmáticas que deberían ser garantizables como cualquier otra norma jurídica; la sobreinterpretación de la constitución, que permite superar cualquier aparente laguna gracias a los principios que existen en la Constitución.

La aplicación directa de las normas constitucionales, antes la constitución sólo controlaba el poder, ahora regula las relaciones sociales buscando desarrollar sus principios; la interpretación conforme de las leyes, que no se refiere a la interpretación de la constitución sino de la ley, en donde, el juez debe preferir la interpretación que mejor se adecue al texto constitucional y

⁷⁷ Comisión de Transito de la Provincia del Guayas. Manual de Política y Derecho del Control de Servicio. Guayaquil – Ecuador. Actualizado a 2010, Pág. 7.

finalmente, la influencia de la constitución sobre las relaciones políticas que se percibe por ejemplo en la argumentación que puedan brindar los órganos legislativos y que se basarían justamente en el texto constitucional.⁷⁸

De todo lo expuesto se desprende, que el eje del Neoconstitucionalismo lo constituyen sin duda los derechos fundamentales base del discurso liberal contemporáneo.

Cómo se aprecia claramente, las tesis neoconstitucionalistas parten desde una moral de los derechos subjetivos de raíz kantiana y consideran que si se quiere actuar como un sujeto racional (moral) entonces es indispensable vivir dentro de un régimen de democracia representativa, es decir, un régimen que garantice las mismas posibilidades de autonomía para todos sin exclusión y que justamente toma a este conjunto de bienes básicos como los requisitos esenciales para poder desarrollar la autonomía. Finalmente, se entenderá que los Jueces y los Legisladores estarán obligados a ser consecuentes con estos principios y resolver o legislar siempre a favor de la defensa del coto vedado de los bienes básicos aun cuando puedan ir contra la voluntad mayoritaria.⁷⁹

Esto significa que no se puede castigar severamente ni endurecer las penas a los conductores que cometan delitos múltiples de tránsito, sino que la estrategia será educarlos para que tengan los conocimientos necesarios y se promueva la cultura vial para evitar los accidentes y la muerte de los peatones, conductores, etc.

La Constitución y el Derecho Penal. – El constitucionalismo es una ideología de carácter liberal. Surge(a diferencia del Derecho que brota de

⁷⁸ PRIETO SANCHÍS, Luis. Justicia Constitucional y Derechos Fundamentales. Ecuador, 2002 Pág. 65.

⁷⁹ PRIETO SANCHÍS, Luis Justicia Constitucional y Derechos Fundamentales. Ecuador, 2002, Pág. 66.

necesidades) de la lucha del individuo contra el Estado por su libertad, con las revoluciones burguesas se consolida el Estado liberal de derecho.

- a) Se habla de ideología en términos de un conjunto de postulados coloquiales del deber ser. Los postulados constitucionalistas son tres:
- b) El Estado debe estar regido por una constitución que esa constitución que rige al Estado sea la edición del pacto o contrato social.
- c) La constitución usada como el elemento que controla y limita el poder, y establece libertades para el individuo creando espacios de libertad.

En el constitucionalismo hay una separación rigurosa entre las esferas de lo público y lo privado; es decir, el Estado no se intromete en los asuntos de los individuos, pues el constitucionalismo promueve la libertad del individuo y la autonomía de la voluntad. Los valores que defiende el constitucionalismo son primordialmente la libertad y la democracia entendida como el ejercicio de gobierno por parte de los ciudadanos.

Otras características del constitucionalismo son la legalidad y la igualdad ante la ley (formal); teniendo en cuenta el periodo histórico, la igualdad se restringe a hombres propietarios alfabetos, dejando por fuera a las mujeres, a los analfabetos, no propietarios.

Principio de supremacía. – Señala que la constitución es el fundamento, la base o el cimiento principal del ordenamiento jurídico; es decir, no puede existir ordenamiento jurídico que esté sobre la Constitución que lo fundamenta, este principio se puede dividir o dará lugar a una unidad formal y material del ordenamiento jurídico:

Formal, cuando consiste en el establecimiento de una jerarquía de competencia. Se establece en la Constitución los órganos encargados de

legislar, reglamentar, administrar y juzgar. La Constitución en esta manera funda la unidad del ordenamiento jurídico en cuanto a los órganos que deben realizar o cumplir con las funciones propias del Estado. La unidad formal así mismo pretende jerarquizar las competencias de cada uno de estos órganos indicando el superior jerárquico de cada uno de ellos.

Material, cuando tiene por objeto establecer una jerarquía de los fines, valores que deben tenerse en cuenta al momento de interpretar y aplicar el ordenamiento jurídico.⁸⁰

La supremacía constitucional pretende que ninguna norma jurídica puede ser superior o estar por sobre la Constitución, esto se manifiesta en las constituciones por medio del mecanismo denominado de la investidura de la autoridad que significa que previo a ejercer sus funciones deben estar legalmente investidas de la autoridad suficiente que la obliga a cumplir y hacer cumplir, no solo las leyes, sino también la Constitución. (Art 6 y 7)

Principios de derechos fundamentales y garantías constitucionales.

– La Constitución debe siempre consultar en sus textos los derechos que deben ser protegidos y que corresponden al elemento fundamental del ser humano, a este respecto existen tres conceptos que contiene una constitución:

1. Declaraciones que son una proclamación de principios superiores sobre la organización y fines del Estado. Capítulo No. 1 Constitución del 80's.
2. Se encuentra el concepto de los derechos que son facultades morales e inviolables que permiten al hombre su realización en la vida social. Art 19 de la Constitución.
3. Están las garantías que son los medios a través de los cuales se protegen los derechos fundamentales, ej: derecho de protección y recursos de amparo.⁸¹

⁸⁰ Revista de Derecho. Constitucionalismo Editorial Navional, Quito – Ecuador, 1998, Pág. 25.

⁸¹ Quisbert, Ermo. ¿Qué es el Constitucionalismo Social? Primera Edición. Editorial roca Quito – Pág.

A este conjunto de derechos, recursos y garantías se le conoce como la parte dogmática de una constitución. Toda Constitución tiene cuatro partes: primero un preámbulo, que es aquella parte que explica el objetivo perseguido por el ordenamiento jurídico; está la parte dogmática que es el conjunto de garantías, derechos y declaraciones; la tercera parte es la orgánica y se refiere a la estructura política del Estado y, organización y naturaleza de los órganos encargados de la administración; y la cuarta parte es de la reforma constitucional y se refiere al establecimiento de los procedimientos necesarios para modificar la Constitución.

Principio constitucional de poder constituyente. – Explica quien tiene o quien detenta la facultad de producir la norma constitucional, la evolución histórica en principio radica exclusivamente en el monarca o rey, solo a fines del siglo dieciocho, con la constitución de estados unidos se materializa en un ente la facultad de dictar la norma constitucional señalando que esta radica en el pueblo; igual cosa ocurre con la declaración de derechos y el ciudadano dictado como consecuencia de la revolución francesa, desde ahí la soberanía empieza a ejercer sobre el pueblo.⁸²

La soberanía se ejerce a través de la Asamblea o convención, integrada por representantes elegidos por sufragio que tiene por misión única y exclusivamente redactar la Constitución y por la autoridad que en ese momento detenta el poder sometiéndola a una consulta popular.

Ecuador, 1995, 29.

⁸² Quisbert, Ermo. ¿Qué es el Constitucionalismo Social? Primera Edición. Editorial roca Ecuador, 1995, 36.

Principio de legalidad Art 6 y 7. – En cuanto a sus funciones consiste en el hecho de que los órganos del estado deben cumplir con ciertos requisitos para que su actuación sea válida y obligada:

- Todo órgano para actuar válidamente debe someter su actuar a la constitución y las leyes, para que actúen en forma legal.
- La constitución obliga no solo a los habitantes de un estado sino que más bien a los titulares de los órganos que cumplen y desarrollan la actividad estatal.
- Cualquier infracción que cometa el órgano encargado de la administración produce las posibilidades y consecuentemente sanciones a los titulares de dichos órganos que pueden ser civiles, penales y administrativos.

En cuanto al origen, el órgano del estado para actuar válidamente debe sus integrantes estar investidos legalmente de su competencia respetando siempre la forma, que para tal efecto, señala la ley. Consecuencia en cuanto al origen es que nadie (grupos de personas o titulares de órganos) pueden otorgarse competencia que no se les haya conferido por la constitución y las leyes.

La sanción a quien realice un acto sin tener la competencia exigida ocasionará la nulidad de dicho acto y se hace responsable civil, penal o administrativamente a quien haya incurrido en dicha acción.⁸³

2.3. Derecho comparado.

⁸³ Berdugo Ignacio. Teoría de la Constitucionalismo. Primera Edición. Editorial LTRA Ecuador 2004, 98.

a) Derecho argentino.

En la ley Nacional de Tránsito 24.449 existen ciertas pautas que pueden incluso considerarse indicios de la responsabilidad de las personas en cuanto a su intervención en los denominados delitos de tránsito. Así, por ejemplo, en el art. 41 (Prioridades) se establece que todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha.

Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta y sólo se pierde en las circunstancias enumeradas en la norma. En el art. 50 (Velocidad Precautoria) en la parte final se regula la que "... el desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en el caso de accidentes, la máxima responsabilidad recaerá sobre él". En el art. 57 (Exceso de Carga. Permisos) se hace hincapié en la responsabilidad del transportista por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso y dimensiones de su vehículo y se extienden en forma solidaria para el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio.

El art. 64 (Presunciones) determina que se presuma responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso y cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que le pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito. Finalmente, en el Título VIII (Regímenes de Sanciones) a partir del art. 75 se regulan las responsabilidades y las sanciones. Con todo ello se ha creado un marco regulatorio que complementa lo antes expuesto en materia de responsabilidad penal en cuanto al tema en cuestión.⁸⁴

"En cuanto a la tipificación de los delitos de tránsito, las variantes contempladas por el Código Penal son:

⁸⁴ Ricardo Núñez, "Tratado de Derecho Penal", t. IV, Ed. Marcos Lerner, Primera Edición. Córdoba, 1999, Pág. 55.

- **Homicidio culposo:** El artículo 84 del citado código establece que la persona que por imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de los deberes a su cargo, causa la muerte de otra persona será reprimida con prisión de 6 meses a 5 años e inhabilitación especial por 5 a 10 años. Bajo este delito se entiende que no hubo una intención de matar. El mínimo de la pena se eleva a dos años si hay más de una víctima fatal, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo.
- **Homicidio doloso:** El artículo 79 determina que el que matare a otro será reprimido con una pena de entre 8 y 25 años de prisión en caso de que se compruebe que hubo intención.
- **Dolo eventual:** Si bien esta figura no se encuentra tipificada en el Código, se entiende que existió dolo eventual cuando la persona pudo prever o representarse lo que podía ocurrir como consecuencia de una determinada situación (en este caso, el accidente y sus consecuencias).
- Otro de los delitos que entran en discusión en este tipo de casos es el de abandono de persona, pese a que el abogado de Barrios descartó totalmente que pueda aplicarse en este hecho.

Según el artículo 106 del Código Penal, este delito tiene lugar cuando una persona pone en peligro la vida o salud de otro. Puede ocurrir que la víctima sea una persona incapaz de valerse por sí misma o que se encuentre incapacitado porque el mismo imputado sea el autor de esa condición. De comprobarse, las penas oscilan entre los 2 a 6 años de prisión.

La situación se vuelve más compleja si como consecuencia del abandono la víctima sufre un daño grave en el cuerpo o la salud. En este caso, las

penas aumentan entre 3 a 10 años. Incluso, se complica aún más, si la víctima fallece. Aquí las penas estipuladas oscilan entre 5 a 15 años de prisión.

De todos modos, abogados penalistas consultados por lanacion.com explicaron que si hay otras personas que puedan ayudar a la víctima en el lugar del hecho, no existiría lugar a la figura de abandono de persona”.⁸⁵

La Ley de Tránsito Terrestre de Argentina, dice lo siguiente: **Art. 9.** “Educación Vial. Amplíanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley”.⁸⁶.

Como se puede apreciar, Argentina contempla en la Ley de Tránsito, la obligatoriedad de la enseñanza de Educación Vial en los establecimientos preescolar, primaria, secundaria, técnica y universitaria, así como la

⁸⁵ Diario La Nación, Cómo se tipifican los delitos en los accidentes de tránsito, No. 20010, 25 de enero del 2010. Buenos Aires. Pág. 24.

⁸⁶ Consejo Superior de Seguridad Vial, Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2009. Buenos Aires, Pág. 3.

difusión y aplicación de medidas para prevenir accidentes, mediante la Educación Vial.

b) Derecho Constitucional venezolano.

“Los delitos cometidos en el tránsito van a dejar de ser culposos y pasarán a ser eventualmente dolosos, según la nueva Ley de Transporte Terrestre que discute la Asamblea Nacional (AN), dijo este lunes a ABN el diputado Eddi Ríos. El parlamentario, quien preside la subcomisión de Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo de la Comisión de Administración y Servicios, expresó que este instrumento legal podría ser aprobado en segunda discusión este jueves o la próxima semana.

Destacó que a ocho artículos diferidos que son los más polémicos, como el referido a los certificados médicos, están tratando de llegar a un punto intermedio, para que dichos certificados sean cancelados a un costo accesible fijado por el Instituto de Transporte Terrestre.

Aclaró que otra posibilidad es que esa certificación siga siendo entregada y autorizada por los colegios médicos. También se maneja la posibilidad que la misma sea gratuita y expedida por el Ministerio del Poder Popular para la Salud.

En cuanto a la propuesta que tendría más posibilidad, señaló que siguen analizando la opción 'punto medio', es decir que la persona que quiera obtener el certificado en los Colegios Médicos, tendrá que pagar y el que lo quiera gratuito debe acudir a uno de los consultorios que activará el Ministerio de Salud.

Sin embargo, explicó que esas acciones que se manejan no son definitivas, pero que en todo caso podría ser una propuesta que marque el 'punto medio' y que la elaboración y distribución de los certificados médicos estará a cargo del Instituto de Transporte Terrestre.

El diputado Ríos informó que el otro punto álgido de la Ley, tiene que ver con los gestores. 'Hemos llegado a la conclusión que si eliminamos el servicio conexo de gestorías, siempre seguirán existiendo sin ningún control.

Refirió que en este sentido, es mejor dejarlos en la Ley para poder controlar lo que podría ser la función de esos gestores, de los cuales hay muchos inescrupulosos que le pagan cierta calidad a funcionarios que se prestan para esos y que distorsionan el sentido y el objetivo de la Ley.

El parlamentario zuliano dijo que las multas y sanciones están contempladas en otros artículos de Ley de Tránsito Terrestre. La Ley va a ser bien severa".⁸⁷

La Ley de Tránsito Terrestre de Venezuela, dice lo siguiente: **Art. 40.** "El Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. A tal efecto, los organismos competentes incluirán en los programas de la educación básica, media, diversificada, profesional y superior, las asignaturas relacionadas con estas materias. **Art. 41.** El Ejecutivo Nacional, por órgano de los Ministerios de Transporte y Comunicaciones y de Educación. Los Estados y los Municipios, garantizarán el establecimiento de programas permanentes y sistemáticos de educación y seguridad viales, destinados a la investigación, educación y divulgación de estas materias. **Art. 42.** Las autoridades administrativas del tránsito terrestre fomentaran la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas del tránsito. A estos efectos, podrán organizar brigadas de voluntarios que actúen como auxiliares de las autoridades del tránsito terrestre, bajo su coordinación y

⁸⁷ Diario Noticias, Delitos de tránsito pasarán de culposos a dolosos, No. 18457, 22 de septiembre del 2010. Caracas, Pág. 15.

dirección, en las materias y casos que establezcan al Reglamento de esta Ley o la Resoluciones de las autoridades administrativas del tránsito terrestre”.⁸⁸

Como se puede apreciar, el hermano país de Venezuela contempla en la Ley de Tránsito, la obligatoriedad de la enseñanza de Educación Vial en los establecimientos pre-primarios, primarios, secundarios y de nivel superior, como base para el fomento de la cultura vial en la población.

c) Derecho constitucional costarricense.

