



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS

TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCION DEL TÍTULO DE
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR.

TEMA:

ARGUMENTACIÓN JURÍDICA PARA SANCIONAR LAS
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y SU INCIDENCIA
CONSTITUCIONAL EN EL DEBIDO PROCESO.

AUTORA:

JANETH JACINTA CHIRIBOGA ZAMORA

DIRECTOR:

AB. ELICEO RAMÍREZ CHÁVEZ, MSc.

QUEVEDO - ECUADOR

2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS

Presentado a la Vicerrectora Académica Encargada de la Facultad de Derecho, como requisito previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.**

Aprobado;

Dr. Ulises Díaz Castro
Presidente del Tribunal de Tesis

Ab. Msc. Agustín Campuzano Palma.
Miembro del Tribunal

Ab. Víctor Guevara Viteri
Miembro del Tribunal

Quevedo – Ecuador

2015

CERTIFICACIÓN

Quien suscribe, AB. ELICEO RAMÍREZ CHÁVEZ, MSc., Director de Tesis de Grado, dela egresada JANETH JACINTA CHIRIBOGA ZAMORA, certifica haber supervisado la ejecución de la tesis de grado titulada: **“ARGUMENTACIÓN JURÍDICA PARA SANCIONAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y SU INCIDENCIA CONSTITUCIONAL EN EL DEBIDO PROCESO”**, la misma que ha sido revisada en la plataforma Urkund para verificar su idoneidad documental.

A la vez, que la egresada ha cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas por la Facultad de Derecho.

**AB.ELICEO RAMÍREZ CHÁVEZ, MSc.
DIRECTOR DE TESIS**

DEDICATORIA

Dedico este proyecto de tesis a Dios, a mis padres. A Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, cuidándome y dándome fortaleza para continuar. A mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en todo momento.

Depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad. Es por ellos que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

Janeth Jacinta Chiriboga Zamora

AUTORA

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios por haberme guiado por el camino de la felicidad hasta ahora; en segundo lugar a cada uno de los que son parte de mi familia a mi PADRE Antonio Chiriboga, mi MADRE Carmen Zamora, y no menos importante, a mi esposo Dady Joselito Vilela Loor, mis hermanas/o Gloria, Nadia y José Chiriboga Zamora y a mis hijas Geanela y Yuleska Vilela Chiriboga; por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional que me han ayudado y llevado hasta donde estoy ahora. Por último a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo y a laexcelentísima autoridad Doctor Colon Bustamante Fuentes Decano de la Facultad de Derecho por ser pilar fundamental y apoyo constante para la culminación de mi tesis y a mi Director de tesis quién me ayudó en todo momento, Abogado Eliceo Ramírez Chávez Msc.

Para constancia firmo.

CHIRIBOGA ZAMORA JANETH JACINTA
FACULTAD DE DERECHO U.T.E.Q.
AUTORA

AUTORÍA

Yo, JANETH JACINTA CHIRIBOGA ZAMORA, en calidad de autora exclusiva del presente proyecto de investigación o tesis, realizada sobre “ARGUMENTACIÓN JURÍDICA PARA SANCIONAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y SU INCIDENCIA CONSTITUCIONAL EN EL DEBIDO PROCESO”, por la presente autorizo a la UNIVERSIDAD TECNICA ESTATAL DE QUEVEDO, hacer uso de todos los contenidos que me pertenecen o de parte de los que contienen esta obra, con fines estrictamente académicos o de la investigación.

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

JANETH JACINTA CHIRIBOGA ZAMORA
C.I. No. 1204167975

ÍNDICE

	Pág.
Portada	i
Nómina del Tribunal de Sustentación.....	ii
Informe del Director.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Autoría.....	vi
Índice	vii
Índice de Cuadros.....	xi
Índice de Gráficos.....	xii
Índice de Fotos.....	xiii
Índice de Anexos.....	xiv
Resumen Ejecutivo.....	xv
Abstract.....	xvi
CAPÍTULO I EL PROBLEMA.	
1.1. Introducción.....	2
1.2. Problematización.....	4
1.2.1. Formulación del Problema.....	5
1.2.2. Delimitación del Problema.....	6
1.2.3. Justificación.....	6
1.3. Objetivos.....	7
1.3.1. General.....	7
1.3.2. Específicos.....	8
1.4. Hipótesis.....	8
1.5. Variables.....	8
1.5.1. Variables Independiente.....	8
1.5.2. Variable Dependiente.....	8

1.6.	Recursos.....	8
1.6.1	Humanos.....	8
1.6.2	Materiales y Presupuesto.....	8
CAPÍTULO IIMARCO TEÓRICO.		
2.1.	Antecedentes de la Investigación.....	12
2.1.1.	Señalamientos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	13
2.1.1.1.	Tipos de Contravenciones Recurrentes en la Ciudad de Quevedo.....	20
2.1.1.2.	Índice de Contravenciones en la Ciudad de Quevedo	27
2.1.1.3.	Comparación con Otras Ciudades del Ecuador.....	30
2.2.	Fundamentación.....	31
2.2.1.	Doctrina.....	32
2.2.2.	La Tutela Efectiva.....	38
2.2.3.	Derecho a la Congruencia.....	40
2.2.4.	Derecho al Debido Proceso.....	40
2.2.5.	Derecho a la Seguridad Jurídica.....	42
2.2.6.	Derecho a la no Revictimización.....	42
2.3.1.	Oralidad.....	45
2.3.2.	Inmediación.....	47
2.3.3.	Imparcialidad.....	49
2.3.4.	Principio de Presunción de Inocencia.....	49
2.3.5.	Principio de Legalidad.....	50
42.3.6.	Principio de Contradicción.....	52
2.3.7.	Principio de Celeridad y Economía Procesal	53
2.3.8.	Principios de la Ley de Tránsito.....	53
2.4.	Promoción de Cultura de Prevención de Contravenciones. Caso Quevedo.....	56
2.4.1.	Características Socio-culturales del Comportamiento de Conductores y Peatones en la Ciudad de Quevedo	57

2.4.2.	La Cultura de Prevención de Contravenciones	59
2.4.3.	Propuesta de Intervención Interinstitucional	61
2.2.2.	Jurisprudencia.....	62
2.2.3.	Legislación	72
2.2.4.	Derecho Comparado.....	91
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO.		
3.1.	Determinación de los Métodos a Utilizar.....	104
3.2.	Diseño de la Investigación	107
3.4.	Técnicas e Instrumentos de la Investigación	108
3.5.	Validez y Confiabilidad de los Instrumentos.....	109
3.6.	Técnicas del Procesamiento y Análisis de Datos.....	110
CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.		
4.1.	Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados	116
4.1.1.	Encuesta.....	116
4.1.2.	Entrevistas.....	123
4.2.	Comprobación de la Hipótesis.....	124
4.3.	Reporte de la Investigación.....	126
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.		
5.1.	Conclusiones.....	129
5.2.	Recomendaciones	129
CAPÍTULO VI LA PROPUESTA.		
6.1.	Título I.....	132
6.2.	Antecedentes.....	132
6.3.	Justificación.....	133
6.4.	Síntesis del Diagnóstico.....	134
6.5.	Objetivos.....	135
6.5.1.	General.....	135
6.5.2.	Específicos.....	135
6.6.	Descripción de la Propuesta.....	136

6.6.1.	Desarrollo.....	137
6.7.	Beneficiarios.....	139
6.8.	Impacto Social.....	139
	BIBLIOGRAFÍA.....	141
	Linkografía.....	143
	ANEXOS.....	146

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadros	Pág.
1. Base de Datos de Contravenciones Dirección de Tránsito.....	21
2. Agencia Nacional de Tránsito. Dirección de Proyectos.....	31
3. Operacionalización de las Hipótesis y Encuestas con Resultados Porcentuales.....	125
4. Desarrollo de Actividades de la Propuesta de Investigación de Janeth Chiriboga.....	137

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráficos	Pág.
1. Influencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, en Mejoramiento de Cultura Social... ..	117
2. Aplicación de Severas Sanciones a Contravenciones de Tránsito.....	118
3. Conflictos y Responsabilidades de Profesionales	119
4. Inadecuada Aplicación del Debido Proceso.....	120
5. Inadecuada Aplicación del Debido Proceso Afecta los Derechos Constitucionales de los ciudadanos	121
6. Beneficio en Cultura Preventiva.....	122