La nueva ley de tránsito de Costa Rica justifica el endurecimiento de las sanciones, debido a que se promulga y promueve una cultura vial en todos los niveles educativos, ya que se necesita que todos los miembros de la sociedad costarricense comprendan que conducir un vehículo representa una gran responsabilidad que conlleva a acatar normas de tránsito y que los peatones no pueden circular por donde quieran.

El objetivo general de la Ley de Tránsito es la prevención de accidentes para protección de la ciudadanía, debido a que en los últimos años, se han incrementado considerablemente los accidentes de tránsito en Costa Rica, por lo que se requiere un conocimiento claro de las principales normas que protegen al ciudadano (peatón o conductor) en el uso de las vías públicas

Por tanto los objetivos específicos serán los siguientes:

- Prevenir accidentes: Disminuir los daños a personas y bienes en la vía pública, mediante la prevención de accidentes.
-

⁸⁸ Asamblea Nacional de Venezuela, Ley de Tránsito Terrestre de Venezuela, Caracas. 1996, Pág. 14.

Los accidentes de tránsito: Constituyen una causa importante de muertes y lesiones en Costa Rica.

Es de singular importancia, entonces, que el futuro conductor, aprenda y aplique toda la normativa básica relativa al tránsito, con la finalidad de que su buen comportamiento como usuario, ejecutor y parte fundamental del sistema de transporte, en unión con el de todos y cada uno de los que forman parte de dicho sistema, para que se lleve a la sociedad hacia una nueva vida más eficaz, sana y segura, libre del espectro de colisiones y contaminación ambiental.

El volumen de automotores en Costa Rica, provocó un aumento desproporcionado en las tasas de accidentes. Esto llevó a las autoridades gubernamentales a promulgar dos leyes en dicha materia, de gran importancia, porque definieron un esquema totalmente novedoso para enfrentar esta problemática: la Ley 5930: Ley de Tránsito, publicada el 27 de octubre de 1976, y la ley 6324 Ley de Administración Vial, publicada el 25 de mayo de 1979.

La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica, dice lo siguiente: **Art. 210.** Se establece como obligación en la Educación Preescolar, General Básica, Media, Diversificada y Técnica Profesional o Vocacional, incluir la seguridad vial como contenido programático en los cursos que se impartan. Sin perjuicio de lo anterior, se incluirá lo siguiente:

- a) En preescolar y primaria, un curso específico de seguridad para peatones y de conducción por vehículos no motorizados.
- b) En secundaria, un curso específico de atención de emergencias viales y de conducción de vehículos automotores para la obtención de la licencia de conducir.

El Consejo Superior de Educación será el responsable de velar por el cumplimiento de dicha norma, de conformidad con sus potestades. **Art. 211.** “El Cosevi llevará a cabo campañas, programas y cursos de educación vial, destinados a dar a conocer la información relacionada con la seguridad vial, con el objeto de disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito y mejorar la circulación de los vehículos. Las campañas, los programas y los cursos indicados en el párrafo anterior, deberán contemplar los temas relacionados con el uso de los dispositivos de seguridad para personas menores de edad”.⁸⁹.

Como se puede apreciar, Costa Rica contempla en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, la obligatoriedad de impartir Educación Vial en la Educación Preescolar, General Básica, Media, Diversificada y Técnica Profesional o Vocacional, incluir la seguridad vial como contenido programático en los cursos que se impartan, con el objeto de disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito y mejorar la circulación de los vehículos.

d) Derecho constitucional colombiano.

Los problemas del tránsito terrestre que han afectado a Colombia en los últimos 10 años, han llevado a las autoridades de esta cartera a plantear reformas en las Leyes de la materia, las cuales se pueden apreciar en el Código Nacional de Tránsito.

Para el efecto se hace mención de lo que promulga el Código de Tránsito de Colombia a cerca de la promoción de Educación Vial: **Artículo 56°.** “**Obligatoriedad de enseñanza.** Se establecerá como obligación en la

⁸⁹ Sistema Nacional de Legislación Vigente (SINALEVI), Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, 1993. San José, Pág. 66.

educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. **Parágrafo.** Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos”.⁹⁶.

Como se puede apreciar en Colombia también se pone énfasis en la enseñanza de Educación Vial como norma obligatoria para todos los planteles preescolares, primaria, secundaria y superior, como una estrategia para la prevención de accidentes y fomentar una sólida cultura vial.

2.4. Marco Jurídico.

Para explicar el grado de contraposición entre las normativas vigentes es necesario analizar las siguientes leyes:

2.4.2. Constitución de la República del Ecuador.

La Constitución de la República del Ecuador en sus artículos pertinentes reconoce el derecho a la educación vial para toda la ciudadanía, la cual es deber del Estado:

Art. 26. “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área

prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo.

⁹⁶ Secretaría de Tránsito y Transporte, Código de Tránsito de Colombia, 2002. Cali, Pág. 46.

Art. 27. b) La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”.⁹⁰

Aunque la Constitución y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promueven la educación vial, en todos sus niveles, no se ha regulado ni incentivado la Educación Vial, de la manera más adecuada, motivo por el cual se debe mejorar esta situación, para beneficio de la ciudadanía en general.

2.4.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene las normativas que rigen el tránsito a nivel nacional, poniendo énfasis en la descripción y clasificación de las sanciones por concepto de las infracciones de tránsito, la cual en los siguientes Artículos, hace referencia a la necesidad de la formación en seguridad vial, por parte de los involucrados y actores del tránsito.

⁹⁰ Asamblea Nacional, Noviembre. Constitución de la República del Ecuador. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito, 2008. Pág. 10.

Artículo 1. – “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.”

Este artículo hace referencia a los objetivos que persigue, el Legislador creó una norma con el carácter de Orgánica considerando al transporte terrestre como estratégico para el desarrollo armónico de la sociedad ecuatoriana, se incluye además como factor importante la educación vial, es decir la implementación de infraestructura vial acorde a las exigencias de la ciudadanía.

Artículo 4. – “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto, se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.”

El presente artículo establece con claridad el derecho de todas las personas a recibir educación en materia de tránsito y seguridad vial. Este enunciado se ha mantenido desde que se reformó la Ley de Tránsito en el año 1998, hasta la actualidad el Estado por medio de los organismos y entidades

respectivas no han logrado establecer de forma real la obliteración de la enseñanza de la materia de tránsito.

Artículo 5. – “El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales.” En este artículo se establece con exactitud la nueva concepción de un conductor y se establece la implementación de programas de aseguramiento para conductores lo cual brindaría una mejor condición para el desarrollo de su actividad profesional y consecuentemente mejor desempeño y por ende más seguridad a los usuarios del transporte terrestre, aún está pendiente el cumplimiento de este enunciado.

Artículo 88. – “En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria; d) La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales; e) el establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicofisiológicas y físicas de los conductores”.

Es importante que se considere la capacitación permanente, evaluación de conductores condiciones necesarias para un mejor servicio y seguridad de los usuarios del transporte.

Artículo 185. – “La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos: d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre. g) Capacitar a los docentes en educación básica y bachillerato, de escuelas de

capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación”.

La capacitación de conductores y peatones como usuarios de calles y carreteras, la capacitación a los docentes encargados de formar a niños, niñas y adolescentes y estudiantes de tercer nivel para que de esta manera exista una cultura en materia de tránsito y con ello una disminución de accidentes de tránsito en nuestro país.

Artículo 186. – “El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.”⁹¹

Es potestad del Ministerio de Educación, del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Control y Regulación de Tránsito con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, para que diseñen planes y programas permanentes en los planteles de educación, gremios del transporte, concienciación por todos los medios de comunicación, mediante convenios para que de esta manera tenga acceso al conocimiento de la normativa de tránsito.

Con la descripción de estas normativas, concluyo que no se cumple con el derecho a recibir formación técnica en educación vial, obligatoria, que reza en la Constitución y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito

⁹¹ Asamblea Nacional. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2008. Pág. 36.

y Seguridad Vial, ni por parte de los centros educativos ni por las autoridades de turno, lo que representa el problema de la actual investigación.

2.4.4. Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene las siguientes normativas que hacen referencia a la necesidad de la formación en seguridad vial, por parte de las autoridades involucradas y actores del tránsito, que son de gran importancia para la presente investigación.

De la Educación Vial y Capacitación. Art. 252.- “El cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será responsabilidad de las Comisiones Provinciales, conjuntamente con las Jefaturas Provinciales y Sub-Jefaturas de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas y ejecutadas a través de los Departamentos de Educación Vial de los organismos de control”.

En este artículo se establece con exactitud las responsabilidades en el cumplimiento de la capacitación en materia de tránsito, los departamentos de educación vial, exclusivos para diseñar los planes y programas de estudio.

De la Educación Vial. Art. 253.- “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas,

fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel prebásico, básico, medio y superior del país”.

Se expresa en el presente artículo la obligatoriedad de mantener campañas permanentes para educar a la sociedad en educación vial.

Art. 254.- “En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Director Ejecutivo de la Comisión

Nacional, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia”.

De la Capacitación Vial. Art. 255.- “La capacitación vial estará dirigida a: los y las aspirantes a conductores de vehículos motorizados profesionales o no profesionales; la recuperación de puntos; capacitadores e instructores en conducción, tránsito y seguridad vial; profesores y auditores viales; y, personal de control que requieren de una preparación teórica, técnica y práctica con respecto al uso de los automotores, su mecánica, las Leyes y Reglamentos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, normas generales de convivencia, así como temas específicos a cada uno de estos actores”.

El Reglamento establece la forma como ha de capacitarse a los aspirantes a conductores de vehículos motorizados y a quienes necesitan recuperar puntos en su licencia de conducir y a todos los encargados de capacitar a quienes se dedican a esta actividad.

Art. 256.- “El Servicio Ecuatoriano de Capacitación (SECAP) para la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de

maquinaria agrícola y equipo caminero, deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos para las Escuelas no Profesionales.

El título que otorgue el SECAP será requisito indispensable para que las Comisiones Provinciales otorguen la licencia correspondiente”.

Tampoco se observa en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, una disposición que contenga un mecanismo con el que se pueda fomentar e incentivar con eficacia la educación vial, más bien por el contrario, no se menciona con claridad cómo se puede obtener la máxima eficiencia para brindar la educación vial a los estudiantes de todos los niveles educativos, debido a la escasa capacitación de los docentes en la materia de educación vial.

2.4.5. Ley Orgánica de Educación.

La Ley Orgánica de Educación, contiene las normativas que rigen el sistema de educación a nivel nacional, haciendo referencia a los siguientes artículos que son de gran importancia en la presente investigación.

Art. 1.- Ámbito.- “La presente Ley garantiza el derecho humano a la educación, regula los principios y fines generales que orientan la educación ecuatoriana en el marco del Buen Vivir, la interculturalidad y la plurinacionalidad; así como las relaciones entre sus actores. Desarrolla y profundiza los derechos, obligaciones y garantías constitucionales en el ámbito educativo y establece las regulaciones básicas para la estructura, los niveles y modalidades, modelo de gestión, el financiamiento y la participación de los actores del Sistema Nacional de Educación”.

Este artículo detalla los objetivos que tiene esta ley y remarca el derecho a la educación de todos los ecuatorianos, respetando la interculturalidad y la

plurinacionalidad así como establece las regulaciones, modalidades, financiamiento y la participación de los actores del Sistema Nacional de Educación.

Art. 3.- Fines de la educación.- “Son fines de la educación:

- a) Contribuir al desarrollo pleno de la personalidad de los y las estudiantes para alcanzar una convivencia social intercultural y plurinacional, democrática y solidaria; para que conozcan y ejerzan sus derechos y cumplan con sus obligaciones; y sean capaces de contribuir al desarrollo de una cultura de paz entre los pueblos y de no violencia entre las personas”

La ley de educación tiene la finalidad de alcanzar el buen vivir, capacitar a todos los ciudadanos para que la convivencia social sea acorde al desarrollo de una cultura de paz.

Art. 4.- Derecho a la educación.- “La educación es un derecho humano fundamental garantizado en la Constitución de la República y condición necesaria para la realización de los otros derechos humanos”.

Es indispensable que las y los ecuatorianos hagan uso de su legítimo derecho a la educación como condición fundamental.

Art. 6.- Obligaciones.- “La principal obligación del Estado es el cumplimiento pleno de los derechos y garantías constitucionales en materia educativa, y de los principios y fines establecidos en esta Ley. Su aplicación será permanente y progresiva hasta alcanzar su vigencia total”.

Art. 10.- Derechos.- “Las y los docentes tienen los siguientes derechos:

- a) Acceder a procesos de desarrollo profesional, capacitación, actualización, formación continua, mejoramiento pedagógico y académico en todos los niveles y modalidades, según sus necesidades y las del Sistema Nacional de Educación”. Es obligación del Estado capacitar a las y los docentes acorde a las necesidades de acuerdo al nivel y modalidad en donde presten sus servicios.

Disposiciones Transitorias: Décimo Séptima.- “La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año, los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.

En la Disposición Transitoria décimo séptima, se puede observar que la Ley de Educación se vincula a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indicando la obligatoriedad de la enseñanza de educación vial en los planteles pre – primarios, primarios y secundarios.

2.4.6. Ley Orgánica de Educación Superior.

La Ley Orgánica de Educación Superior, contiene las normativas que rigen todas las universidades, haciendo referencia a los siguientes artículos que son de gran importancia para la presente investigación.

Art. 2.- Objeto. “Esta Ley tiene como objeto definir sus principios, garantizar el derecho a la educación superior de calidad que propenda a la excelencia, al acceso universal, permanencia, movilidad y egreso sin discriminación alguna”.

Art. 3.- Fines de la Educación Superior. “La Educación Superior de carácter humanista, cultural y científica constituye un derecho de las personas y un bien público social, que de conformidad con la Constitución de la República, responderá al interés público y no estará al servicio de intereses individuales ni colectivos”.

La Ley Orgánica de Educación Superior, tampoco tiene un artículo que se refiera específicamente a la enseñanza de la educación vial, de la cual se refiere en las Disposiciones Transitorias, como se señala en la Ley de Educación, lo que indica que la educación vial que es de obligatoriedad en los centros de enseñanza superior, tampoco está regulada adecuadamente, situación que afecta a la ciudadanía en general que no sólo espera sanciones, sino por el contrario mecanismos que motiven a la población y hagan que la enseñanza de la educación vial sea eficiente y promuevan e incentiven la seguridad vial en las principales vías del país.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Método

El presente trabajo investigativo empleó los siguientes métodos:

3.1.1. Bibliográfico.

La utilización de este método me permitió obtener datos valiosos de varios textos jurídicos, documentos e información del Internet que contienen información acerca del problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de conductores y peatones de la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná.

3.1.2. Analítico.

Se utilizó este método porque permitió analizar los artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, relacionados con la obligatoriedad de proporcionar Educación Vial a la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, para determinar su importancia y significancia en la disminución de los índices de accidentes de tránsito y de delitos múltiples, utilizando como instrumentos, el análisis y la interpretación de los resultados que lleven a elaborar una propuesta de reforma a dicha Ley.

3.3. Tipo de Investigación.

3.3.1. Descriptiva.

En el presente trabajo investigativo, se ha descrito el problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población en general, para el efecto, se tomó como referencia lo establecido en la Constitución de la República y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y reformas además se relacionó con hechos del pasado y con el incremento de los accidentes de tránsito en los últimos 3 años, para con estos resultados, plantear las reformas pertinentes, para incentivar el cumplimiento de las normativas que hacen referencia a la eficacia de la enseñanza de educación vial en planteles educativos, cooperativas y compañías de transporte, dado la importancia que tiene este tipo de formación para la sociedad lamanense de la provincia del Cotopaxi.

3.3.2. Documental.

Como es compatible desarrollar este tipo de investigación junto a la investigación de campo, se utilizó en las consultas de las fuentes de carácter documental, a fin de evitar una duplicidad de trabajos que versen sobre el problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población de la provincia del Cotopaxi.

3.3.3. De Campo.

La investigación de campo es una modalidad utilizada en la presente investigación, debido a que se realizó una encuesta a la comunidad de conductores y peatones, así como a los profesionales del Derecho en el cantón La Maná, provincia del Cotopaxi y entrevistas a un experto en la materia, que se encuentran involucrados en la problemática de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población en general.

3.4. Población.

La población o Universo de la presente investigación comprende el total de los habitantes del Cantón La Maná, provincia del Cotopaxi, cuya cantidad es 40.655, según el VI Censo de Población y V de Vivienda realizado por el Instituto Nacional de estadística y censo (INEC).

La población de Profesionales del Derecho es de 50 Juristas.

Universo de Profesionales

Composición

Cantidad

Abogados en Libre Ejercicio	44
Jueces y Magistrados	6
Total	50

3.5. Muestra.

Se deja en claro que la muestra de los profesionales en Derecho será igual a la población, es decir, que se formulará 50 encuestas a los profesionales del Derecho del cantón La Maná. Se consideró a todo el universo de profesionales en Derecho que suman en número de 50, según datos obtenidos del círculo de Abogados del cantón La Maná.

Para calcular la muestra se aplicó la siguiente fórmula:

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

- n = Muestra
- N = Población = 40.655 ciudadanos
- $(e)^2$ = Error máximo admisible = 0,05

Desarrollando la fórmula, se opera de la siguiente manera:

$$n = \frac{40.655}{(0,05)^2 (40.655 - 1) + 1}$$

$$N = \frac{40.655}{(0,0025) (40.654) + 1}$$

$$n = \frac{40.655}{101,63 + 1}$$

$$n = \frac{40.655}{102,63}$$

n = 396 encuestas

La muestra de la investigación fue de 396 encuestas a la comunidad del cantón La Maná de la provincia de Cotopaxi.

3.6. Técnicas e Instrumentos de Investigación.

La presente investigación utiliza las siguientes técnicas de recolección de datos:

- Observación.
- Encuesta.
- Entrevista.

A continuación se describe cada una de las técnicas e Instrumentos de Investigación utilizadas en el presente trabajo:

3.6.1. Observación.

Por medio de la observación directa de la problemática en estudio, se recopiló información acerca del problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, indagando acerca de las disposiciones concernientes a la garantía de brindar educación Vial

en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que hacen referencia a la enseñanza de Educación Vial en planteles educativos, cooperativas y compañías de transporte y a través de la difusión en la prensa, para el efecto.

3.6.2. Encuestas.

Se aplicó una encuesta a juristas y profesionales del Derecho en el cantón La Maná de la provincia del Cotopaxi, para conocer sus criterios con relación al problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación en materia vial de la población.

3.6.3. Entrevistas.

Se trata de una conversación que tiene como propósito extraer información sobre un tema determinado, en cuya guía de entrevista se realizaron preguntas abiertas a juristas de las área del Derecho Constitucional, que preferiblemente ocupan cargos como autoridades en el cantón La Maná de la provincia del Cotopaxi, para que aporten con su criterio a la solución del problema correspondiente a la ocurrencia de delitos múltiples y su relación la impericia y la falta de formación técnica de la población.

3.7. Fuentes.

Se clasifican en primarias y secundarias:

3.7.1. Fuentes Primarias.

Las fuentes primarias proporcionaron datos de primera mano, las cuales corresponden a las encuestas y entrevistas, además de la observación directa, referente al tema del problema de la ocurrencia de delitos múltiples

y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná.

3.7.2. Fuentes Secundarias.

Es la información contenida en catálogos, libros y revistas, tesis, Internet, registros de las instituciones públicas, etc., referentes al problema de la ocurrencia de delitos múltiples y su relación con la impericia y la falta de formación técnica de la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS 4.1.

Encuesta aplicada a Conductores y Peatones.

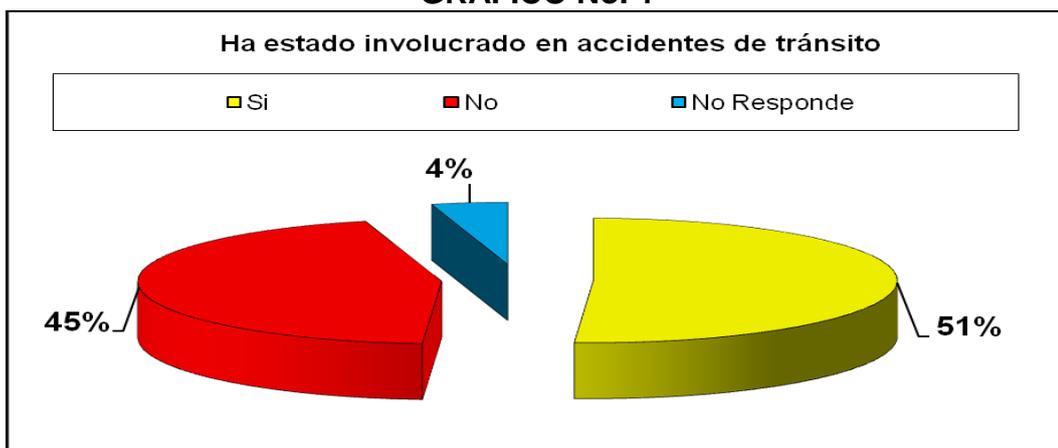
1. ¿Ha estado involucrado en accidentes de tránsito?

CUADRO No. 1

Descripción	Frecuencia	%
Si	202	51%
No	178	45%
No Responde	16	4%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 1



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 51% de los conductores y peatones han estado involucrados en accidentes de tránsito, mientras que el 45% no han estado involucrados en este tipo de accidentes.

Interpretación: La mayoría de ciudadanos del cantón La Maná han sido infractores de la Ley que rige el tránsito a nivel nacional, debido al desconocimiento de la misma, por falta de formación técnica en la materia de Educación Vial.

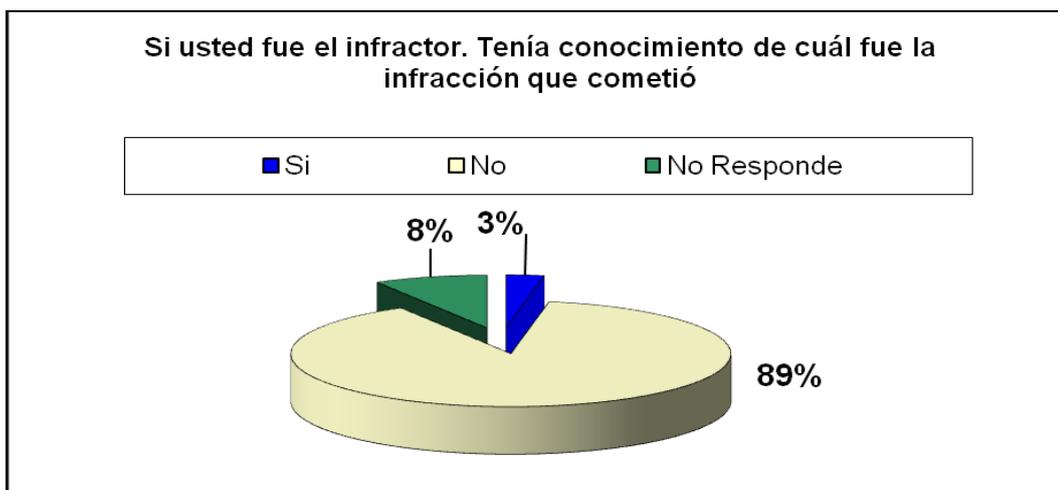
2. Si usted fue el infractor ¿Tenía conocimiento de cuál fue la infracción que cometió?

CUADRO No. 2

Descripción	Frecuencia	%
Si	11	3%
No	352	89%
No Responde	33	8%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 2



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que al 89% de los conductores y peatones no tenía conocimiento de cuál fue la infracción que cometieron, ni la sanción para la misma, mientras que el 3% dice que si tenía conocimiento de estos particulares.

Interpretación: En muchos casos donde han ocurrido accidentes de tránsito, los conductores y peatones no han sido informados acerca de lo que dice la Ley de Tránsito en este sentido, ni la sanción que corresponde a dicha infracción, es decir, no tiene una cultura vial consistente.

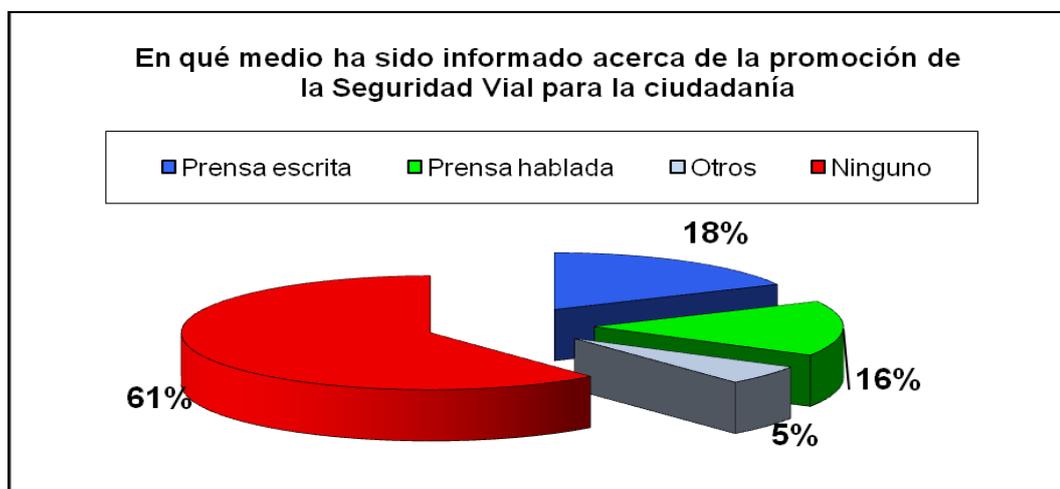
3. ¿En qué medio ha sido informado acerca de la promoción de la Seguridad Vial para la ciudadanía?

CUADRO No. 3

Descripción	Frecuencia	%
Prensa escrita (Diarios)	70	18%
Prensa hablada (Radio, Tv)	62	16%
Otros	22	6%
Ninguno	242	61%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 3



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de la pregunta, indican que 61% de conductores y peatones no han sido informados con campañas de Seguridad Vial, mientras que el 18% dice que no hay difusión de Seguridad Vial en la prensa escrita y 16% afirma que se ha difundido en la prensa hablada.

Interpretación: La comunidad de conductores y peatones del cantón La Maná, cometen infracciones de tránsito a diario, sin importar el endurecimiento de las leyes, deduciéndose que esto se debe al desconocimiento de Seguridad Vial por parte de la ciudadanía.

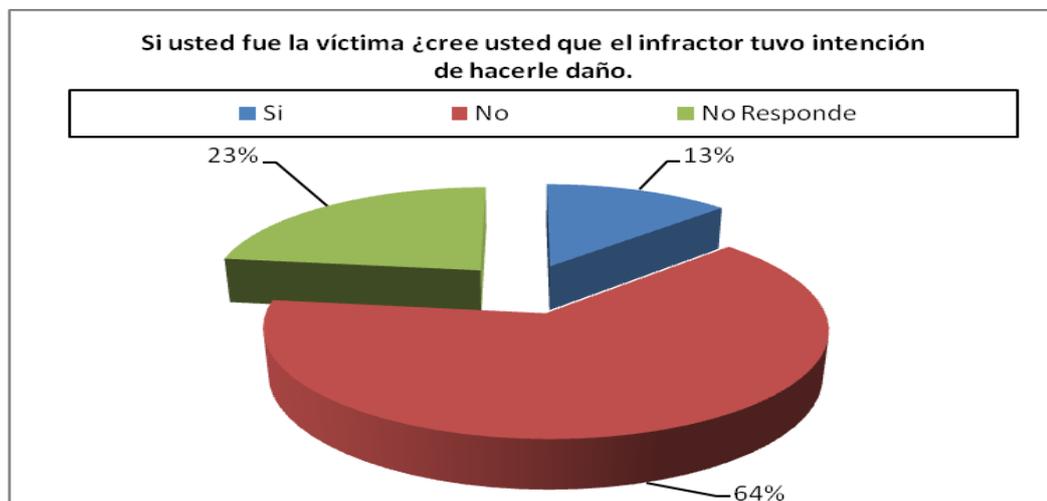
4. Si usted fue la víctima ¿cree usted que el infractor tuvo intención de hacerle daño?

CUADRO No. 4

Descripción	Frecuencia	%
Si	52	13%
No	252	64%
No Responde	92	23%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 4



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 64% de los conductores y peatones que fueron víctimas de infracciones de tránsito creen que el infractor no tuvo intención de hacerle daño, mientras que un 13% estima que el infractor si tuvo la intención de causarles daño.

Interpretación: La ciudadanía, se ha mostrado contraria a que infractores de tránsito salen a las calles a causar daño, más bien van a trabajar para llevar el sustento a sus hogares, por tanto, para evitar delitos de tránsito no se debe aplicar duras sanciones, sino darles mayor formación técnica.

5. ¿Le enseñaron a usted clases de Educación Vial en la Escuela o en el Colegio?

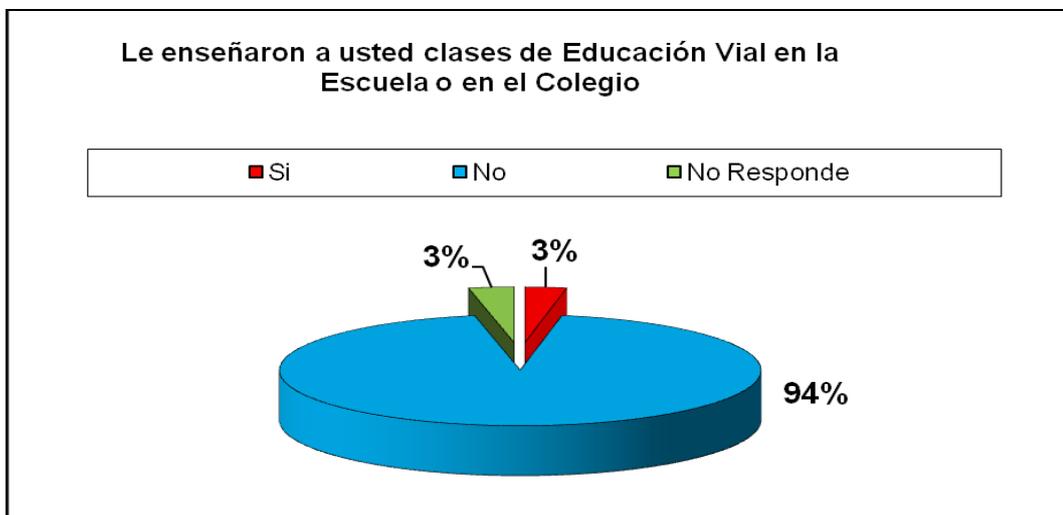
CUADRO No. 5

Descripción	Frecuencia	%
Si	11	3%
No	373	94%
No Responde	12	3%

Total	396	100%
--------------	------------	-------------

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 5



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 94% de los conductores y peatones manifiestan que no le enseñaron clases de Educación Vial en la Escuela ni en el Colegio, mientras que al 3% si le enseñaron esta materia en los centros educativos.

Interpretación: Las respuestas a esta pregunta corroboran la interpretación de la pregunta anterior, en lo referente a que la sociedad desconoce la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y no han sido capacitados en Educación Vial.