ÍNDICE DE FOTOS

Fotos	Pág.
1. Dr. José Cedeño H. (Abg. Libre Ejercicio).Ex -Juez de Transito de Quevedo.....	166
2. Javier Mestanza Jefe del Siat de Quevedo	167
3. Ney Sandoval Tigselema Secretario de la Unidad Judicial de Quevedo (E).....	168
4. Dr. Hernán Rivera Peñafiel Presidente de la Asociación de Abogados 7 de Octubre de Quevedo.....	169

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo	Pág.
1. De la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Capítulo V de las Contravenciones	146
2. Base de Datos Detallada de Contravenciones en la Ciudad de Quevedo.....	162
3. Detalle de las Contravenciones de Tránsito.....	164
4. Detalle de las Sanciones y Clases de Contravenciones	165
5. Foto: Dr. José Cedeño H. (Abg. Libre Ejercicio).Ex -Juez de Tránsito de Quevedo.....	166
6. Foto: Javier Mestanza Jefe del Siat de Quevedo	167
7. Foto: Ney Sandoval Tigselema Secretario de la Unidad Judicial de Quevedo (E).....	168
8. Foto: Dr. Hernán Rivera PeñafielPresidente de la Asociación de Abogados 7 de Octubre de Quevedo.....	169

RESUMEN EJECUTIVO

Luego de haberse cumplido con los requisitos básicos de presentación del anteproyecto y de haber realizado las modificaciones sugeridas por los especialistas, el tema de tesis ha quedado con la siguiente denominación: **“ARGUMENTACIÓN JURÍDICA PARA SANCIONAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y SU INCIDENCIA CONSTITUCIONAL EN EL DEBIDO PROCESO”**. Se ha verificado, que el referido tema no tiene ninguna documentación que se le parezca o relacione directamente, puesto que se trata de una perspectiva auténtica e inédita, que surge de la iniciativa de la investigadora, para ser aplicada como tesis en la Carrera de Derecho.

Se buscará documentar la investigación, con elementos jurídicos y de tránsito, vinculados a la gestión realizada por la institución competente a nivel de la ciudad de Quevedo, área en la cual se ha delimitado la investigación.

Significará una contribución para otros estudios similares que puedan suscitarse en torno a los conflictos de tránsito y al mejoramiento de una cultura pública basada en el Buen Vivir y en el respeto a las normas y derechos de las personas.

ABSTRACT

After having met the basic requirements for submitting a draft and you have made the changes suggested by the experts, the thesis topic has been left with the following title: "LEGAL ARGUMENT TO PUNISH THE TRAFFIC VIOLATIONS AND ITS IMPACT ON CONSTITUTIONAL DUE PROCESS. " It has been verified that that issue has no documentation like it or relate directly, since this is an authentic and unique perspective, which arises from the initiative of the research, to be applied as a thesis at the School of Law.

It will seek to document the investigation, legal and transit elements linked to the management by the competent institution at the level of the city of Quevedo, an area in which research has identified.

It will mean a contribution to other similar studies that may arise regarding traffic conflicts and improving public cultures based on the Good Living and respects the rules and rights of individuals.

CAPÍTULO I
EL PROBLEMA

1.1. Introducción.

Durante los últimos años, el Ecuador se ha convertido en uno de los países con más alto índice de mortalidad, como consecuencia de la cantidad de accidentes de tránsito que ocurren en sus calles y carreteras.

Las denominadas infracciones de tránsito son “condiciones reguladas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”,¹ con pocos años de vigencia y con notables dificultades de asimilación por parte de la sociedad, especialmente de los “conductores infractores y peatones imprudentes”.²

El Derecho, a nivel de los juzgados de contravenciones, incursiona como un espacio de investigación documental y científica, para asumir con mayor actitud crítica, las sanciones, aplicación de normas, deberes y derechos que tienen las personas, amparadas en la Constitución y la Ley.

La tesis tiene ese objeto básico: ser un aporte de cambio, especialmente en la esfera de la aplicación de las normas, debido a contravenciones. Contará con un marco metodológico claramente estructurado, un sustento teórico y la formulación de propuestas de apoyo, dirigidas a contribuir con esta investigación, en el proceso de mejoramiento social y el Buen Vivir que demanda la colectividad.

Muchas disposiciones normativas contenidas en los textos legales, tienen una estructura, que presentan divergencias legítimas de ser analizadas. En cuanto a las regulaciones y normativas del tránsito, no es una excepción. Esta textura abierta, es el resultado de la ambigüedad de los

¹Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

²Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

criterios con los que se estructuran las normas, la vaguedad de ciertos principios asociados con leyes superiores, las lagunas de teoría e ilustración producto de la falta de investigación, las contradicciones propias del pensamiento humano y puntos de vista del lenguaje jurídico, que deben ser mejoradas al momento de tratarse el tema de argumentación jurídica para sancionar las contravenciones de tránsito.

Estas contravenciones son actos tipificados en el Derecho y que supone un tipo de castigo o sanción, para aquel que la lleva a cabo. El hecho de contravenir la Ley, es entendido como un error; y por tanto, si la Ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia.

Las contravenciones pueden ser muy diversas, que van desde las formas de comportarse públicamente hasta el modo de conducir y manejar un vehículo. La contravención es un delito menor, que por lo general no son infracciones tan serias. Sin embargo, estas sanciones menores, como compensaciones en dinero o multas, con imposición de obligaciones de cumplir horas de sentencia, trabajo comunitario o pérdida de ciertos derechos relacionados con la conducción vehicular, constituyen el concepto mismo de las contravenciones.

Por su parte, el debido proceso son un conjunto de derechos propios de las personas y anteriores al Estado, de carácter sustantivo y procesal, reconocidos por la Constitución, que buscan precautelar la libertad y procurar que quienes sean sometidos a juicio, gocen de las garantías para ejercer su derecho a la defensa y obtener un proceso justo, transparente y de agilidad eficaz.

1.2. Problematización.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, constituye el referente institucional de tercer nivel, con mayores perspectivas en la región y en la provincia de Los Ríos. Sus investigaciones constituyen un aporte permanente a nuevas iniciativas en distintos ámbitos. Por consecuencia, las leyes de tránsito en el Ecuador pretenden remediar, prevenir, organizar y establecer patrones de comportamiento jurídico y social, en torno a la transportación vehicular por las calles y carreteras del país.

La ciudad de Quevedo, centro de la investigación del tema, constituye un espacio neurálgico en el desenvolvimiento del sistema vehicular y el modo en el cual se ejecutan las tareas de conducción, con su consecuente nivel de infracciones de tránsito.

El conocimiento de las normas de tránsito, los valores, principios y ética de los conductores, son elementos que están intrínsecamente formando parte del problema de investigación. La percepción de la imagen de una ciudad frente a la “escasa cultura ciudadana en relación a la conducción vehicular, es una arista de enorme trascendencia para la investigación y la aplicación jurídica”.³

El proyecto pretende desmenuzar los pormenores de estas infracciones, donde intervienen aspectos culturales, educativos, jurídicos, institucionales, que devienen en la argumentación jurídica para sancionar las contravenciones de tránsito y su incidencia constitucional en el debido proceso.

Al argumentar jurídicamente las razones por las cuales se procede a las sanciones de tales contravenciones de tránsito, es importante determinar

³Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

la incidencia constitucional en el debido proceso, para encontrar elementos que permitan entender el índice de crecimiento de ciertos desórdenes sociales en el área de tránsito vehicular.

La tesis de grado, promoverá una útil comprensión de los conflictos generados por la cultura social y el desconocimiento de las normas. La metodología usada es principalmente descriptiva, utilizando el método deductivo inductivo. Servirá para reflexionar responsablemente sobre las condiciones éticas y socioculturales, que son los principales indicadores del conflicto.

En tal circunstancia, se denominó a la tesis como: “ARGUMENTACIÓN JURÍDICA PARA SANCIONAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y SU INCIDENCIA CONSTITUCIONAL EN EL DEBIDO PROCESO”. En consecuencia, se trata de demostrar, explicar y testimoniar cuestiones jurídicas relacionadas con las sanciones por contravenciones de tránsito. Del mismo modo, analizar jurídicamente la manera como inciden estas contravenciones y conductas en el tránsito vehicular, en los aspectos jurídicos vinculados al debido proceso y al cumplimiento cabal de las acciones y sanciones que deben imponer las autoridades a los infractores.

Utilizando un banco de preguntas básico, se fue organizando metodológicamente la tarea de investigación, lo que conllevó a la elaboración didáctica de tres preguntas problematizadoras, que recogen los motivos centrales de la investigación.

1.2.1. Formulación del Problema.

El problema de investigación no es otra cosa que la pregunta problematizadora que sustenta el trabajo de investigación a realizarse.