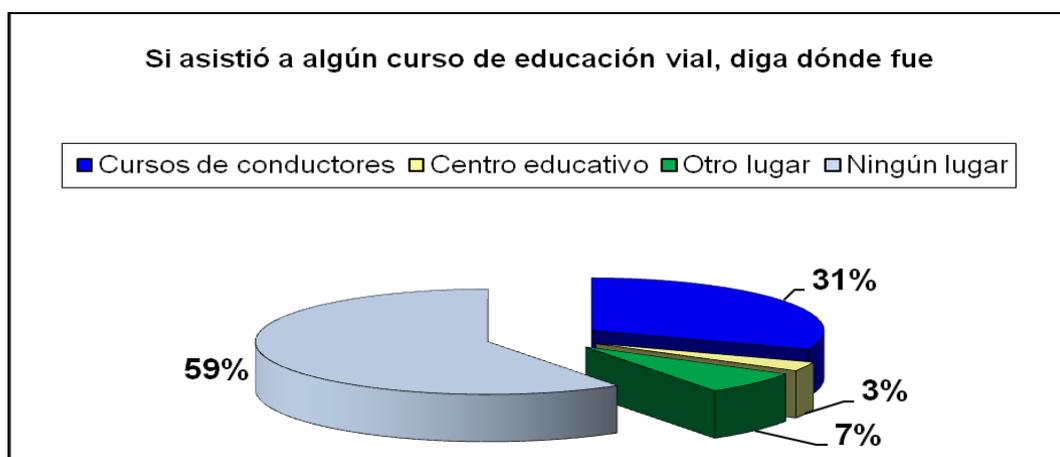
6. Si asistió a algún curso de educación vial ¿Diga dónde fue?

CUADRO No. 6

Descripción	Frecuencia	%
Cursos de conductores	122	31%
Centro educativo	11	3%
Otro lugar	28	7%
Ningún lugar	235	59%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 6



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 59% de los conductores y peatones no han recibido ninguna capacitación en materia de Educación Vial, mientras que el 31% manifiesta que recibió esta materia en los cursos de conductores para la obtención de la licencia.

Interpretación: Es conocido que para obtener la licencia, los futuros conductores recibían un curso de cuatro semanas (40 horas), que resulta insuficiente para instruirle adecuadamente en materia de Educación Vial, por tanto, esta puede ser una de las causas del incremento del índice de accidentes de tránsito, no referida al endurecimiento de las sanciones.

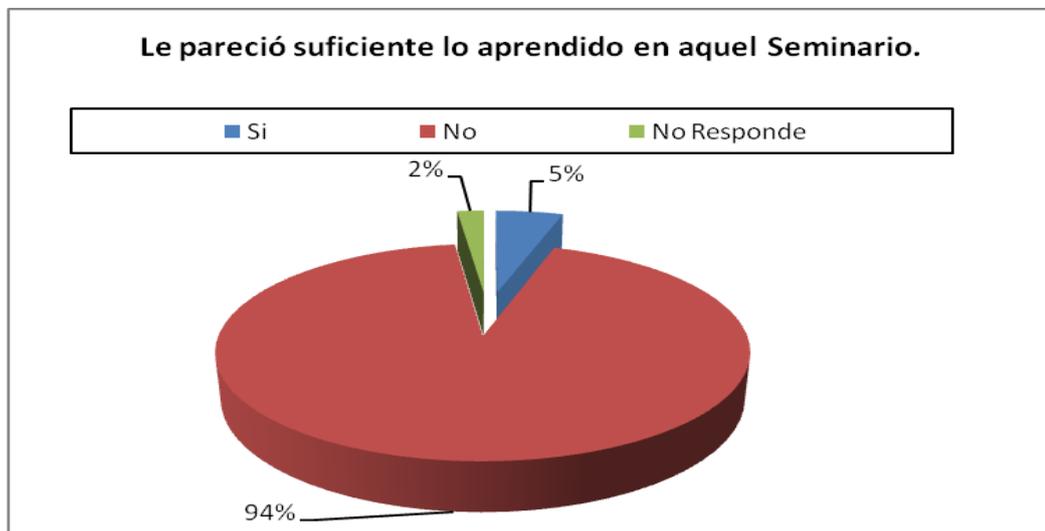
¿
7. Le pareció suficiente lo aprendido en aquel Seminario?

CUADRO No. 7

Descripción	Frecuencia	%
Si	18	5%
No	371	94%
No Responde	7	2%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 7



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que al 94% de los conductores y peatones no le pareció suficiente lo aprendido en aquel lugar, mientras que el 5% dice que si le pareció suficiente la instrucción en la materia de Educación Vial.

Interpretación: La ciudadanía no está de acuerdo en que un curso de cuatro semanas (40 horas) que incluye teoría y práctica, además de un proceso evaluativo, sea suficiente para aprender a conducir de manera

¿ responsable, por tanto, señalan que los peatones y conductores desconocen la Ley de Tránsito y la materia de Educación Vial.

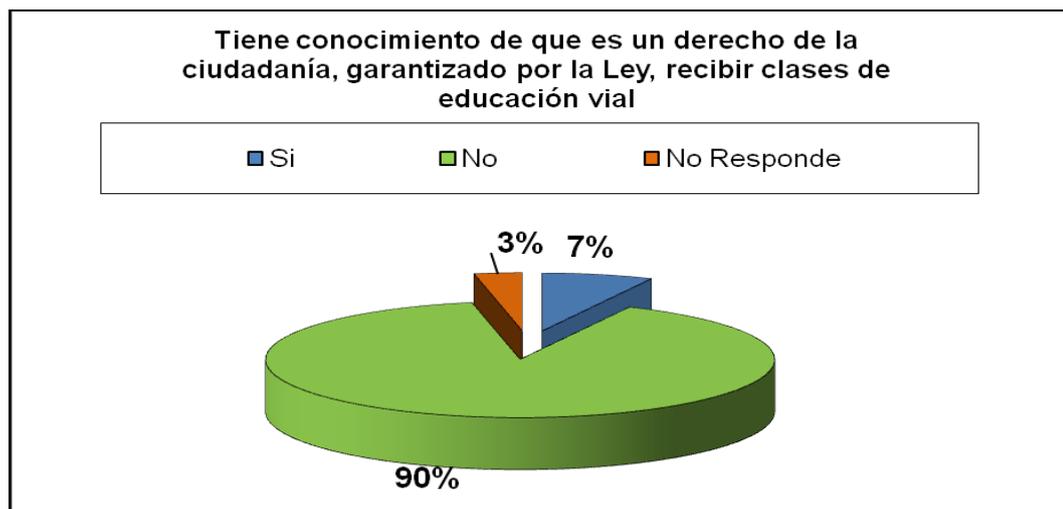
8. Tiene conocimiento de que recibir clases de educación vial es un derecho de la ciudadanía garantizado por la Ley?

CUADRO No. 8

Descripción	Frecuencia	%
Si	28	7%
No	356	90%
No Responde	12	3%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 8



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que al 90% de los conductores y peatones no tienen conocimiento de que recibir clases de educación vial, es un derecho de la ciudadanía garantizado por la Ley, mientras que 7% de ellos responde conocer del particular.

Interpretación: La ciudadanía no conoce sus derechos, los cuales están garantizados en la Constitución de la República, por tanto no reclaman ni

¿
opinan sobre la falta de formación técnica en la materia de educación vial,
por parte de conductores y peatones.

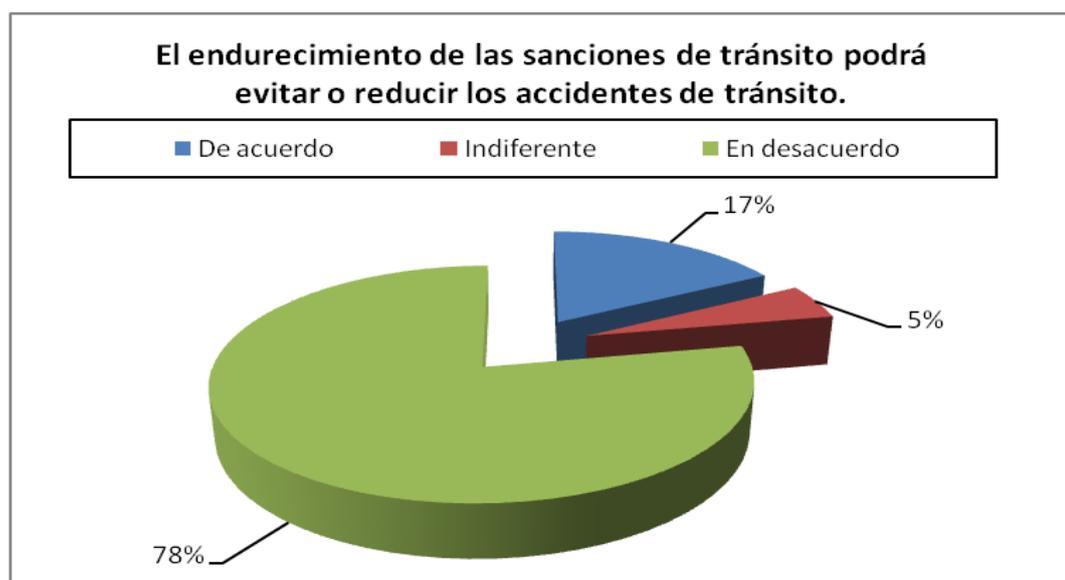
9. El endurecimiento de las sanciones de tránsito podrá evitar o reducir los accidentes de tránsito?

CUADRO No. 9

Descripción	Frecuencia	%
De acuerdo	66	17%
Indiferente	20	5%
En desacuerdo	310	78%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 9



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que al 78% de los conductores y peatones están en desacuerdo en que el endurecimiento de las sanciones de tránsito podrá evitar o reducir los accidentes de tránsito, y, el 17% se encuentra de acuerdo con la interrogante.

¿
Interpretación: La ciudadanía estima que no se puede endurecer las sanciones por el cometimiento de infracciones de tránsito, si no se educa a la comunidad de conductores y peatones, para que puedan mejorar su desempeño y colaborar con en el ordenamiento del tránsito.

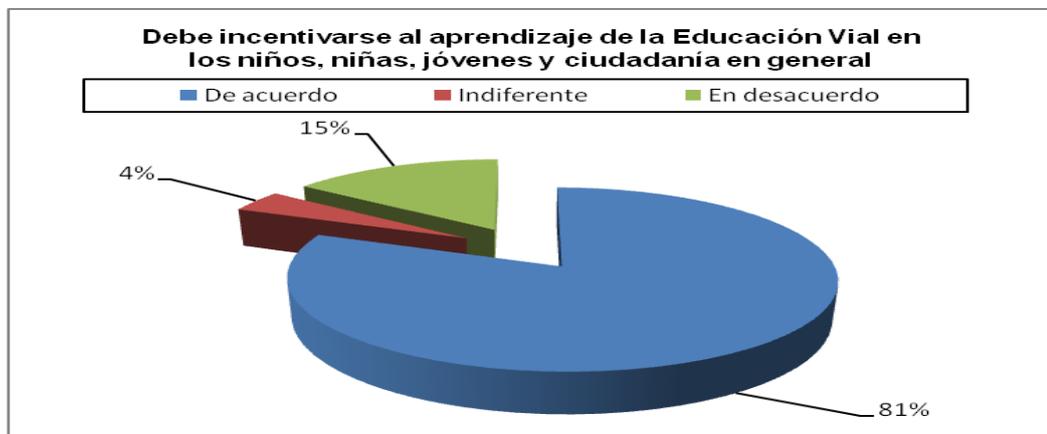
10. Debe incentivarse al aprendizaje de la Educación Vial en los niños, niñas, jóvenes y ciudadanía en general?

CUADRO No. 10

Descripción	Frecuencia	%
De acuerdo	319	81%
Indiferente	17	4%
En desacuerdo	60	15%
Total	396	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 10



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que al 81% de la ciudadanía está de acuerdo en que debe incentivarse la enseñanza de la Educación Vial en la población, mientras que, el 15% está en desacuerdo con esta pregunta.

¿
Interpretación: Es necesario que se proporcione incentivos a la población para que se fomente la enseñanza de Educación Vial en planteles primarios y secundarios, cooperativas y compañías de transporte, porque es un derecho de la ciudadanía y un deber del Estado, que se encuentra establecido en la Constitución y en las leyes ecuatorianas.

4.1.1. Encuesta Aplicada a Profesionales del Derecho.

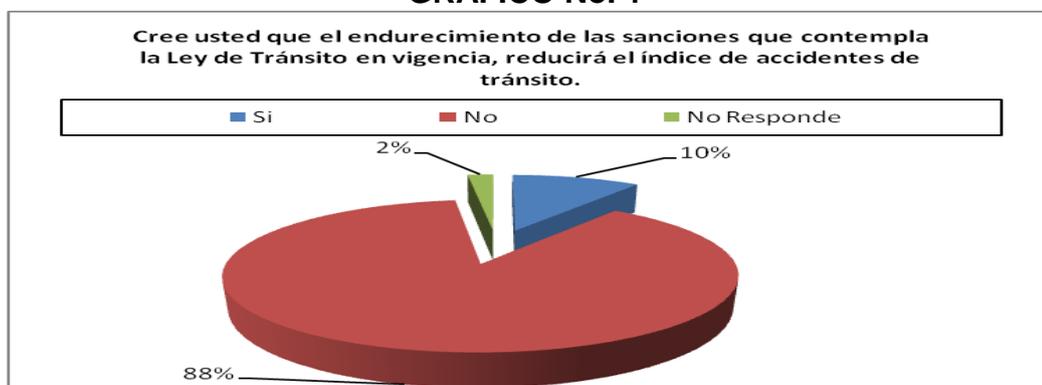
1) ¿Cree usted que el endurecimiento de las sanciones que contempla la Ley de Tránsito en vigencia, reducirá el índice de accidentes de tránsito?

CUADRO No. 1

Descripción	Frecuencia	%
Si	5	10%
No	44	88%
No Responde	1	2%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 1



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 88% de los profesionales del Derecho no creen que el endurecimiento de las sanciones que contempla la Ley de Tránsito en vigencia, reducirá los índices de accidentes de tránsito, y, el 10% manifiestan lo contrario.

Interpretación: Los profesionales del Derecho, que conocen de la Ley de Tránsito en vigencia, y, saben las cifras de los índices de accidentes de tránsito, estiman que no se ha podido mejorar la situación del tránsito en el país, con el endurecimiento de las leyes.

¿

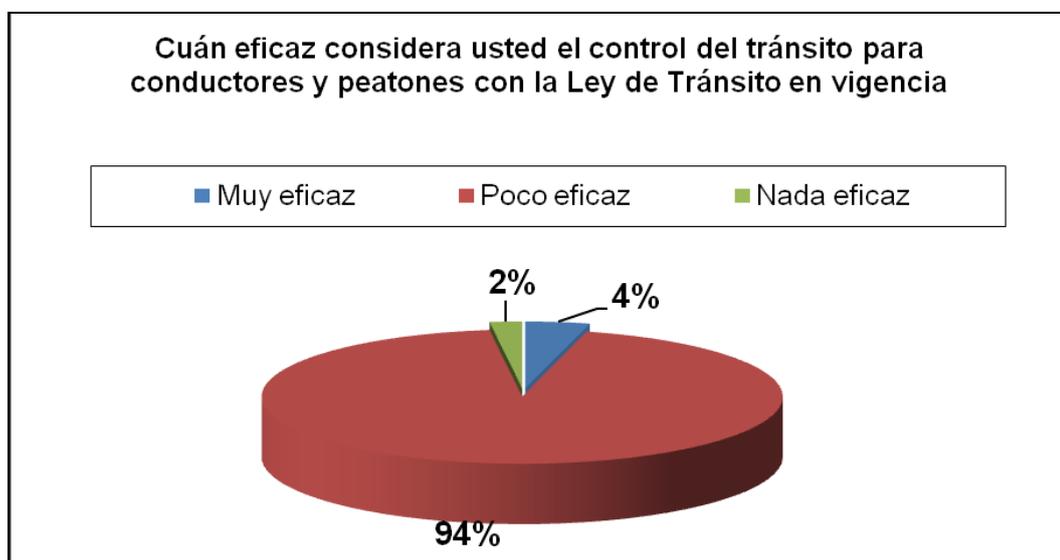
2) Cuán eficaz considera usted el control del tránsito para conductores y peatones con la Ley de Tránsito en vigencia?

CUADRO No. 2

Descripción	Frecuencia	%
Muy eficaz	2	4%
Poco eficaz	47	94%
Nada eficaz	1	2%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 2



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 94% de los profesionales del Derecho consideran poco eficaz el control del tránsito para conductores y peatones con la Ley de Tránsito en vigencia, mientras que el 4% estima que el control del tránsito es muy eficaz.

Interpretación: La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es ineficaz, porque no ha conseguido las premisas de educar a la población en vialidad ni controlar eficientemente el tránsito.

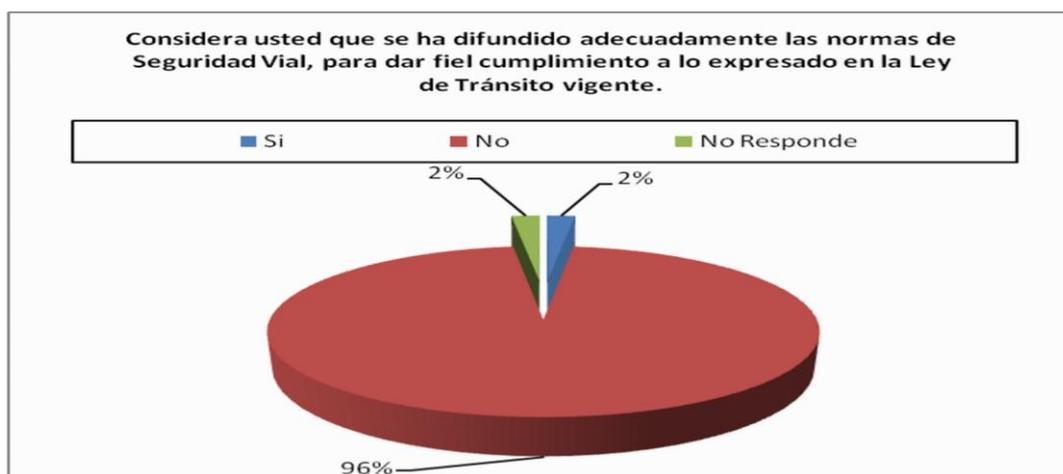
3) ¿Considera usted que se ha difundido adecuadamente las normas de Seguridad Vial, para dar fiel cumplimiento a lo expresado en la Ley de Tránsito vigente?

CUADRO No. 3

Descripción	Frecuencia	%
Si	1	2%
No	48	96%
No Responde	1	2%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 3



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados indican que el 96% de los profesionales del Derecho consideran que no se ha difundido adecuadamente las normas de Seguridad Vial, para dar fiel cumplimiento a lo expresado en la Ley de Tránsito vigente en la actualidad, y, el 2% estima lo contrario.

Interpretación: La falta de difusión de la ley en materia de la formación técnica en las normas de regulación del tránsito, conlleva al desconocimiento de la misma y al incumplimiento de la estrategia relacionada con la instrucción en la materia de Educación Vial.

- 4) Qué tan importante considera el respeto a las normativas que establecen la obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial, para evitar delitos de tránsito?

CUADRO No. 4

Descripción	Frecuencia	%
Muy importante	48	96%
Poco importante	1	2%
Sin importancia	1	2%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 4



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados, indican que al 96% de los profesionales del Derecho consideran que es muy importante el respeto a las normativas que establecen la obligatoriedad de la enseñanza de Educación Vial, para evitar delitos de tránsito, mientras que el 2% lo considera poco importante.

Interpretación: La impartición de Educación Vial es una obligación del Estado y un derecho de todos los ciudadanos, que deben ser respetadas

por los establecimientos educativos y de transporte, públicos y privados, según lo establece la Ley de Tránsito en vigencia.

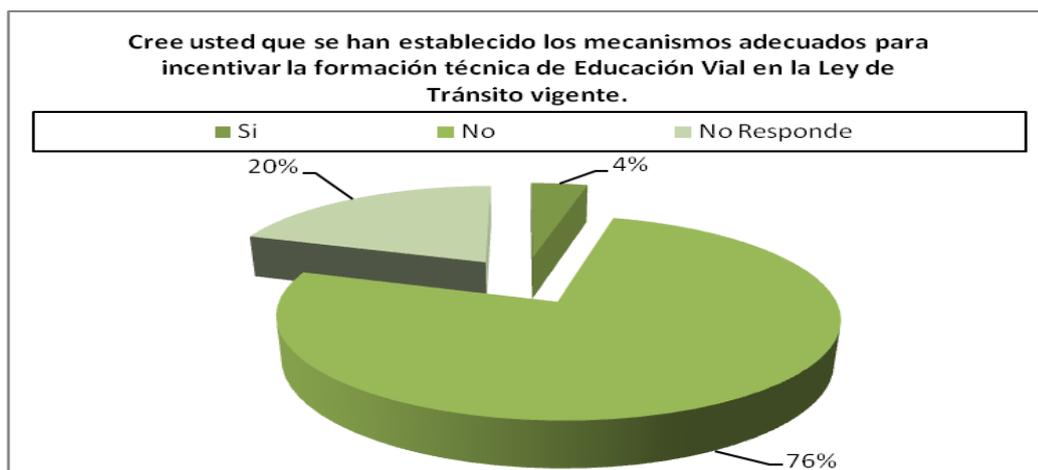
5) **¿Cree usted que se han establecido los mecanismos adecuados para incentivar la formación técnica de Educación Vial en la Ley de Tránsito vigente?**

CUADRO No. 5

Descripción	Frecuencia	%
Si	2	4%
No	38	76%
No Responde	10	20%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 5



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados indican que al 76% de los profesionales del Derecho no estiman que no se aplican mecanismos adecuados para incentivar la enseñanza de Educación Vial en la Ley de Tránsito vigente, mientras que el 4% dice que si se aplican.

Interpretación: La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no contempla mecanismos para incentivar la enseñanza de Educación Vial,

¿

lo que ocasiona desmotivación en la población y ello conlleva al incremento de los delitos de tránsito por parte de quienes teniendo derecho de recibir dicha formación, no la recibieron.

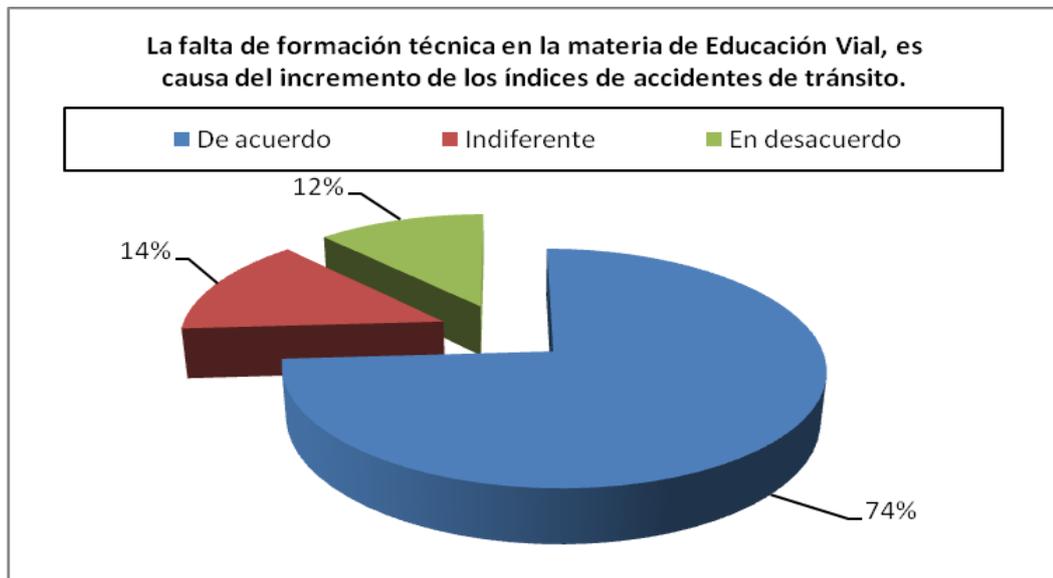
6) ¿La falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, es causa del incremento de los índices de accidentes de tránsito?

CUADRO No. 6

Descripción	Frecuencia	%
De acuerdo	37	74%
Indiferente	7	14%
En desacuerdo	6	12%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 6



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados, indican que el 74% de los profesionales del Derecho están de acuerdo en que la falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, es causa del incremento de los índices de accidentes y delitos de tránsito, y, un 12% está en desacuerdo.

¿

Interpretación: Esto quiere decir, que la mayoría de profesionales del Derecho, defienden la idea que la falta de formación técnica y de valores humanos ocasiona delitos múltiples de tránsito.

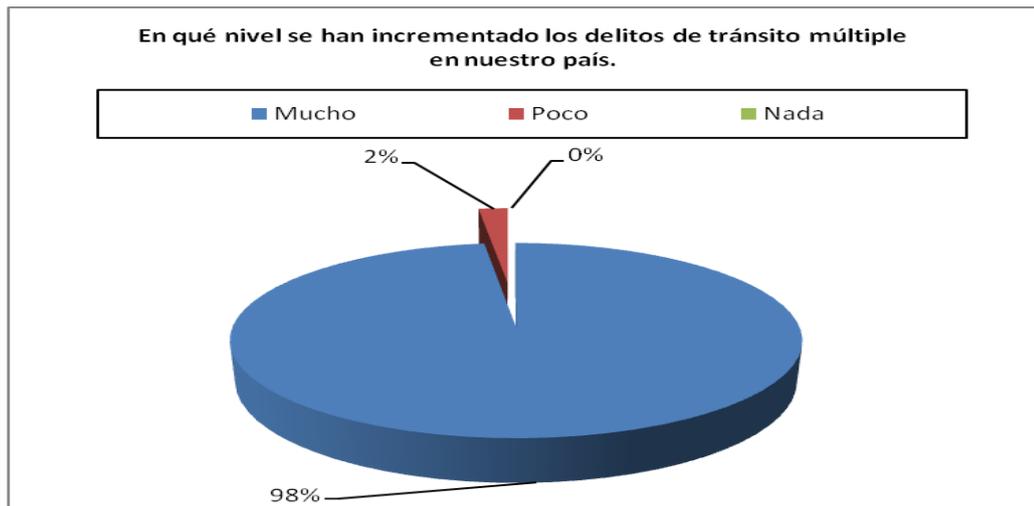
7) ¿En qué nivel se han incrementado los delitos de tránsito múltiple en nuestro país?

CUADRO No. 7

Descripción	Frecuencia	%
Mucho	49	98%
Poco	1	2%
Nada	0	0%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 7



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados de esta pregunta, indican que el 98% de los profesionales del Derecho estiman que se han incrementado mucho los delitos de tránsito múltiple en nuestro país, mientras que el 2% de ellos señalan que se han incrementando poco los delitos de tránsito múltiples.

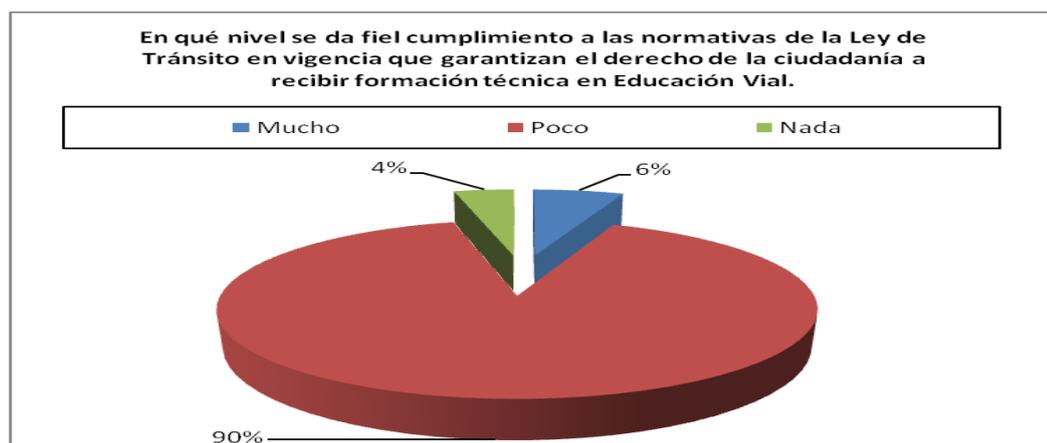
Interpretación: Los profesionales del Derecho, conocedores de las estadísticas de accidentes de tránsito y de delitos de tránsito múltiple, afirman que ha existido mucho crecimiento de este tipo de delitos, que afecta la seguridad ciudadana, la vida y el bienestar de las personas.

8) En qué nivel se da fiel cumplimiento a las normativas de la Ley de Tránsito en vigencia que garantizan el derecho de la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial? CUADRO No. 8

Descripción	Frecuencia	%
Mucho	3	6%
Poco	45	90%
Nada	2	4%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 8



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados indican que 90% de profesionales dicen que es poco el cumplimiento que se da a las normativas de la Ley de Tránsito en vigencia que garantizan el derecho de la ciudadanía a recibir formación en Educación Vial, mientras que el 4% estima que hay mucho cumplimiento.

Interpretación: En el año 2010, tan solo el 1% de los estudiantes de los planteles educativos primarios y secundarios recibieron formación en

¿

Educación Vial, mientras que las cooperativas y compañías de transporte, no participaron de ninguna campaña de difusión de Seguridad Vial.

¿

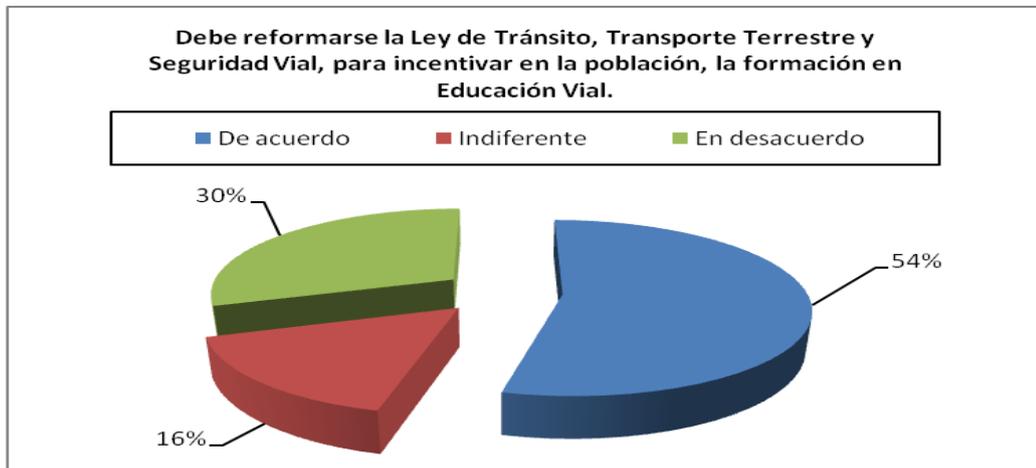
9) Debe reformarse la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para incentivar en la población, la formación en Educación Vial?

CUADRO No. 9

Descripción	Frecuencia	%
De acuerdo	27	54%
Indiferente	8	16%
En desacuerdo	15	30%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 9



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados indican que 54% de profesionales del Derecho están de acuerdo en que debe reformarse la Ley de Tránsito en vigencia, para incentivar la formación técnica en Educación Vial; 30% están en desacuerdo con tal afirmación.