En este sentido, recoge los elementos fundamentales de las interrogantes sistematizadas anteriormente y dice lo siguiente:

¿De qué manera se deberá afrontar jurídicamente el debido proceso, frente a la aplicación de las sanciones por contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal, en la ciudad de Quevedo, para el año 2014?

1.2.2. Delimitación del Problema.

El tema de investigación, el proceso de sistematización de las preguntas problematizadoras tuvo un giro significativo, pues corresponderá enfocar aspectos mucho más puntuales, desde la perspectiva jurídica. En consecuencia las tres interrogantes básicas de investigación se formulan de la siguiente manera:

- ¿En qué consisten las principales argumentaciones jurídicas dirigidas a sancionar las contravenciones de tránsito, previstas en el Código Orgánico Integral Penal?
- ¿Cuál es la incidencia constitucional en el debido proceso, de las sanciones por contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal?
- ¿Cómo lograr que se conozca y se respete el debido proceso, al aplicarse las sanciones debido a contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal en la ciudad de Quevedo, a partir del año 2014?

1.2.3. Justificación.

Dentro de la esfera del conocimiento del Derecho, existen numerosas aristas académicas dignas de investigar, sin embargo para esta tesis se

han abordado determinados aspectos del debido proceso, porque el estudio del Derecho, debe fortalecer las principales argumentaciones jurídicas que se realizan, tanto desde la perspectiva de la defensa como de la acusación, en casos de sanciones por contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal. Para sostener criterios con sujeción a la Ley y al mismo tiempo sustentados en los derechos que les asisten a las personas.

Se justifica así mismo, porque hay que conocer la influencia de aplicar constitucionalmente el debido proceso, en todo cuanto tiene relación con las sanciones por contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal. Para encausar aspectos de acusación y defensa, con argumentos jurídicos sostenidos en principios de bilateralidad de la audiencia, debido proceso legal y principio de contradicción, que salvaguarden la equidad y la justicia como derechos fundamentales de las personas.

Además, se justifica también, porque se debe promover una cultura de aprendizaje y aplicación debida, de aquellos instrumentos normativos contemplados en el Código Orgánico Integral Penal, que fueron tendencia significativa en la ciudad de Quevedo, hacia el año 2014, como consecuencia de contravenciones de distinta naturaleza. Para promover desde la perspectiva jurídica una cultura organizacional en el tránsito vehicular y peatonal, que facilite mejores condiciones de Buen Vivir colectivo, alrededor de estos indicadores de conflicto.

1.3. Objetivos.

1.3.1.General.

- Elaborar una planificación para capacitar jurídicamente a los operadores de justicia a fin de juzgar las contravenciones de tránsito, garantizando el principio constitucional al debido proceso.

1.3.2. Específicos.

- Indicar las principales argumentaciones jurídicas dirigidas a sancionar las contravenciones de tránsito, previstas por el Código Orgánico Integral Penal.
- Proponer que se conozca y se respete el debido proceso, al aplicarse las sanciones debido a contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal en la ciudad de Quevedo, a partir del año 2015.
- Capacitar a los jueces de tránsito para ilustrar el criterio jurídico al momento de emitir una sanción por contravenciones de tránsito.

1.4. Hipótesis.

- Se puede promover el mejoramiento de la cultura organizacional relacionada con la prevención de contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal, en la ciudad de Quevedo.

1.5. Variables.

1.5.1. Variable Independiente.

Prevención de contravenciones de acuerdo a la normativa vigente, en la ciudad de Quevedo.

1.5.2. Variable Dependiente.

Promoción del mejoramiento de la cultura organizacional en la ciudad.

1.6. Recursos.

1.6.1 Humanos.

Jueces.

Ciudadanía.

Profesionales de Derecho.

Agencia Provincial de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador, Policía Nacional.

1.6.2. Materiales y Presupuesto.

RECURSOS	PRESUPUESTO APROXIM.
Computadora (laptop)	\$ 700,00
Servicio de internet (suscripción un año)	\$ 300,00
Recursos de movilización	\$ 100,00
Fotocopias	\$ 50,00
Transporte	\$ 100,00
Materiales de oficina	\$ 100,00
Anillados	\$ 20,00
Resmas de papel bond	\$ 20,00
Refrigerio	\$ 120,00
Empastado de tesis	\$ 50,00
Fotografías	\$ 20,00
Material didáctico	\$ 120,00
Guía educativa	\$ 600,00
Asesoramiento académico	\$ 600,00

Imprevistos	\$ 400,00
TOTAL	\$ 3.300,00

CAPÍTULO II

MARCO

2.1. Antecedentes de la Investigación.

La Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, fue suscrita el veinticuatro de julio del año dos mil ocho, reemplazando a la anterior Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del año mil novecientos noventa y seis. Se consideró que se superaban una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes, como también una reestructuración del marco jurídico que permita “organizar, regular y controlar la actividad del transporte terrestre a nivel nacional, alcanzando el nivel de sector estratégico de la economía nacional”.⁴

Uno de los aspectos en que se puso énfasis, fue que se contemplaran aspectos relacionados con la “prevención, se fortaleciera el marco legal y que se dictaran políticas en el ámbito de transporte, garantizando la seguridad en la movilidad”.⁵

Contravención en Derecho, es un término con que se designa a aquellos actos que van en contra de las leyes y lo legalmente establecido, representando su acción un peligro para las personas involucradas en las circunstancias. Normalmente una “contravención es una falta de respeto a las normas de tránsito, que si bien no son delitos de gravedad, suponen siempre infringir las normas establecidas para organizar la sociedad”.⁶ Una contravención es un acto que está tipificado en el Derecho y cuya acción implica la aplicación de algún tipo de castigo o sanción, para aquel que la lleva a cabo. Contravenir la ley se entiende como un error; por tanto, aquél que no la respete, deberá ser sancionado.

La contravención se podría ubicar en un escalón menor de otras infracciones serias del comportamiento humano. Se sanciona con imposición de obligaciones, tales como cumplir horas de trabajo

⁴Vallejo Torres, Williams. (2013) La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

⁵Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. (2008) Ecuador

⁶ Disponible en: <http://www.definicionabc.com/derecho/contravencion.php/ene2015/paps>

comunitario, horas de asistencia a determinada organización social o la pérdida de ciertos derechos, como por ejemplo perder su licencia de conducir.

Las contravenciones de tránsito tienen un “cuerpo normativo en el Código Orgánico Integral Penal. Sin embargo, hará falta establecer definiciones precisas en torno al significado de contravención”.⁷

Las contravenciones tienen una determinada clasificación y delimitación entre delitos y contravenciones. A su vez, las contravenciones pueden ser graves o leves.

Guillermo Cabanellas define las contravenciones como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma.”⁸: En lo Penal.- “Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales”⁹: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”. (Cabanellas, 1998, pág. 360)

2.1.1. Señalamientos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁷Quinchuela Villacis, Carlos. (2014) CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO. Juzgado Tercero de Tránsito de Pichincha. Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechodetransitoytransporte/2014/07/04/contravenciones-de-transito/sept2014/paps>

⁸Guillermo Cabanellas Torres (2010) Diccionario Jurídico Elemental-Buenos Aires-Heliasta. Quito.

⁹Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituye el instrumento jurídico básico que “determina las infracciones y los delitos de tránsito”.¹⁰

De su estudio pormenorizado se desprenderán una serie de aspectos relacionados con los “vehículos, los conductores, los efectos del consumo de sustancias psicotrópicas, los accidentes de tránsito, las sanciones, las reclusiones, las revocatorias de licencias, las multas y todos aquellos elementos jurídicos que implica el uso de la ley”.¹¹

Del mismo modo, se tendrá que asociar “la cultura del conductor de la ciudad de Quevedo, en concordancia con la negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimientos mecánicos del vehículo, inobservancia de la Ley y su Reglamento, así como otras regulaciones y acciones propias de la autoridad y sus agentes de tránsito”.¹²

El Artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica que la ley tiene por objeto “la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en todo el territorio ecuatoriano”.¹³ Es imprescindible fomentar la idea de la organización. Parte de ahí un conjunto de procedimientos necesarios, que tienen relación con la “cultura de los pueblos y su necesidad de bienestar englobados en la idea del Buen Vivir”.¹⁴

Además, se indica que se fundamenta en el “derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos,

¹⁰Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

¹¹Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

¹²Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Trnsito-Seguridad-Vial-2.html/sept2014/paps>

¹³Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. (2008) Ecuador. Artículo 1.

¹⁴Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

preservación del ambiente, la desconcentración y la descentralización. Especialmente, la lucha contra la corrupción, será uno de los temas a tratar en este enfoque, pues por ahí está un punto crítico en la aplicación de la ley”.¹⁵

El Artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que se establecerán medidas como la enseñanza obligatoria en establecimientos de educación, temas de prevención y seguridad vial. Aspectos que son sumamente importantes. Pues no se trata únicamente de “imponer nuevas leyes, sanciones y normas, mientras no se haya educado y desarrollado una cultura organizacional en cuanto al tránsito de vehículos y peatones en el país”.¹⁶

Es igualmente importante, la interpretación al Artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, donde se indica que el Estado “controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales...”. Valiosa contribución, que deberá ir de la mano con un conjunto de medidas que regularicen a las instituciones particulares y públicas, relacionadas con los procesos de enseñar a conducir.

Pero igualmente de valiosa es la contribución del Artículo 9, pues vincula en este proceso a “peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica...”. La ciudad de Quevedo, es un patético ejemplo de la anarquía existente por el uso indiscriminado de triciclos, generalmente guiados por personas que no tienen la menor intención de respetar las normas, simplemente porque no se aplican sanciones o condiciones de enseñanza cultural para ellos. El mismo caso podemos ver, en el caos que generan los peatones, quienes

¹⁵Jackobs, Günther (1989) Derecho Penal. El Derecho Penal del Enemigo. Parte General. Tomo I. Instituto Latinoamericano del Derecho. Dr. Alfonso Zambrano Pasquel. Ecuador.

¹⁶Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. (2008) Ecuador. Artículo 4.

no respetan en lo absoluto el denominado “paso cebra”, los semáforos, las áreas de protección.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el “Suplemento del Registro Oficial No. 398”,¹⁷ contiene una normativa jurídica inconveniente e irrealizable, para juzgar “los delitos de tránsito, cuyo trámite procesal sigue sumergido en varias disposiciones legales previstas en el Código de Procedimiento Penal”.¹⁸ Es mediante la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 415, del 29 de marzo del año 2011, que a través del Artículo 145 se establecen penas desproporcionadas, con respecto a las contravenciones muy graves, como la sanción con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada y la reducción de diez puntos en la licencia de conducción vehicular, y ahora el Código Orgánico Integral Penal (Coip).

Es indudable, que las contravenciones se enfocan según la gravedad del caso o de la infracción. Pero, ¿cuál ha sido el análisis técnico-científico para enfocar la levedad o la gravedad de una falta de tránsito? Pueden existir contravenciones muy graves, que no necesariamente deberían poseer esa calificación de “muy grave”. Se ponen en juego los derechos a la libertad y al adecuado proceso. Además, de los derechos de trabajo, patrimonio, libre tránsito, entre otros.

El fundamento jurídico y doctrinario lo precisa el derecho de proporcionalidad, que se tratará posteriormente. Pero es importante conocer otras definiciones. Por ejemplo, la infracción, se trata de una transgresión, violación o quebrantamiento de algún tipo de ley, norma, acuerdo o tratado. Toda persona es responsable de las “infracciones que

¹⁷Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

¹⁸Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

cometa, incurriendo en las penas respectivas y en la obligación de resarcir los daños, reparando en la medida de las posibilidades, el error ocasionado y los efectos colaterales”.¹⁹

El tránsito, “es la acción de transitar, es ir por una vía pública, es paso, movimiento, circulación de la gente, de vehículos por calles, carreteras. Lo similar sería el tráfico, que es circulación, concurrencia y movimiento de vehículos por calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: Tráfico terrestre, tráfico aéreo, o tráfico ferroviario”.²⁰

De los preceptos doctrinarios se puede indicar que, infracción de tránsito es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos, que tiene como consecuencia el cumplimiento de sanciones de carácter administrativo y de orden penal, que hasta podrían privar de la libertad, según la gravedad.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expresa que: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.
(sic)²¹

En el Artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se cita que un accidente de tránsito puede ocasionarse por: negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, inobservancia de la Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

¹⁹Ossorio, Manuel (1974) Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974. Pág. 380.

²⁰Cadena Crespo, Marco (1998) Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color. Pág. 104.

²¹Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La negligencia se caracteriza por la “falta de diligencia y cuidado debidos”.²² En Derecho Penal, es entendido como “falta o delito consistente en omitir, en forma no intencionada, la realización de un acto que debía realizarse. Es omitir de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de los bienes y en el cumplimiento de los deberes y obligaciones. Negligencia es dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación. Así mismo, el olvido de las órdenes o precauciones”.²³

Cabanellas, en relación a la negligencia, señala: “Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas”.²⁴

La circunstancia o causal de un accidente de tránsito, difiere de la negligencia en sentido general. Hay que enfatizar el hecho negligente en la conducción de un vehículo, para determinar la conducta adecuada o inadecuada del conductor en esa determinada circunstancia.

En relación al tránsito existe negligencia automotriz y negligencia peatonal. Si un vehículo transita con exceso de velocidad, al mismo tiempo y circunstancia que un peatón cruza desprevenidamente una calle, se convierte en una contraposición en donde se produce la culpa concurrente, que no solamente alcanza al culpable o responsable mayor, sino también a la víctima. Siempre la negligencia es una característica de no hacer conciencia del ser humano, tanto del conductor, como del peatón.

²²Jackobs, Günther (1989) Derecho Penal. El Derecho Penal del Enemigo. Parte General. Tomo I. Instituto Latinoamericano del Derecho. Dr. Alfonso Zambrano Pasquel. Ecuador.

²³Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

²⁴Cabanellas, Guillermo. (1972) Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. Pág. 17.

En el Manual Teórico Práctico sobre Delitos de Tránsito,²⁵ escrito por Fernando Yávar Núñez, Julio Vásquez Varas y Carlos Montúfar Fuentes, citan a Cabanellas, considerando el criterio de que “la temeridad es un acto arriesgado a la que no precede un examen mediano sobre los peligros que puede acarrear”. El exceso de velocidad es un ejemplo claro de este acto de temeridad.

Los instintos le pueden decir al conductor, al ciclista o al peatón, si actuó o no con negligencia. Pero no existe un reglamento expreso que haya violado la persona. Los abogados examinarán diversas fuentes, para determinar quien tuvo la culpa. El fiscal y el juez analizarán los factores que determinaron si un conductor fue negligente. La negligencia es una “omisión simple e impropia, una inobservancia de los deberes que le incumben a cada cual frente a una situación inesperada”.²⁶

La imprudencia por otra parte, es la falta de sensatez y cordura, la indiscreción en los actos, la evitación de la diligencia debida. Hacer las cosas defectuosamente o de manera inadvertida. Falta de previsión para hacer las cosas. Cuando la negligencia es inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones, obrando con malicia, se constituiría en un delito.

Por tanto, la imprudencia es la actuación sin cuidado y sin cautela. El imprudente está arrastrando un riesgo para sí mismo y para los demás. Mientras mayor es la imprudencia, más cercano está el riesgo. En “Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación”, Olano Valderrama dice que la imprudencia es “la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa”.²⁷

²⁵Yávar Núñez, Fernando. (2006) —Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito. Pág. 39.

²⁶Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

²⁷Valderrama, Olano. (2004) —Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación. Pág. 107.

El conductor debe prever un riesgo en cada una de sus acciones. No con exceso de desconfianza, pero si con incremento de la sensatez. El exceso de autoconfianza, puede convertirse en una patología preocupante, considerando la persona que se excede en destreza y habilidad personal. Esto precisamente es la imprudencia.

La impericia, en cambio, es la falta de pericia atinente a la habilidad, a la cualidad del que es experto en alguna cosa. La impericia en conducir un vehículo, es la falta de habilidad, condición de experto, al conducir un vehículo, sin tener la habilidad para hacerlo. Lo que puede dar lugar a una infracción de tránsito debido a la inadecuada acción. La impericia presupone un defecto o carencia de los conocimientos técnicos o científicos indispensables para cumplir bien una tarea.

2.1.1.1. Tipos de Contravenciones Recurrentes en la Ciudad de Quevedo.

Se trata de establecer un banco de información, que permita conocer con precisión las condiciones estadísticas, frecuencias y condiciones de las contravenciones, que típicamente acontecen en una ciudad con características particulares, cuya cultura y conocimientos de la Ley de Tránsito, se ven influenciadas por la geografía y estilos de vida de una comunidad.