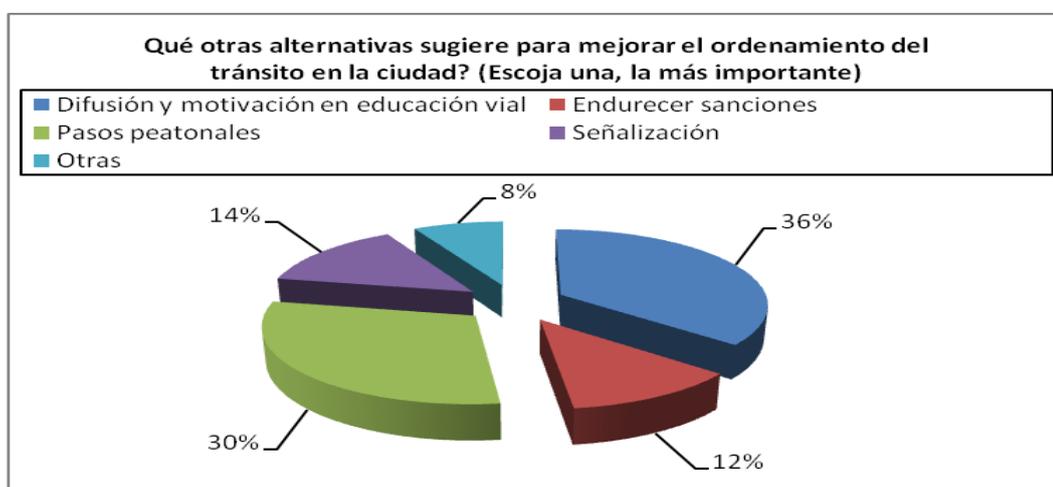
Interpretación: La formación técnica en Educación Vial es un derecho de la ciudadanía garantizado por la Constitución y la Ley de Tránsito en vigencia, que debe ser de fiel cumplimiento por parte de establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte.

10) Qué otras alternativas sugiere para mejorar el ordenamiento del tránsito en la ciudad? (Escoja una, la más importante) CUADRO No. 10

Descripción	Frecuencia	%
Difusión y motivación en educación vial	18	36%
Endurecer sanciones	6	12%
Pasos peatonales	15	30%
Señalización	7	14%
Otras	4	8%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta.

GRÁFICO No. 10



Elaborado por: Arboleda Puente Daniel Serafio.

Análisis: Los resultados indican que 36% de profesionales del Derecho sugieren la instrucción en Educación Vial para mejorar el ordenamiento del tránsito en la ciudad, el 30% señala que haya más pasos peatonales y semaforización, solo el 12% refiere el endurecimiento de la ley.

Interpretación: En efecto, el endurecimiento de la ley, no es la solución para mejorar el ordenamiento del tránsito, sino, mantener un pueblo instruido en cultura y seguridad vial, y, el incentivo para la formación técnica de la ciudadanía.

4.1.2. Entrevista dirigida a Profesionales del Derecho.

- a. ¿En su criterio se cumple con las normativas de obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como derecho de la ciudadanía? ¿Por qué?**

Claro que no se cumple con las normativas de obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como derecho de la ciudadanía, si las estadísticas hablan de 1% de estudiantes de niveles primarios y secundarios capacitados en Seguridad Vial, mientras que por otro lado a pesar de haberse endurecido las sanciones, los índices de accidentabilidad en el tránsito han aumentado, mientras que es conocido por los expertos en la materia del tránsito, que hace falta mayor difusión y formación en Educación Vial, que además es un derecho de la ciudadanía, garantizado por la Constitución y las leyes.

Es elocuente encontrar respuestas que dejan claro la falta de planes y programas de educación vial a toda la ciudadanía siendo un derecho consagrado en la Constitución y la ley. El endurecimiento de las sanciones y penas no ha logrado disminuir la accidentabilidad en nuestro país.

- b. ¿Se han reducido los índices de accidentes de tránsito con el endurecimiento de las sanciones para los infractores, contemplado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en vigencia? (Comente)**

No, por el contrario, a pesar del endurecimiento de las sanciones por el cometimiento de las infracciones de tránsito, los índices de accidentes de tránsito, se han incrementado, hasta en un 7% en el año 2009 y un 7,5%

en el año 2010, según estadísticas de la Policía Nacional de Tránsito y la Comisión de Tránsito del Guayas.

En nuestro País existe desconocimiento de los derechos y obligaciones de la ciudadanía, además de una marcada desconfianza en la justicia que conlleva a que el conductor que ha ocasionado un accidente de tránsito fugue teniendo o no culpabilidad, desconoce que ayudar a la o las víctimas es un atenuante, si es posible lo hace utilizando el vehículo sin medir el peligro que por ausentarse del lugar de los hechos cometa otras infracciones a la Ley.

c. ¿Según su criterio, la falta de formación técnica en Educación Vial y en valores humanos es o no es una de las causas principales para el incremento de los delitos de tránsito múltiples? ¿Por qué?

Claro, la falta de formación técnica en Educación Vial y en valores humanos es a mi criterio, la principal causa para el incremento de los accidentes de tránsito y de los delitos de tránsito múltiples.

Esta respuesta se escucha a menudo entre la ciudadanía, así se establece que una de las causas principales para la ocurrencia de accidentes de tránsito es el desconocimiento de la materia de tránsito y seguridad vial en conductores y peatones. Los diarios informan frecuentemente que las causas principales de accidentes de tránsito es la impericia y la imprudencia.

d. ¿Cuál es su criterio acerca de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que establezca incentivos para garantizar el derecho de la población a recibir la formación técnica en Educación Vial?

Estimo necesario una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre todo los artículos que se refieren a que el Estado debe incentivar la instrucción en Educación Vial a la población, como medida para evitar que sigan incrementándose los accidentes de tránsito. Ya hemos visto por la prensa, el clamor de la ciudadanía que no está de acuerdo en que a un trabajador del volante se le prive de su derecho al trabajo, por el cometimiento de infracciones de tránsito, cuando no se lo ha educado acerca de la Ley en materia de tránsito, ni se le ha proporcionado conocimientos en la materia de Educación Vial.

Con el incremento de las sanciones para conductores y peatones infractores se entiende que el Legislador se olvidó que dé tras de un conductor existe una familia, que los peatones tienen derecho a recibir capacitación (prevenir) en materia de educación vial. En la actualidad existe poco interés en obtener conocimientos sobre esta normativa, por lo que se hace necesario encontrar un mecanismo que cambie el criterio de la sociedad, que los ciudadanos se comprometan a practicar una cultura de tránsito con responsabilidad.

e. ¿Se debe aplicar incentivos a la ciudadanía para la formación técnica en Educación Vial, que se establece como derecho constitucional y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Debe reformarse la Ley, para que se incentive a conductores y peatones a recibir la formación técnica de la materia de Educación Vial, para el bienestar de la sociedad en general.

En la Constitución Art. 313 inc. Segundo, se considera al transporte como sector estratégico, entonces al igual que, ejemplo, en el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión se establecen incentivos, el sector

del transporte debería tenerlo, necesario para cambiar la cultura que tenemos como actores del tránsito en nuestro País, se necesita una ley que genere confianza no temor ya que el transporte es fundamental para el desarrollo de la sociedad, y, mientras más capacitada esté nuestra sociedad serán menos los problemas por resolver para el Estado, el espíritu de la Ley es alcanzar una convivencia en paz.

4.4. Comprobación de la Hipótesis.

La hipótesis formulada en la presente investigación, menciona lo siguiente: **“La Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en lo relacionado a la formación técnica y de valores humanos de conductores y peatones influirá en la disminución de delitos de tránsito múltiples”**.

Los resultados de la pregunta No. 6 de de la encuesta aplicada a los profesionales del Derecho es clara en manifestar que existe una relación directa falta de formación técnica y de valores humanos de conductores y peatones con la ocurrencia de delitos de tránsito múltiples, lo que es corroborado por la respuesta a la pregunta No. 3 de la entrevista dirigida a un experto de la materia de legislación en el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que corrobora la estrecha relación entre estas dos variables, afirmación que también palpa la ciudadanía, que en la pregunta No. 5 indica que no recibió formación técnica en Educación Vial, ni en la Escuela ni en el Colegio.

Basado en las estadísticas a nivel nacional, se puede apreciar, que los índices de accidentes de tránsito se han incrementado ostensiblemente, en cifras superiores al 7% anual, mientras que tan sólo el 1% de la ciudadanía ha recibido educación vial por parte de las instituciones vinculadas al

Estado o por medios privados, que son regulados por los organismos rectores del tránsito en el país.

Si a los resultados de la investigación de campo, se añaden la doctrina de la materia de legislación del tránsito y las estadísticas a nivel nacional, se puede manifestar que se verifica la hipótesis de la investigación, señalando la relación entre formación técnica y delitos de tránsito múltiples.

4.5. Hallazgo de la investigación.

En la presente investigación se ha descrito y analizado el criterio de la comunidad de conductores y peatones de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, y de los profesionales del Derecho, respecto a la premisa de que la población reciba formación técnica en Educación Vial por parte del Estado, porque es un derecho de la ciudadanía, como lo expresa la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial.

La investigación se fundamentó en conocer si la población de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, ha recibido o no instrucción en la materia de Educación Vial, que debe ser un deber del Estado, además de determinar el criterio de los profesionales del Derecho acerca del nivel de cumplimiento de la formación técnica en aspectos del tránsito, establecidos como derecho de la ciudadanía en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como uno de los mecanismos para reducir los índices de accidentes y delitos de tránsito.

Frente a la problemática generada por las reformas y el establecimiento de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se ha realizado una investigación de campo, cuya interpretación de resultados, indicó que la ciudadanía en general no conoce acerca de la materia de Educación Vial, menos aun está enterada de las normativas que contempla la nueva ley que rige la materia del tránsito, por tanto no están

conscientes que recibir formación técnica en aspectos inherentes al tránsito, es un derecho garantizado en la Constitución y en las leyes, por ende nuestros ciudadanos tienen muchas deficiencias en su cultura vial, ya que la ciudad creció y con ella se multiplicó el parque automotor y las vías de las grandes ciudades, sin que se haya promovido estrategias estatales para controlar eficientemente el tránsito, lo que incrementa los índices de accidentes de tránsito y los delitos múltiples de tránsito. La provincia del Guayas presenta el mayor porcentaje de accidentes de tránsito, con 6.117 en el año 2009, según estadísticas del Departamento OIAT de la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), de los cuales el 7,5% (459) fue causado por peatones, que infringieron la Ley de Tránsito por desconocimiento en la materia de la Educación Vial.

Se puede observar un incremento del 7,22% de los accidentes de tránsito, en el año 2009, en comparación con el año 2008. Como se puede apreciar, la principal causa de los accidentes de tránsito, en la que los peatones fueron responsables, se cita el desconocimiento de la materia de Educación Vial, la cual no ha sido parte del p^énsu^m académico en los planteles educativos, tan sólo algunos de los estudiantes de los últimos años de Bachillerato tienen un débil conocimiento en esta materia, debido a que escogieron el área de Educación Vial como alternativa para realizar una actividad validada por el Ministerio de Educación, previo a la obtención del Título de Bachiller.

Según la información proporcionada por la CTG, sus elementos tuvieron presencia en 113 planteles educativos fiscales de 2,385 establecimientos, brindando instrucción en la materia de Educación Vial a 6.510 alumnos, que es una cifra inferior al 1% del total de alumnos hasta el nivel medio, en la provincia del Guayas.

De acuerdo a los registros de la Dirección de la Policía de Tránsito de la Provincia de Cotopaxi, en el año 2010, ocurrieron 524 accidentes de

tránsito , de los cuales 198 (38%) fueron choques y 115 (22%) por atropellamiento, que fueron los principales tipos de accidentes. Mientras que las principales causas de accidentes fueron la impericia e imprudencia del conductor en 142 accidentes (27%), siguiéndole en importancia la embriaguez del conductor con 52 casos (10%).

Los profesionales del Derecho, juristas, abogados y Magistrados, indican que se debe establecer en la ley, mecanismos adecuados para que los establecimientos educativos estatales y privados, así como a las cooperativas y compañías de transporte, incentiven a la población a su formación técnica en los aspectos de Seguridad Vial para reducir los índices de accidentes de tránsito, minimizar los delitos de tránsito múltiple, y permitir que la autoridad, conductores y peatones, convivan en paz y armonía, garantizando además un derecho de la ciudadanía, expresado en la Constitución y en las leyes.

Para apreciar lo referido por la Ley, se describe el Art. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto, se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación”⁹².

⁹² Asamblea Nacional. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador, 2008. Pág. 3.

En este párrafo se puede observar que la formación técnica en Educación Vial es un derecho de la ciudadanía, por tanto, debe ser garantizado por las instituciones educativas estatales o de carácter privado, a través de un mecanismo adecuado y eficaz, que incentive a la ciudadanía a conocer los aspectos inherentes al tránsito y poder proteger su vida y el bienestar de los suyos, para que la convivencia de peatones y conductores sea armoniosa.

Para el efecto, se cita lo siguiente: “En definitiva estas son las causas por las cuales se producen las infracciones de tránsito, siendo quizá la más importante la Negligencia e Impericia por falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, y son a quienes les atribuimos la serie de accidentes de tránsito que se producen en carreteras y calles de todo el territorio ecuatoriano, sin destacar aquellas que tienen su origen en la Inobservancia de las Leyes, Reglamentos y más disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimas de las Autoridades y Agentes a cargo de su control que en muchos casos es reiterativa por el predominio de quien las ejecuta porque provienen de familias de renombre y gozan del poder del dinero. Se puede concluir en este listado, el exceso de velocidad, sin olvidar que se viene sosteniendo y como realmente así lo es, la Ley no tiene excepciones de ninguna naturaleza.”⁹³

En este párrafo, un destacado jurista en la materia del tránsito, señala que la falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, es uno de los factores principales para que se hayan incrementado el índice de accidentes de tránsito y los delitos de tránsito múltiples.

Más adelante, otro jurista dice: “Educación Vial es el conjunto de conocimientos de leyes, reglamentos y normas de tránsito adquiridos, que orientan a la preservación de la vida y bienes materiales en calles y

⁹³ Alvarado Jorge Eduardo. Manual de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Editorial Jurídica. Primera Edición. Guayaquil – Ecuador, 2005 . Pág. 50.

carreteras. La Educación Vial es importante porque nos permite conocer las leyes, reglamentos y normas de tránsito, la conducción correcta de toda clase de vehículos, la manera correcta de utilizar las vías, las calles, los pasos peatonales a nivel y desnivel, etc., evitando de esta manera los accidentes de tránsito.”⁹⁴

Desde el punto de vista jurídico, la formación técnica en Educación Vial es un derecho de la ciudadanía, garantizado por la Constitución y las leyes, el cual debe ser incentivado por las entidades de derecho público y privado, a través de mecanismos apropiados, como todos los derechos garantizados por las leyes ecuatorianas. Ello significa que se debe establecer mecanismos eficaces para incentivar a la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial, como lo garantiza la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual se requiere de una reforma de este cuerpo legal.

⁹⁴ Radelat Egues Guido. Manual de Ingeniería del Tránsito. Primera Edición. Editorial Chicago, Illinois 60606, Eau. Chicago, 2000, Pág. 32.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.3. Conclusiones

Se emiten las siguientes conclusiones de la investigación:

1. Se pudo conocer que la comunidad de conductores y peatones de la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, desconoce la materia de Educación Vial, tampoco tiene conocimiento de las normativas que contempla la Ley de Tránsito, que garantiza la formación técnica en aspectos de tránsito, como un derecho de la ciudadanía.
2. Los Juristas y Magistrados, expresan que existe un alto nivel de incumplimiento de las normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se refieren a la obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial, en establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte.
3. Se determinó que el endurecimiento de las sanciones por el cometimiento de las infracciones de tránsito, no ha reducido el índice de accidentes de tránsito, más bien, se mantiene la hipótesis que la falta de formación técnica en Educación Vial es la causa principal para el incremento de los índices de accidentes y delitos de tránsito.
4. Se pudo evidenciar el criterio unánime de los involucrados, de que se apliquen estrategias apropiadas y eficaces, para que los centros educativos, cooperativas y compañías de transporte, mejoren el

cumplimiento del derecho de la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial, como mecanismo para garantizar la armónica convivencia de conductores y peatones.