La recurrencia de este tipo de contravenciones, permitirá abordar las áreas específicas de conflicto, que solamente a través de la investigación se podrá generar un marco referencial que sirva para un análisis más profundo. Dicho análisis permitirá fortalecer propuestas de apoyo a la aplicación de la Ley y el mejoramiento de la aplicación jurídica.

Muchas de las averiguaciones en torno a precisiones estadísticas, de información oficial, no son obtenidas con facilidad, por cierto nivel de

hermetismo que tienen las instituciones públicas al respecto. Reserva de información que hace dificultoso obtener datos precisos. Sin embargo, de lo obtenido, se pueden deducir aspectos importantes, relacionados con el tema.

Según el Artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, “las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”.²⁸

El tema de las contravenciones se establece en el Capítulo V, De las Contravenciones, a partir del Artículo 138 hasta 145. Ahí se deja entrever en detalle lo que se indica en el cuadro posterior, donde se sintetizan los artículos, los literales, el tipo de infracción (leve, grave y muy grave), la clase de contravención (primera, segunda y tercera), así como el tipo de sanciones que se imponen (multa, licencia u otra sanción). (Ver Cuadro 1)

DETALLE DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO Y SU RESPECTIVA SANCION						
ART.	LITERAL/NUMERAL	TIPO	CLASE	SANCIONES		
				MULTA	LICENCIA	OTRA SANCION
139	a,d,i,j,k,l,p,q	Leve	Primera	5% R.B.U	No	No
	b,c,e,f,g,h,m,n,o,r			5% R.B.U	(-1,5) puntos	
140	e,f,i,o,p,q,u)	Leve	Segunda	10% R.B.U	No	No
	a,b,c,d,g,h,j,k,l,m,n,r,s,t			10% R.B.U	(-3) puntos	
141	b,q,r,w,y,z	Leve	Tercera	15% R.B.U	No	No
	a,c,d,e,f,g,h,i,j,k,l,m,n,o,p,s,t,u,v,x			15% R.B.U	(-4,5) puntos	
142	e,i,k,l	Grave	Primera	30% R.B.U	No	No
	a,b,c,d,f,g,j			30% R.B.U	(-6) puntos	
	H			30% R.B.U	(-6) puntos	Retención vehículo
143	b,e,f,g,h	Grave	Segunda	40% R.B.U	No	No
	a,c,d			40% R.B.U	(-7,5) puntos	

²⁸Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

144	a,b,c,d,	Grave	Tercera	50% R.B.U	(-9) puntos	No
145	a,b,d,e,g	Muy Grave		1 R.B.U	(-10) puntos	Prisión (3 días)
	c,f,h			2 R.B.U	(-10) puntos	Ret. Vehíc. (7 días)
	1			1 R.B.U	(-15) puntos	Prisión (30 días)
	2 (1)			1 R.B.U	(-5) puntos	Prisión (5 días)
	2 (2)			1 R.B.U	(-10) puntos	Prisión (15 días)
	3			2 R.B.U	(-30) puntos	Prisión (60 días)

* R.B.U (Remuneración Básica Unificada del Trabajador en general)

Tabla N° 1

Cuadro No.: 1

Fuente: Base de Datos de contravenciones Dirección de Tránsito

Diseño: Autora JCHZ

El amplio capítulo V De las Contravenciones, deja entrever, la serie de elementos que deben ser considerados al momento de interpretar y sancionar dichas contravenciones. En primer lugar, la levedad o la gravedad de los hechos, depende de la óptica desde la cual se mire el proceso. Para la víctima puede ser considerado el hecho como grave, pero para el artículo de la Ley, no es otra cosa que una infracción leve, sancionable como contravención de primera clase.

He ahí, que de igual manera, lo que para unos puede estar enmarcado dentro de la ley, para otros podría afectar aspectos vitales, la economía, la condición social, los efectos traumáticos para terceros, entre otros elementos que se pueden detectar.

Por ejemplo, sancionar con el cinco por ciento de la remuneración básica unificada y la reducción de 1,5 puntos en la licencia de conducir, al conductor que use inadecuadamente la bocina, puede parecer algo común e intrascendente. Sin embargo, para las personas que residen en zonas comerciales y concurridas de las ciudades, poniendo como ejemplo la calle Bolívar entre séptima y octava de la ciudad de Quevedo, el ruido puede convertirse en un conflicto de salud mental y física, de alta gravedad.

Quien conduzca un vehículo sin placas de identificación es otra sanción leve. Pero hay conductores, que exprofesamente han deteriorado la visibilidad de sus placas, borrándolas o repintándolas irregularmente, para que sus datos específicos no sean claros. Los hay quienes ocultan los datos de las placas ingenuamente con un adhesivo, no las lavan continuamente, no les ponen luces nocturnas que los visibilicen, apoyándose en la cultura de la “viveza criolla”, característica particular de cierto sector de la gente.

El comercio informal, el vendedor ambulante, quien oferta sus productos en buses y colectivos, sigue siendo una forma de operar en los servicios de transportes públicos urbanos e interprovinciales. Cambiar con la aplicación del Artículo 139, literal e), no será una cosa fácil. Los elementos fundamentales están en la economía del pueblo y en su cultura. Muchos conductores de servicio público, incluso son amedrentados por ciertos inescrupulosos comerciantes, que piensan que es una obligación de los pasajeros escuchar sus mensajes y aceptar sus ofertas de productos de la más variada naturaleza.

Qué decir, por ejemplo, del Artículo 139, literal l), donde se indica que habrá una contravención y sanción a “los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto”. Hace aproximadamente cuatro años, en la ciudad de Quevedo como en otras ciudades del país, se estableció sanción y multa a los peatones que incumplan esta norma. “Un mes duró la medida”. Nunca más se ha vuelto a escuchar de la aplicación de esta norma. El peatón y su imprudencia, son una de las causas fundamentales de los accidentes de tránsito y de la consecuente contravención de los conductores.

La ciudad de Quevedo, se caracteriza por tener un tránsito vehicular de motocicletas, que a decir del Servicio de Rentas Internas, constituye alrededor del cuarenta por ciento del parque automotor de la provincia de

Los Ríos. Es decir, que por cada diez vehículos, cuatro son motocicletas. Y el motociclista es anárquico por naturaleza. Su circulación es por la derecha o por la izquierda, en sentido contrario de la calzada e incluso transversalmente, cuando hacen maniobras circenses con el propósito de ganar unos metros en su trayecto. La prensa de la ciudad de Quevedo, diariamente anuncia accidentes, heridos e incluso muertos, relacionados con motociclistas que conducían mal. Pero que se los convierte en víctimas del conductor del tráiler o del padre de familia que conducía prudentemente su vehículo rumbo a su hogar o trabajo. Las manipulaciones jurídicas para sacar ventaja económica del suceso, raya lo ético de las situaciones que viven ciertos procedimientos legales.

El Artículo 139, en el literal q), indica las sanciones a “los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras...”. Todos hemos sido testigos de la cantidad de animales que son atropellados en las carreteras y en las vías de la ciudad, diariamente. Se los cuenta por decenas. Pero sus propietarios jamás han sido ni serán sancionados. Pero es que los artículos de la ley, no son para ser letra muerta. No son para estar solamente escritos. No son solamente para “casos excepcionales o dirigidos con alguna maliciosa intención.”²⁹

Por las noches, resulta terriblemente arriesgado, ver como vehículos que circulan en sentido contrario tienen luces encendidas en alto nivel, neblineros y luces led (blancas), cuyo reflejo imposibilita la visión del conductor que va en sentido contrario. El Artículo 139, en su literal s), sanciona estas contravenciones. Pero no así los vigilantes, cuyo control de estos hechos, resulta casi imposible de comprobar. Es que la ley no puede ser utópica ni surrealista.

²⁹Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

El Artículo 140 de la Ley, hace notar las contravenciones leves de segunda clase. Se sanciona con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general. Pero, por ejemplo, ¿cómo se pondría controlar y sancionar a todas las personas que no conducen sus vehículos por el lado derecho de la calzada? La norma estipula en el literal b), a “quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble circulación”. Pero la infracción debería ser tomada en cuenta en todas las vías, unidireccionales y bidireccionales.

El Artículo 140, literal m) sanciona al “conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres”. Está comprobado científicamente, que incluso el dispositivo denominado “manos libres”, disminuye en un tercio la capacidad de concentración de un conductor al manejar su vehículo. La ley, en consecuencia, necesita que sea planteada con criterios técnicos de mecánica, física, psicología humana y tecnología electrónica.

El Artículo 141 de la Ley, sanciona las contravenciones leves de tercera clase. Ahí se sanciona además con cuarenta horas de trabajo comunitario, a parte de la sanción pecuniaria y de rebaja de puntos. Pero si se menciona el literal h), que indica “el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo”. Entonces, si se aplicara esta norma una gran cantidad de conductores de taxis de la ciudad de Quevedo, debieran estar haciendo trabajo comunitario todos los días de la semana.

Súmese a lo anterior, lo que indica el literal i) del mismo Artículo 141, “el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril”. Pues el resto de los taxistas de la ciudad de Quevedo, también terminaría haciendo trabajo comunitario en algún lugar de la ciudad.

Qué decir, de las contravenciones graves de primera clase, que se refieren en el Artículo 142 de la Ley. Cosa curiosa, éstos ya no tienen como sanción el trabajo comunitario. Si tienen una multa del treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador y la reducción de seis puntos de su licencia. Por ejemplo el irrespeto a los semáforos, que se refiere en el literal a) de dicho artículo. Una gran cantidad de accidentes suceden por no respetar el disco pare, el semáforo o los límites de velocidad.

Cuando se refieren a las contravenciones graves de segunda clase, no solamente son sanciones destinadas para los conductores. El Artículo 143, literal e) señala que “quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones...”. De igual modo, el literal f) señala que “quienes roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios luego de terminadas las obras (...) se los sancionará con multa pecuniaria...” Las condiciones de desorden en la construcción de la ciudadanía, los obstáculos que ponen un grupo de muchachos de la barriada, la falta de reparación de alcantarillas y la imprudente acción de muchas personas, resultan evidente en la ciudad. Esto responde muchas veces a una cultura de indisciplina social. No hay respeto por el bien público. Condiciones múltiples se presentan cotidianamente en la ciudad de Quevedo, donde sus habitantes ven con indiferencia la transgresión de las normas del Buen Vivir, sin que esto se asuma con actitud crítica, reflexión y sentido común.

Y qué decir, en torno al Artículo 145 de la Ley, donde se establecen las llamadas contravenciones muy graves. La sanción es una multa de una remuneración básica unificada del trabajador. Alrededor de trescientos cincuenta y cuatro dólares, tres días de prisión y pérdida de diez puntos en la licencia de conducir. Los sancionados serán personas que

conduzcan bajo efectos de estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez. Las denominadas “batidas” se han convertido en una forma de realizar operativos, que en la mayoría de los casos no son efectuados con la presencia de autoridades judiciales ni fiscales, sino por simple disposición de un superior, que ha decidido “realizar un operativo”, con un solo propósito: lograr algún tipo de beneficio económico personal.

2.1.1.2. Índice de Contravenciones en la Ciudad de Quevedo.

Conocer el índice de contravenciones en la localidad de la ciudad de Quevedo, permitirá diseñar la investigación con actualidad e importancia colectiva, que permita abordar situaciones conflictivas cada vez más comunes, debido a la falta de apego al cumplimiento de la Ley.

La realidad exige tomar conciencia de la responsabilidad que implica la conducción de un vehículo, para así hacer efectiva la aplicación de la Ley. El índice de contravenciones permitirá establecer comparaciones y cotejar niveles de adaptación, conocimientos y cambios estructurales en los sistemas de control y de vialidad.

Comprender las causas de las contravenciones es la primera medida para establecer un cabal juzgamiento de las mismas y de esa manera evitar que las infracciones queden en la impunidad o bien, las leyes se conviertan en demasiado blandas para determinados casos.

Evitar la impunidad, impedir la prescripción de las acciones y mejorar la regulación de tránsito vehicular, se relaciona profundamente con el carácter jurídico que abordan las leyes de tránsito.

Identificar las causas, los factores, las circunstancias de las contravenciones de tránsito, permitirá una aplicación objetiva y veraz de la

justicia. “Existen aristas del conflicto que todavía no son visibles para la comunidad, como tampoco se han logrado visualizar algunos aspectos trascendentes dentro de la jurisprudencia y la aplicación del Derecho”.³⁰

Según datos proporcionados por la prensa local, uno de los problemas más comunes guarda relación con las noches de diversión y el riesgo de ser víctima de un accidente de tránsito por estado de embriaguez. El alcohol es un producto que puede resultar letal para el organismo humano. Basta con 0,2 gramos/litro, para comenzar a afectarlo, dice ANETA. La corteza cerebral es la parte fisiológica y anatómica que es responsable del pensamiento, el razonamiento y el juicio. Alterar esta área del sistema nervioso es un conflicto tan común, que a nadie parece importarle sus consecuencias. En un conductor, el alcohol perturba sus aptitudes, alterando notablemente sus sensaciones y visibilidad sobre todo.

Para el Capitán Byron Navarros, anterior Jefe de la Subjefatura de Tránsito de Quevedo, el índice de tragedias que se registran en la ciudad, no se ha incrementado para el año 2014, debido a que han existido operativos de control en diferentes puntos de la ciudad. Según la información proporcionada, existe un procedimiento que se inicia “deteniendo el vehículo y solicitando a la persona que se baje del mismo. Luego se solicitan sus documentos, que en este caso son la licencia de conducir y la matrícula del vehículo”.³¹ Posteriormente, se procede a solicitarle que sople el alcoholímetro y si la prueba marca 0,3 g/l o más de alcohol, el individuo conductor será trasladado al Centro de Detención Provisional (CDP). Se realiza el “parte policial correspondiente y se traslada el caso al Juez de Tránsito para que proceda a su sanción. La

³⁰López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.

³¹Diario La Hora. Nota de prensa. Disponible en:<http://www.lahora.com.ec/index.php/movil/noticia/1101027683>

fuente señala que las causas de accidentes son embriaguez del conductor”.³²

Cuando el conductor ingiere licor, disminuyen sus reflejos, hay una falsa percepción de las distancias y los tiempos, se duplica la pérdida de atención, equivocada percepción de velocidad, euforia, incremento del tiempo de reacción, somnolencia, visión borrosa, mareo, decisiones erróneas, falta de percepción, dificultad para tomar decisiones, no puede mantener el equilibrio cuando está de pie.

El bebedor minimiza su estado, señalando que “es la última copa que bebe”, que “no hay ningún problema en que él maneje”, que “no está borracho”, con un sinnúmero de razonamientos y justificaciones para sus actos inconsecuentes. A esto súmese la cantidad de alcohol ingerido y la frecuencia en un determinado tiempo. La pérdida de control físico y emocional, la agresividad incrementada, los sentimientos de adversidad, la pérdida de interés, el agotamiento y la inmadurez emocional, se suman a los factores generados por el consumo de sustancias.

El psicólogo clínico Danilo Trujillo Chicaiza, de la Policía Nacional de Quevedo, sostiene que las secuelas de los accidentes de tránsito, producido por la embriaguez de los conductores, persisten en el tiempo y requiere asesoramiento psicológico profesional. Especialmente, cuando quedan secuelas de invalidez y discapacidad. Por aquello, es importante adquirir conciencia de la responsabilidad que implica conducir, sobre todo si la persona ha ingerido licor y tiene que manejar su vehículo. La policía nacional puede asesorar y guiar a una persona que ha consumido licor, cuando ésta reporta su situación, sin necesidad de que exista una sanción.

³²Vallejo Torres, Williams. (2013) La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

2.1.1.3. Comparación con Otras Ciudades del Ecuador.

La comparación de los índices conflictivos en el tránsito, revelados en la ciudad de Quevedo, permitirá establecer parámetros de identidad o tendencias, frente a otras ciudades del país.

Los resultados del comportamiento social y jurídico que se haya dado en las distintas ciudades, revelará las condiciones diferenciales. La diversidad cultural del país, guarda vinculación con estos aspectos comparativos que se revelarían en la investigación.