5.4. Recomendaciones

Se emiten las siguientes recomendaciones de la investigación:

- 1.** Promover la difusión de la materia de Educación Vial y de las reformas que contempla la Ley de Tránsito, en materia de derechos de la ciudadanía, para incentivar y fomentar un alto nivel de cultura vial en la comunidad de conductores y peatones del cantón La Maná.
- 2.** Regular las leyes, para que con la reforma del Reglamento, pueda aplicarse eficientemente la ley y se mejore el nivel de cumplimiento de las normativas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se refieren a la obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial, en establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte.
- 3.** Estimular e incentivar la toma de conciencia para que el ciudadano pueda ser más responsable y que se fomente la cultura vial en la ciudadanía, a través de la formación técnica en la materia de Educación Vial, como deber del Estado, para implementar una estrategia que reduzca los niveles de accidentabilidad y los delitos de tránsito múltiple, que permita la reducción de los índices de accidentes de tránsito y se optimice el control por parte de los organismos de control del tránsito.
- 4.** Proponer una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para incentivar a la población a la formación técnica en Educación Vial, por parte de las instituciones y establecimientos educativos, en beneficio de todos los estamentos de

la sociedad, de manera que se logre la convivencia armónica de conductores, peatones y ciudadanía en general.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

6.14. Título de la Propuesta.

Propuesta de reforma a los Art. 185 y 186 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para mejorar el cumplimiento de la formación técnica en Educación Vial.

6.15. Antecedentes.

La investigación de campo que se aplicó a la ciudadanía y a los profesionales del Derecho, en la provincia del Cotopaxi, cantón La Maná, es uno de los antecedentes que ha permitido el planteamiento de la presente propuesta, en la cual se pudo evidenciar, que la comunidad de peatones y conductores de esta localidad, carecen de conocimientos acerca de los aspectos legales que rigen la materia del tránsito y que no han recibido la materia de educación vial, siendo ésta una deficiencia de la población que afecta a la colectividad, porque al desconocer los aspectos correspondientes al tránsito, son proclives a cometer infracciones o delitos de tránsito, que conllevan a que se genere un incremento en los índices de accidentes de tránsito.

Las estadísticas de accidentes de tránsito, que indican un crecimiento del 7% del índice de accidentes de tránsito, y aquellas que manifiestan una participación del 1% de estudiantes en la campaña de fomento de la Seguridad Vial, sumados a la doctrina de reconocidos juristas que se refieren a la legislación de la materia del tránsito, en conjunto con los

resultados de la investigación de campo, realizadas a la ciudadanía, profesionales del Derecho y a un experto en la materia de legislación del tránsito, han verificado la relación entre la falta de formación técnica y el incremento de los índices de accidentes y delitos de tránsito.

Ello significa que se requiere una urgente revisión del aspecto jurídico, que indique las causas que están ocasionando la deficiente enseñanza de Educación Vial para la formación técnica en Educación Vial de la ciudadanía, la cual se encuentra establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

6.16. Justificación.

La reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para proponer mecanismos eficaces, que garanticen que los establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte, proporcionen a la población instrucción en materia del tránsito, se justifica porque es necesario incentivar a la población a recibir la formación técnica en Educación Vial, porque es un derecho de la ciudadanía, garantizado por la Constitución y por las Leyes y que permitirá que se salven vidas humanas y se preserve el orden jurídico y la paz de la nación.

De esta manera, se espera, que la población de conductores y peatones incentivados y motivados, se instruyan en los aspectos relacionados al tránsito, con un alto nivel de cultura vial, y que convivan en armonía, evitando el cometimiento de delitos e infracciones de tránsito, que puedan generar un incremento de los índices de tránsito.

Por ello, se justifica una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en este sentido, existiendo además, unanimidad de criterios por parte de Juristas, Magistrados, Abogados y de

la ciudadanía en general, en que debe fomentar e incentivar el derecho de la ciudadanía, a recibir la formación técnica en Educación Vial.

6.17. Síntesis del Diagnóstico.

Se ha diagnosticado la existencia del problema del incremento de los delitos de tránsito múltiple debido a la falta de formación técnica y de valores humanos de la población, lo que es causado a su vez, porque no se incentiva a la población a recibir la formación técnica en Educación Vial, que es un derecho de la ciudadanía garantizado por la Constitución y las Leyes, debido a la falta de mecanismos adecuados y eficaces que motive a conductores y peatones, pues no se detiene a pensar que esta situación, más tarde, puede convertirse en pérdida de vidas humanas e inseguridad ciudadana, con el incremento del índices de accidentes de tránsito y de los delitos múltiples de tránsito.

Para el efecto, se preguntó a la comunidad de conductores y peatones del cantón La Maná de la provincia del Cotopaxi y a los profesionales del Derecho, acerca de su conocimiento en la materia de Educación Vial y su apreciación con el nivel de cumplimiento de las normativas que se refieren a la obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial para la población, manifestando ellos, que no se cumple con este derecho de la ciudadanía y que al tener una pobre cultura vial, los ciudadanos son víctimas de accidentes de tránsito, que incrementan los índices de delitos de tránsito múltiples y generan inseguridad en la comunidad.

Con base en esta premisa, se plantea una propuesta de la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que los establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte, motiven e incentiven a la ciudadanía a recibir eficazmente formación técnica en la materia de Educación Vial, de manera que se fomente un alto nivel de cultura vial en la población, se reduzca los índices de accidentes y

delitos de tránsito, salvaguarde y proteja vidas humanas y, garantice una convivencia armónica de la sociedad.

6.18. Objetivo.

6.18.1. Objetivo General.

Reformar los Arts. 185 y 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para mejorar la eficacia de la formación técnica en Educación Vial, a fin de incentivar a la ciudadanía a recibir instrucción, para reducir los índices de accidentes de tránsito y delitos de tránsito múltiple y fomentar la convivencia armónica de la sociedad.

6.18.2. Objetivos Específicos.

- Fundamentar en el marco constitucional la propuesta de reforma.
- Proponer normas que incentiven a los conductores a mantener una formación técnica en Educación Vial
- Garantizar el cumplimiento de la normativa de obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial.

6.19. Descripción de la Propuesta.

La presente propuesta pretende brindar un marco legal reformado que contemple mayor cumplimiento de las leyes de tránsito en vigencia, para incentivar a la ciudadanía a recibir la formación técnica en Educación Vial, que es un deber del Estado y del sector privado, que debe ser llevado a cabo eficientemente, por establecimientos educativos, cooperativas y compañías de transporte, como un mecanismo para reducir los índices de

accidentes y delitos de tránsito y para garantizar la convivencia armónica de conductores y peatones.

6.20. Desarrollo de la Propuesta.

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE.

CONSIDERANDO

Que El Art. 120, núm. 6 de la Constitución de la República establece que la Asamblea Nacional tiene como atribución: “Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio.

Que El Art. 169 de la Constitución de la República, dice que “el sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. “No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades”.

Que El **Art. 26** de la Constitución de la República, dice que “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo”.

Que El **Art. 27 literal b)** de la Constitución de la República, dice que: “La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los

derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”.

Que El Artículo 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 y seguridad vial. Para el efecto, se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.”

Que El Artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice que “el Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales.”

Que El Artículo 88 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice que “en materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria; d) La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales; e) el establecimiento de ciclos de capacitación

continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y físicas de los conductores”.

Que El Artículo 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice que “la educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos: d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre. g) Capacitar a los docentes en educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación”.

Que El Artículo 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice que “el Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial”.

Que El Art. 11 numeral 9 de la Constitución de la República dice que “el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: numeral 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución”.

Que El Art. 424 de la Constitución de la República, dice que la “Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otro ordenamiento. Las normas y los actos del poder público deberán mantener

conformidad con las disposiciones constitucionales, caso contrario carecerán de eficacia jurídica”.

En ejercicio de la atribución conferida en el numeral 6 del Art. 120 de la Constitución de la República del Ecuador, expide lo siguiente:

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

En el **artículo 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, que dice:

Artículo 185. – “La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- a. Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
- b. Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c. Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d. Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e. Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f. Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- g. Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h. Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;

- i. Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;
- j. Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;
- k. Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- l. Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo”.

Agréguese después del literal l), lo siguiente:

- m. **“Incentivar a conductores que hayan participado en la formación técnica de Educación Vial, obteniéndola máxima calificación y/o evidenciado una conducta responsable con cero infracciones de tránsito cometidas en su accionar vial.**
- n. **Motivar a los ciudadanos que hayan obtenido la máxima calificación en la materia de Educación Vial”.**

En el artículo 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que reza actualmente:

Artículo 186. – “El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.”

Agréguese lo siguiente:

“.....Los establecimientos de educación pre – primarios, primarios, secundarios y superiores, diseñarán su malla curricular acorde a los planes y programas de educación vial creados a nivel nacional”.

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

En el **artículo 252 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, que reza actualmente:

Art. 252.- “El cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre será responsabilidad de las Comisiones Provinciales, conjuntamente con las Jefaturas Provinciales y Sub-Jefaturas de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas y ejecutadas a través de los Departamentos de Educación Vial de los organismos de control”.

Agréguese lo siguiente:

“El objetivo de incentivar a los conductores responsables y de buen rendimiento, que cumplan con los requisitos que exige este Reglamento para la obtención de permisos y documentos que le permitan la conducción vehicular por las diferentes vías del país, se lo realizará de la siguiente manera: aquellos conductores que obtengan las máximas calificaciones en la materia de educación vial y no hayan cometido infracciones de tránsito, se harán merecedores al 50% de descuento en el valor de especies de licencias de conducir y demás permisos previo a la obtención de su credencial, siguiendo el mismo procedimiento que este reglamento señala para la obtención de estos documentos”.

Dado y firmado en el Distrito Metropolitano de Quito, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los veinte y tres días del mes de mayo del año dos mil doce.

F. Presidente de la Asamblea Nacional.

F. Secretario de la Asamblea Nacional.

6.21. Beneficiarios.

Mediante la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se beneficiará a:

- **Órganos de administración de Justicia:** Porque mejorará la eficiencia de la administración de la justicia, al contar con elementos para

garantizar los derechos de la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial, apegadas a la Jurisprudencia y al Derecho.

- **Dependencias de control del tránsito:** Porque mejorará la eficiencia en el control del tránsito a nivel nacional.
- **Profesionales del Derecho:** Que tendrán a disposición una reforma legal para brindar ayuda profesional eficaz, maximizando el nivel de satisfacción de la ciudadanía en general.
- **Usuarios y Comunidad en general:** En especial, a conductores y peatones, que serán beneficiados con la aplicación de una justicia eficiente, precisa, correcta, que incentive a la ciudadanía a recibir formación técnica en la materia de Educación Vial, para garantizar una convivencia armónica de la sociedad, donde se asegure la seguridad vial de conductores y peatones.

6.22. Impacto Social.

La presente propuesta trascenderá, no solo en los órganos de administración de justicia, sino en la comunidad, porque la comunidad de conductores y peatones, se sentirá incentivada, mejorando su nivel satisfacción, al saber justo y apegado a derecho el cumplimiento de las normativas correspondientes a la obligatoriedad de la formación técnica en la materia de la Educación Vial, para toda la ciudadanía.

Visión. – Que los conocimientos aprendidos en la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, perduren y se difundan en todos los niveles, para incentivar a la ciudadanía a recibir una formación técnica de calidad en la materia de Educación Vial, que fomente la armónica convivencia de conductores y peatones en la sociedad y reduzca los índices de accidentes y delitos de tránsito.

Misión. – Mejorar el nivel de cumplimiento de la normativa de tránsito, incentivando a la población a recibir la formación técnica en la materia de la Educación Vial, que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como derecho de la ciudadanía, para reducir los índices de accidentes y delitos de tránsito, salvaguardar vidas humanas y garantizar la convivencia armónica de la sociedad.

Política. – La propuesta de reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quedará establecida en la Ley que regula el tránsito y será difundida, tanto a los profesionales del Derecho, como a la comunidad beneficiaria.

6.23. Conclusión.

La propuesta de planteamiento de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para incentivar a la población a recibir la formación técnica en la materia de Educación Vial, en los establecimientos educativos y de transporte correspondiente, se justifica debido a los resultados de la investigación de campo, que indicó la falta de formación técnica en aspectos inherentes al tránsito, y el criterio de fomentar el derecho del ciudadano, garantizado por la Constitución y las leyes, que manifiestan los profesionales del Derecho, más aun cuando expertos en la materia de legislación del transporte y juristas autores de reconocidos textos jurídicos, manifiestan que la falta de formación técnica en Seguridad Vial, es la principal causa que ha ocasionado el incremento de los índices de accidentes de tránsito y de los delitos múltiples de tránsito.

Por tanto, se ha comprobado que la hipótesis de la investigación es cierta y que se cumple con el objetivo de la investigación, aspirando que con ello, el sistema judicial cumpla con los derechos de la ciudadanía, para el incentivo y bienestar de la sociedad.

La reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pretende que los establecimientos educativos o de transporte, público o privado, cumplan con los derechos de la ciudadanía, más aun cuando se encuentran garantizados en la Carta Magna y en las Leyes Orgánicas, y conociendo que la falta de formación técnica en Educación Vial puede ocasionar pérdidas humanas, por tanto, se debe incentivar a la población a recibir la formación técnica en la materia de Educación Vial, como deber máximo del Estado y del sector privado, para garantizar la convivencia armónica de conductores y peatones en el tránsito del país, para beneficio y bienestar de la sociedad en general.

6.24. Recomendaciones.

Se recomienda que se incentive y fomente en la población los postulados, doctrinas y métodos de la materia de Educación Vial, para que la ciudadanía tome conciencia de la necesidad de ser responsables en el trabajo, sean éstos conductores o peatones, que por desconocimiento de las normas viales y de tránsito, cometen accidentes y delitos de tránsito que pueden provocar no solo daños materiales sino pérdidas humanas. Para el efecto, es necesario que el Estado a través de los organismos de control del tránsito y del Ministerio de Educación, planifique una campaña masiva de Educación Vial, que involucre a maestros, padres de familia y ciudadanía en general, con el objeto de incentivar y crear conciencia en la sociedad, de la importancia que tiene el respeto a los derechos de los demás y a la responsabilidad que tiene un conductor y un peatón, cuando circula o transita por una vía urbana o rural.

La campaña de difusión debe llegar a todos los estamentos de la sociedad, para que conozcan acerca de la materia de Educación Vial, de la Ley que regula el Tránsito y acerca de los derechos ciudadanos, garantizados por la Constitución y protegidos por los instrumentos internacionales de derechos humanos, de manera que mejore el ordenamiento del tránsito

urbano, a través del conocimiento, del incentivo y de la toma de conciencia de la sociedad en general.

6.12 Glosario de Términos

Accidentes Múltiples. – Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, al estar ambos en movimiento. Los accidentes múltiples entre vehículo y peatón varían según la forma de producción.

Alcoholemia: Es la concentración de alcohol en sangre o en aire expelido, esto es, la cantidad de alcohol o miligramos que existen en un litro de sangre. La máxima concentración en sangre se alcanza entre los 30 y los 90 minutos después de haberse producido la ingestión.

Aplastamiento: Término que también se usa como diferenciador de una forma de atropello y que se refiere a la compresión que se ejerce sobre el cuerpo del peatón al embestirle contra un obstáculo fijo o móvil (sandwich).

Arrastre: Que es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento. En un atropello puede que no se den todas las fases, normalmente ellas se están presentes, pero si la primera. Reservado para un tipo bastante poco frecuente en que sólo se produce el desplazamiento del peatón en el sentido de dirección del vehículo generalmente por enganche de las ropas de la persona en algún objeto saliente del vehículo o por quedar parte del cuerpo del individuo atrapado por las puertas del vehículo.

Conductor. – Persona que maneja, el mecanismo de dirección de un vehículo a motor, y en los vehículos de tracción animal a la persona que empuje las riendas.

También se considera como conductor a la persona que maneja una bicicleta, triciclo, motocicleta y a las personas que empujan una carretilla.

Educación Vial. – Conjunto de conocimientos y normas orientados a preservar la vida humana en las calles y carretera.

Contravención. – Aquella infracción, que por su levedad no es considerada como delito en el Código Penal.

Delito. – Acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivos de punibilidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal, cuyas características serían actividades, adecuación típica, antijuricidad, imputabilidad, culpabilidad, penalidad y condición objetiva de punibilidad.