La Dirección de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito, ha elaborado los principales datos estadísticos para enero del año 2015. Algunos de estos indicadores son los siguientes:

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL – ENERO 2015			
PROVINCIAS	ENERO	TOTAL DE ENERO	PORCENTAJES
Azuay	126	126	4,39%
Bolívar	14	14	0,49 %
Cañar	27	27	0,94
Carchi	16	16	0,56 %
Chimborazo	45	45	1,57 %
Cotopaxi	131	131	1,32 %
El Oro	77	77	2,68 %
Esmeraldas	25	25	0.87 %
Galápagos	0	0	----
Guayas	572	572	19,92 %
Imbabura	68	68	2,37 %
Loja	60	60	2,09 %
Los Ríos	122	122	4,25 %

Manabí	123	123	4,28 %
Morona Santiago	10	10	0,35 %
Napo	17	17	0,59 %
Orellana	20	20	0,70 %
Pastaza	12	12	0,42 %
Pichincha	1244	1244	43,31 %
Santa Elena	41	41	1,43 %
Sto. Domingo de los Ts.	68	68	2,37 %
Sucumbíos	11	11	0,38 %
Tungurahua	128	128	4,46 %
Zamora Chinchipe	8	8	0,28 %
Total	2.872	2.872	100 %
%	100 %	100 %	

Cuadro No.: 2

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Dirección de proyectos

Diseño: Autora JCHZ

La provincia de Los Ríos, registra 122 siniestros en el mes de enero del año 2015, representando el 4,25 % a nivel nacional. Casi a la par que las provincias de Manabí y Azuay.

2.2. Fundamentación.

El debido proceso³³ es un derecho fundamental de obligatorio cumplimiento, con el cual deben actuar todos los organismos jurisdiccionales del país. Se trata de fortalecer la defensa de los derechos ciudadanos. Establecer “procesos penales donde se respeten las garantías básicas, consagradas en la Constitución”.³⁴

³³Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

³⁴Jornadas de Derecho Penal (2007). Debido Proceso y Medidas de Coerción Personal. Magaly Vásquez González, Coordinadora. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas.

El acceso de los ciudadanos a la justicia, tiene sus dificultades en el hecho de que el quehacer jurídico tiene un léxico con términos incomprensibles para el ciudadano común, “que no siempre entiende con claridad el verdadero contenido de los procesos. Esta misma situación resulta atentatoria contra el debido proceso. Pero no se han buscado soluciones satisfactorias al evento, con el fin de desvanecer las dudas e inseguridades respecto a la acción de la ley”.³⁵

El debido proceso, se encuentra ligado al orden justo. A más de adecuadas reglas de procedimiento, se trata de mecanizar las reglas de procedimiento. Establecer la protección mediante la tutela, que consiste en un proceso justo, respetando los “principios procesales de publicidad, inmediación, libre apreciación de la prueba, todo esto encausado en Derecho. Se examinarán algunas de las principales concepciones jurídicas, relacionadas con la efectiva aplicación del debido proceso”.³⁶

2.2.1. Doctrina.

Para el Dr. José García Falconí, catedrático de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad Central del Ecuador, el Artículo 24 de la Constitución vigente señala: “Para asegurar el debido proceso deberán observarse las siguientes garantías básicas, sin menoscabo de otras que establezca la Constitución, los instrumentos internacionales, las leyes o la Jurisprudencia...” Y elabora diecisiete reglas que gobiernan o dirigen al debido proceso.

Para García, el debido proceso “es el más perfecto y sofisticado instrumento de resolución de disputas o conflictos de contenido o relevancia jurídica, pues el proceso tiene reglas que nos permiten llegar a una resolución justa debida”. (sic)

³⁵Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

³⁶Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

Y continúa expresando: "... para que el Estado pueda castigar penalmente se exige siempre la existencia del proceso.³⁷ Pero no de cualquier proceso, sino de uno en el que se respete las garantías constitucionales, esto es lo que permite calificar a un proceso de justo o debido", concluye indicando García Falconí.

El referido autor sostiene que "existe en el Ecuador violación de los derechos ciudadanos; y, es así que quienes vivimos en el país, buscamos por los medios jurídicos a nuestro alcance (sic), que las garantías constitucionales que le son inminentes a su condición de ciudadanos nos sean respetados. (sic) Las garantías constituyen técnicas de protección diferentes a los derechos mismos; y, las garantías se encuentran específicamente detalladas en el Artículo 24 de la Constitución".³⁸

Las garantías constitucionales y el debido respeto a las mismas, "es un instrumento de protección de las condiciones de libertad de las personas; y es el principio limitativo del poder del Estado; desde el punto de vista de los derechos y garantías constitucionales, se los conoce como principios constitucionales.³⁹ Ellos surgen de la Ley Suprema, "que otorga fundamentos de validez al orden jurídico del Estado y regulan el Derecho Penal ecuatoriano".⁴⁰

Estas medidas evitan el monopolio del poder de decidir sobre los conflictos y de averiguar la verdad real. Está limitado por un conjunto de principios, cuyo objetivo es racionalizar el uso del poder del Estado, evitando la arbitrariedad y procurando la seguridad jurídica de los peatones y conductores del país, como es el caso que acoge esta tesis.

³⁷Jackobs, Günther (1989) Derecho Penal. El Derecho Penal del Enemigo. Parte General. Tomo I. Instituto Latinoamericano del Derecho. Dr. Alfonso Zambrano Pasquel. Ecuador.

³⁸Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2005/11/24/que-es-el-debido-proceso/enero2015/jchz>

³⁹Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

⁴⁰Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresores myl. Quito.

De poco sirve asegurar otros derechos, si no se garantiza que los procesos en los cuales esos derechos deberán hacer valer, respetando los derechos fundamentales y evitar el desamparo.

Las garantías constitucionales son los mecanismos que la Ley dispone, para que la persona defienda sus derechos, reclame cuando asuma que corren peligro de ser conculcados, cuando crea que están siendo indebidamente restringidos; y ser reparados, cuando han sido violados.

En el país, actualmente existen las garantías de carácter procesal, las cuales han adquirido una mayor importancia en el orden procesal penal, especialmente. No podrá existir condena válida, si el camino seguido para su imposición ha quebrantado alguna de las garantías constitucionales, las cuales deben ser respetadas desde un principio.

Las garantías son un medio para prevenir la arbitrariedad de la Ley y de quienes pretenden aplicarlas. No es más eficiente un sistema penal, cuanto más duro y represivo sea; o cuantos menos derechos y garantías reconozcan al acusado.

El nuevo Código de Procedimiento Penal, es un documento que garantiza los derechos de los ciudadanos, sin pasar al absurdo de la impunidad, pero señalando los parámetros mínimos que deben observar. La justicia y la democracia que supuestamente existe en el país. Mucho va a depender del “trabajo eficiente que hagan los miembros del control de tránsito y policiales, al momento inicial de recopilar los elementos que permitan incriminar a una persona como autora de un hecho”.⁴¹

El debido proceso pretende una justicia adecuada a la dignidad humana. No se encuentra subordinada ante nada. Si se condena a alguien, se lo condena en su condición de persona y con los elementos suficientes de

⁴¹Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

juicio, que razonablemente justifiquen las decisiones procesales.⁴² Se garantiza al ciudadano de la tutela de sus derechos fundamentales, para que el proceso seguido en su contra concluya con el dictado de una sentencia fundada y en el fiel cumplimiento de los principios supremos que salvaguarda el Estado para cada uno de sus ciudadanos.

La garantía del sistema procesal se encuentra regulada en el Artículo 23, numerales 17 y 24 de la Constitución: el debido proceso y sus garantías. No existiendo garantía más importante que la de un justo proceso. La garantía procesal del debido proceso,⁴³ es precisamente la condición que moviliza a la justicia en todos los ámbitos, siendo precisamente el de “tránsito vehicular, uno de los más vulnerados, debido a la urgencia de sus decisiones, muchas veces con perspectiva subjetiva de los hechos y enmarcada en suposiciones. Esto hace que se vulneren las garantías y derechos de las personas, poniendo en riesgo el debido proceso”.⁴⁴

Para el Dr. Alex Silva Calle, abogado en libre ejercicio profesional, el debido proceso como derecho de protección en el Ecuador es “una institución instrumental en virtud de la cual debe asegurarse a las partes en todo proceso legalmente establecido y que se desarrolle sin dilaciones justificadas oportunidad razonable de ser oídas por un tribunal competente, predeterminado por la ley, independiente e imparcial, de pronunciarse respecto de las pretensiones y manifestaciones de la parte contraria, de aportar pruebas lícitas relacionadas con el objeto del proceso y de contradecir las aportadas por la contraparte, de hacer uso de los medios de impugnación consagrados por la ley contra las

⁴²López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.

⁴³De Bernardis, Luis Marcelo. (2004). La garantía procesal del debido proceso. Número 1 de Biblioteca Universitaria de Derecho Procesal. Edit. Cultural Cuzco. 2da. Edición. 422 pgs. Perú.

⁴⁴Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

resoluciones judiciales motivadas y conformes a derecho, de tal manera que las personas puedan defender efectivamente sus derechos”.(sic)⁴⁵

La esencia del debido proceso, es el respeto a los preceptos legales, que asisten a un individuo sometido a un proceso. Las normas deben encaminarse a garantizar a la persona su dignidad humana, tratando de evitar el cometimiento de arbitrariedades o abusos de parte de las autoridades involucradas en el proceso.