Delito de Tránsito. – En materia de tránsito para que exista un delito, se debe cumplir con los elementos constitutivos del delito, que son los siguientes: Es un acto, ya que el sustento material, es la conducta humana. La ley al hablar de agente, se refiere a la persona o ser humano que ejecuta un determinado acto ya sea por acción o por omisión. Debe ser típico, esto es que la conducta deberá estar previa y expresamente descrita como ley penal, en la LTTT. Debe ser antijurídico, esto es que la conducta sea contraria a derecho y lesiones un bien jurídico penalmente protegido. Culpable, ya que desde el punto de vista subjetivo, el acto puede ser imputado o reprochado al autor.

Derechos. – Dentro de lo estrictamente jurídico, el vocablo se emplea pluralizado cuando se refiere a un conjunto de normas o atribuciones que se concede, reivindica o ejerce colectivamente.

Experiencia. – Es el aprendizaje previo, por medio del cual se adquiere soltura necesaria para analizar las situaciones y reaccionar antes de que se produzca un accidente.

Infracción. – La transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado”. La infracción de tránsito es “la transgresión de una norma de tránsito, en la actualidad éstas serán sancionadas inclusive cuando un peatón no acate alguna de las disposiciones constantes en la normativa de tránsito. Lo que se colige que la aplicación total de la normativa de tránsito será difícil si consideramos la escasa difusión y falta de señalización que ésta ha tenido.

Infracción de tránsito. – Toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos. Aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

Ley. – Es una declaración de la voluntad soberana que manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite. Otra concepción del término ley, inquiriere: “Regla y norma constante e invariable de las cosas, nacida de la causa primera o de las cualidades y condiciones de las mismas. Cada una de las relaciones existentes entre los diversos

elementos que intervienen en un fenómeno. Precepto dictado por la autoridad competente, en que se mana o prohíbe algo en consonancia con la justicia y para el bien de los gobernados. En el régimen constitucional, disposición votada por las Cortes y sancionada por el Jefe de Estado.

Ley Orgánica. – La dictada con carácter complementario de la Constitución de un Estado, por ordenar ésta la formación de una ley especial para desenvolver un precepto o institución. Asimismo, la disposición legal que estructura una rama fundamental de la administración pública. Una Ley Orgánica es aquella norma de rango legal que, generalmente, se encuentra en un nivel jerárquico superior o que se requiere constitucionalmente para regular ciertas materias. Por lo general, se oponen o distinguen de la ley ordinaria a nivel competencial. Habitualmente para la aprobación de leyes orgánicas son necesarios requisitos extraordinarios como, por ejemplo, mayoría absoluta o cualificada.

Ley Ordinaria. – La común o civil en cuanto no es ni privilegiada en relación con una persona ni para un Estado.

Motivación. – Es la relación entre tiempo, economía y seguridad, que no puede ser cambiada si la persona es nerviosa, rápida o distraída.

Pasajero. – Es aquella persona nacional o residente que entre o salga del territorio nacional, por los lugares habitados para operaciones, a bordo de vehículo de transporte público o privado.

Peatón. – Persona que transita a pie por una vía terrestre sea esta pública o privada.

Precepto. – Mandato u orden que el superior intima o hace observar y guardar al inferior o súbdito.

Protección. – Acción y efecto de proteger. Amparo o auxilio, en este caso, jurídico – legal.

Sanción. – Es una consecuencia necesaria de la realización de la conducta prohibida si se dan los presupuestos de aplicación.

Señales de tránsito. – Son los dispositivos tales como, aparatos electrónicos, figuras, símbolos, placas con leyenda de tránsito, y que tiene por finalidad el establecer una orientación, dirección y reglamentación en la circulación terrestre vehicular y peatonal.

Tipicidad. – Elemento constitutivo del delito, que consiste en la adecuación del hecho que se considera delictivo a la figura o tipo descrito por la ley.

Tránsito. – La acción de transitar, sitio por donde se pasa de un lugar a otro.

Transporte. – La acción y efecto de transportarse. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro (Transporte público).

Vehículo dedicado a tal misión. Buque de transporte. Aviación, navío.

Transporte terrestre. – Es la actividad económica de extraordinaria importancia y sometida a una doble regulación: una primera, de derecho público que trata de ordenar la actividad en sí misma y su desarrollo como servicio público en función del medio utilizado, y la segunda de derecho privado, que norma el instrumento jurídico que le sirve de base, es decir, el contrato de transporte.

6.13 BIBLIOGRAFÍA

Asamblea Nacional. Constitución de la República del Ecuador.
Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito. 2008

Asamblea Nacional. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y
Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador.
2008

Asamblea Nacional de Venezuela, Ley de Tránsito Terrestre de
Venezuela, Caracas 1996

Alvarado Jorge Eduardo. Manual de la Ley de Tránsito y Transporte
Terrestre. Editorial Jurídica. Primera Edición. Guayaquil – Ecuador, 2005.

Asamblea Nacional (2011). Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica
de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de
Estudios y Publicaciones. Quito – Ecuador. 2011

Berdugo Ignacio. Teoría de la Constitucionalismo. Primera Edición.
Editorial LTRA, Quito – Ecuador. 2004

Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico. Editorial Limusa. Sexta Edición. Buenos Aires, 2000

Cañar Lojano, Luís. Comentario al Código Penal de la República del Ecuador, Tomo I, II y III. 1era Edición. Impresora Rocafuerte. Cuenca. 2000

Código Civil, Ediciones Gab, Art. 1, Quito-Ecuador, 2004

Código Penal, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador. 2004

Comisión de Transito de la Provincia del Guayas. Manual de Política y Derecho del Control de Servicio. Guayaquil – Ecuador. Actualizado a 2010,

Consejo Superior de Seguridad Vial, Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Buenos Aires.2009

Diario La Nación, Cómo se tipifican los delitos en los accidentes de tránsito, No. 20010. Buenos Aires. Enero 2010

Diario Noticias, Delitos de tránsito pasarán de culposos a dolosos, No. 18457. Caracas, Septiembre 2010

Diario La Gaceta, Aplicación de La ley de Tránsito a peatones, LatacungaEcuador, Enero 2012.

Goldstein, Raúl. Diccionario de Derecho Penal y Criminología. JAKOBS, Gunther. 1996

Irureta Víctor. Accidentología Vial y Pericia. Tercera Edición. Editorial La Rocca. Buenos Aires. 2003

Jiménez de Asúa Luís. La Ley y el Delito. Octava Edición, corregida y actualizada, Editorial Hermes, Buenos Aires, Argentina. 1989

Jiménez de Asúa, Luís. Teoría del Delito, Editores IURE, Impreso en México. 2006

LEXUS. Diccionario Enciclopédico. Ediciones Trébol. Barcelona, 2000

Diccionario Jurídico, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid, 2004.

Lussier Robert N., Teoría, Aplicación y desarrollo de habilidades, Editorial Thomson, México DF, Cuarta Edición, 2002

Microsoft Corporation. Diccionario de Consulta Encarta, Versión 2007, México D. F. 2007

Organización de Naciones Unidas ONU. Declaración Universal de los Derechos Humanos. Ginebra – Suiza, 2000.

Prieto Sanchís, Luis. Justicia Constitucional y Derechos Fundamentales. Ecuador. 2002

Quisbert, Ermo. ¿Qué es el Constitucionalismo Social? Primera Edición. Editorial roca, Quito – Ecuador. 1995

Radelat Egues Guido. Manual de Ingeniería del Tránsito. Primera Edición. Editorial Chicago, Illinos 60606, Eau. Chicago. 2000

Registro Oficial, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011.

Reglamento General de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Trânsito y Seguridad Vial, Registro Oficial, 2009

Revista de Derecho. Constitucionalismo Editorial Nacional, Quito – Ecuador. 1998

Ricardo Núñez “Tratado de Derecho Penal”, t. IV, Ed. Marcos Lerner, Primera Edición. Córdoba, 1999.

Robbins Stephen, Fundamentos de Administración, Editorial Prentice, Hall, México DF., Tercera Edición, 2002

Secretaría de Trânsito y Transporte, Código de Trânsito de Colombia. Cali. 2002

Torres Chávez Efraín. Breves Comentarios a la Ley de Trânsito y Transporte Terrestre. Primera Edición. Editora Pilar Campozano Loaiza, impreso en Talleres Gráficos de la UTPL Loja – Ecuador, 2000

Valdez Gonzáles – Roldán Antonio. Ingeniería de Tráfico. Primera Edición. Editorial Dossat, S.A. Madrid. 2000

Villasol Daniela – Villasol Agustín “Prueba penal y culpa en accidente de tránsito” Ed. Librería Editora Platense S.R.L., Primera Edición. Buenos Aires. 1995.

Zaffaroni, Raúl Eugenio, Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro. Derecho Penal Parte General, Segunda Edición, Sociedad Anónima Editora, Comercial, Industrial y Financiera, EDIAR. Buenos Aires. 1992

Zavala Baquerizo, Jorge. Delitos contra las personas, Tomo I, Primera Edición. Editorial EDINO. Quito. 2000

Página web: www.definicon.org/transito 2010.

Página web: www.es.wikipedia.org/Leyorgánica-23K, 2008.

Página web: www.definicion.org/transito (2010).

Página web WWW.GESTIOPOLIS.COM, 2006,

ANEXOS

ENCUESTA DIRIGIDA A CONDUCTORES Y PEATONES.

Objetivo:

Determinar el nivel de conocimiento de conductores y peatones acerca de la materia de Educación Vial y a su involucramiento en delitos de tránsito múltiples.

Instructivo:

- a) Responda cada pregunta en el casillero de su elección.
- b) La encuesta es anónima, no requiere su identificación.

1) ¿Ha estado involucrado en accidentes de tránsito?

- a) Si
- b) No
- c) No Responde

2) Si usted fue el infractor ¿Tenía conocimiento de cuál fue la infracción que cometió?

- a) Si
- b) No
- c) No Responde

3) ¿En qué medio ha sido informado acerca de la promoción de la Seguridad Vial para la ciudadanía?

- a) Prensa escrita
- b) Prensa hablada

--

- c) Otros
- d) Ninguno

4) Si usted fue la víctima ¿cree usted que el infractor tuvo intención de hacerle daño?

- a) Si
- b) No
- c) No Sabe / No Responde

5) ¿Le enseñaron a usted clases de Educación Vial en la Escuela o en el Colegio?

- a) Si
- b) No
- c) No Responde

6) Si asistió a algún curso de educación vial ¿Diga dónde fue?

- a) Curso de conductores
- b) Centro educativo
- c) Otro lugar
- d) Ningún lugar

7) ¿Le pareció suficiente lo aprendido en aquel lugar?

- a) Si
- b) No
- c) No Sabe / No Responde

8) ¿Tiene conocimiento de que es un derecho de la ciudadanía, garantizado por la Ley, recibir clases de educación vial?

- a) Si
- b) No
- c) No Responde

9) ¿El endurecimiento de las sanciones de tránsito podrá evitar o reducir los accidentes de tránsito?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) Indiferente
- d) En desacuerdo
- e) Muy en desacuerdo

10) ¿Debe incentivarse al aprendizaje de la Educación Vial en los niños, niñas, jóvenes y ciudadanía en general?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) Indiferente
- d) En desacuerdo
- e) Muy en desacuerdo

<input type="checkbox"/>

ENCUESTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO.

Objetivo:

Determinar si la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial contempla algún mecanismo para incentivar a la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial como mecanismo para reducir los índices de delitos de tránsito.

Instructivo:

- a) Responda cada pregunta en el casillero de su elección.
- b) La encuesta es anónima, no requiere su identificación.

1) ¿Cree usted que el endurecimiento de las sanciones que contempla la Ley de Tránsito en vigencia, reducirá el índice de accidentes de tránsito?

- a) Si
- b) No
- c) No Sabe / No Responde

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

2) ¿Cuán eficaz considera usted el control del tránsito para conductores y peatones con la Ley de Tránsito en vigencia?

- a) Muy eficaz
- b) Poco eficaz
- c) Nada eficaz

3) ¿Considera usted que se ha difundido adecuadamente las normas de Seguridad Vial, para dar fiel cumplimiento a lo expresado en la Ley de Tránsito vigente en la actualidad?

- a) Si

- b) No
- c) No Sabe / No Responde

4) ¿Qué tan importante considera el respeto a las normativas que establecen la obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial, para evitar delitos de tránsito?

- a) Muy importante
- d) Poco importante
- e) Sin importancia

5) ¿Cree usted que se han establecido los mecanismos adecuados para incentivar la formación técnica de Educación Vial en la Ley de Tránsito vigente?

- a) Si
- d) No
- e) No Responde

6) ¿La falta de formación técnica en la materia de Educación Vial, es causa del incremento de los índices de accidentes y delitos de tránsito?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) Indiferente
- d) En desacuerdo
- e) Muy en desacuerdo

7) ¿En qué nivel se han incrementado los delitos de tránsito múltiple en nuestro país?

- a) Mucho
- b) Poco
- c) Nada

8) ¿En qué nivel se da fiel cumplimiento a las normativas de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial que garantizan el derecho de la ciudadanía a recibir formación técnica en Educación Vial?

- a) Mucho
- b) Poco
- c) Nada

9) ¿Debe reformarse la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para incentivar en la población, la formación en Educación Vial?

- | | | |
|----------------------|--------------------------|--|
| a) Muy de acuerdo | <input type="checkbox"/> | |
| b) De acuerdo | <input type="checkbox"/> | |
| c) Indiferente | <input type="checkbox"/> | |
| d) En desacuerdo | <input type="checkbox"/> | |
| e) Muy en desacuerdo | <input type="checkbox"/> | |
- 10) ¿Qué otras alternativas sugiere para mejorar el ordenamiento del tránsito en la ciudad? (Escoja una, la más importante)**
- | | | |
|--|--------------------------|--|
| a) Difusión de Educación Vial | <input type="checkbox"/> | |
| b) Endurecer sanciones | <input type="checkbox"/> | |
| c) Pasos peatonales, vialidad, semáforos | <input type="checkbox"/> | |
| d) Mayor señalización | <input type="checkbox"/> | |
| e) Otras | <input type="checkbox"/> | |

ENTREVISTA DIRIGIDA A UN PROFESIONAL DEL DERECHO.

Objetivo:

Conocer el criterio de un experto, acerca del nivel de cumplimiento de la normativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, si se incentiva o no a la formación técnica en Educación Vial y su incidencia en la disminución de los delitos de tránsito.

- 1) ¿En su criterio se cumple con las normativas de obligatoriedad de la formación técnica en Educación Vial que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como derecho de la ciudadanía? ¿Por qué?**
- 2) ¿Se han reducido los índices de accidentes de tránsito con el endurecimiento de las sanciones para los infractores, contemplado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en vigencia? (Comente).**

- 3) **¿Según su criterio, la falta de formación técnica en Educación Vial y en valores humanos es o no es una de las causas principales para el incremento de los delitos de tránsito múltiples? ¿Por qué?**
- 4) **¿Cuál es su criterio acerca de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que establezca incentivos para garantizar el derecho de la población a recibir la formación técnica en Educación Vial?**
- 5) **¿Se debe aplicar incentivos a la ciudadanía para la formación técnica en Educación Vial que se establece como derecho constitucional y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?**

Presupuesto y Financiamiento

El costo de la investigación (/resumen de gastos), se presentan en el siguiente cuadro:

Detalle	Unidad	Cantidad	V./unidad	Valor total
Papel Bond	Resmas	4	5,00	20,00
CD's	Unidad	5	1,00	5,00
Carpetas	Unidad	20	0,25	5,00
Anillados	Unidad	10	2,00	20,00
Empastados	Unidad	5	20,00	100,00
Cartuchos	Unidad	4	25,00	100,00
Recarga de cartucho	Unidad	5	10,00	50,00
Internet	Horas	100	1,05	100,00
Pen drive	Unidad	2	25,00	50,00
Copias	Unidad	1000	0,05	50,00
Llamadas telefónicas				100,00

Transporte	1 persona			200,00
			Subtotal	800,00
Imprevistos 10%				80,00
			Total	\$880,00

La investigación es financiada por el autor, Daniel Serafio Arboleda Puente, egresado de la Facultad de Derecho de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