El debido proceso está garantizado en la Constitución, específicamente consagrado en los Artículos 76 y 77, respectivamente, estableciendo “pautas y criterios normativos, los cuales deben seguirse en todos los procesos”.⁴⁶

Se reconoce los derechos y garantías a las personas que se encuentran privadas de libertad, siendo de aplicación obligatoria, entre otros:

La detención: Que debe ser pedida por el Fiscal, con el propósito de investigar un delito de acción pública. “No puede exceder más allá de veinticuatro horas y esa detención debe ser decretada por el Juez de Garantías Penales”.⁴⁷

La prisión preventiva: Es una medida excepcional, utilizada para garantizar la comparecencia del procesado o acusado, al proceso. Pero debe establecerse claramente, que las medidas no privativas de libertad son insuficientes para garantizar la presencia del procesado a juicio.

El derecho del detenido a la información: Informado en su propio idioma, sobre los elementos o razones de su detención, señalando nombres y

⁴⁵Disponible en: <http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/jchz>

⁴⁶Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

⁴⁷Vallejo Torres, Williams. (2013) La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

apellidos de la autoridad que ordenó su detención, las causas, los nombres y apellidos de los policías que lo detienen y el derecho a ser asistido por un abogado de su elección y acogerse al derecho al silencio constitucional.

Derecho a la asistencia jurídica antes del juicio: Tienen el “derecho irrenunciable a recibir asistencia jurídica de un abogado en las etapas de la indagación previa, instrucción fiscal, en la audiencia preliminar y en la etapa de juzgamiento. Debe contar con tiempo suficiente para preparar su defensa y para reunir las pruebas necesarias para acreditar su inocencia en un hecho o accidente”.⁴⁸

Derecho de comparecer sin demora ante un juez: Todo procesado tiene que comparecer sin demora, de manera inmediata y oportuna, para hacer efectivo su derecho a la defensa.

Derecho a impugnar la legalidad de la detención: Sobre todo cuando ésta es “ilegal o no existen los elementos de hecho y derecho para su aplicación. Solicitando inmediatamente la revocatoria al juez de garantías penales”.⁴⁹

Derecho a ser juzgado en un plazo razonable o a ser puesto en libertad: Todo proceso tiene un plazo prudencial para su conclusión. La instrucción fiscal tiene una duración de noventa días.

Caducidad de la prisión preventiva: Como medida cautelar, la prisión preventiva tiene su límite de aplicación. Luego de lo cual, el procesado puede obtener su libertad. En los delitos sancionados con prisión, la prisión preventiva no podrá exceder de seis meses y en los delitos sancionados con reclusión, no podrá exceder de un año.

⁴⁸ Ib. Idem.

⁴⁹Vallejo Torres, Williams. (2013) La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

Derechos durante el interrogatorio: El procesado, a través de su abogado defensor, puede interrogar a todos los testigos y al ofendido, si así lo amerita. También puede acogerse al derecho al silencio.

Derecho a no sufrir torturas: Todo procedimiento penal debe respetar la integridad personal (psicológica, física y sexual) del procesado. Toda tortura debe tener carácter de ineficacia jurídica y vuelve nulo al proceso penal.^{50 - 51}

2.2.2. La Tutela Efectiva.

El término “tutela judicial efectiva”, tiene una difícil interpretación. Depende de la perspectiva procesal, de la naturaleza compleja del derecho, desde su propia jerarquía. Cuando el “Estado asume la potestad de resolver los conflictos de relevancia jurídica, de imponer sanciones y de ejecutar resoluciones provenientes de dicho poder, asume a su vez un deber de tipo prestacional. En consecuencia, debe preverse mecanismos adecuados para otorgar la tutela que las personas requieren para solucionar sus controversias”.⁵²

Es un derecho subjetivo de los ciudadanos, que implica que el “poder público se organice, garantizando los aspectos imperativos de la justicia”.⁵³ El derecho está basado en la Carta Magna. Toda persona puede requerir del Estado la prestación del servicio público de la administración de justicia. Esa intervención estatal debe reunir condiciones mínimas que aseguren a las partes de un proceso, sus debidos derechos.

⁵⁰<http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/ichz>

⁵¹Gozaíni, Osvaldo Alfredo (2004) El debido proceso: derecho procesal constitucional. Edit. Rubinzal-Culzoni Editores. ISBB 9507275495, 9789507275494. 703 Págs. Colombia.

⁵²Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

⁵³Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

El derecho a la acción de la tutela efectiva, es de “carácter permanente, subjetivo y autónomo, en cuanto que no se ejecuta hasta que su titular requiera proteger judicialmente un derecho que considera que ha sido vulnerado”.⁵⁴

Hay una relación de acción – reacción, entre la pretensión a la tutela jurídica como derecho abstracto y la pretensión material, que se conduce a través de la demanda en el proceso. Se trata de concretizar y dinamizar el derecho, mediante la pretensión procesal. La concepción abstracta del derecho se complementa con la de pretensión procesal. El deber prestacional del Estado se manifiesta en su plenitud, cuando el proceso concluye con una resolución. “La trilogía estructural señalada por Véscovi constituye la conjunción entre la acción, la jurisdicción y el proceso”.⁵⁵

El derecho a la tutela judicial efectiva, se conceptúa como el de acudir al órgano jurisdiccional del Estado, para que éste otorgue una respuesta fundamentada en el Derecho, frente a una determinada pretensión, estructurada a través de una demanda. Esto no significa necesariamente que la respuesta deba ser necesariamente positiva a favor de la pretensión.

Es un derecho de carácter autónomo e independiente del derecho sustancial, expresado en la facultad de un ciudadano para requerir la prestación de servicios por parte del Estado, en lo referente a la administración de justicia, obtener una sentencia y sus respectivos derechos.

⁵⁴Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) *Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito*. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

⁵⁵Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/funcionjudicial/2013/06/17/tutela-judicial-efectiva/ene2015/jchz>

El principio básico de la definición de la tutela judicial efectiva, “es alcanzar una respuesta, que reúna los requisitos constitucionales y legales para cada caso. La tutela judicial efectiva tiene múltiples contenidos”.⁵⁶

2.2.3. Derecho a la Congruencia.

La congruencia es la coherencia o relación lógica. Se trata de una característica que se comprende a partir de un vínculo entre dos o más cosas. Por ejemplo, no hay congruencia si una persona acusa a otra de haberla atropellado, cuando la supuesta víctima nunca estuvo presente en el lugar de los hechos. Cuando un juez detecta faltas de coherencia en las declaraciones de los testigos y las pruebas o evidencias realizadas.

Jorge Horacio Zinny, plantea que “si el proceso judicial es un método racional de debate, un instrumento para la solución pacífica de los conflictos intersubjetivos de intereses que se suscitan en la convivencia, para que tal finalidad se alcance, debe haber una exacta relación o correspondencia (concordancia) entre la pretensión del actor, la oposición del demandado (resistencia), los elementos de prueba válidamente colectados e incorporados y la decisión del tribunal. Esta concordancia recibe el nombre de “congruencia”, a la que Ayarragay, siguiendo a Aragonese Alonso, define como “un principio normativo que limita facultades resolutorias del juez, por el cual debe existir identidad entre lo resuelto y controvertido, oportunamente, por los litigantes, y en relación con los poderes atribuidos en cada caso al órgano jurisdiccional por el ordenamiento jurídico”.⁵⁷

2.2.4. Derecho al Debido Proceso.

⁵⁶López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.

⁵⁷Disponible en: <http://www.taringa.net/posts/info/1794405/Derecho-La-congruencia-procesal.html/feb2015/ichz>

El debido proceso implica la observación de las garantías básicas, fundamentadas en lo que la Constitución beneficia para todos los ciudadanos. Se deben considerar aquellos instrumentos de categoría internacional, las leyes del Estado y todas las normativas dirigidas a proteger la dignidad de las personas, tal como lo planteara García Falconí, anteriormente. Aquél sugiere que el debido proceso “es el más perfecto y sofisticado instrumento de resolución de disputas o conflictos de contenido o relevancia jurídica, pues el proceso tiene reglas que nos permiten llegar a una resolución justa y debida”. (sic)⁵⁸

Las garantías constitucionales son los mecanismos que la Ley dispone, para que la persona defienda sus derechos, reclame cuando asuma que corren peligro de ser conculcados, cuando crea que están siendo indebidamente restringidos; y ser reparados, cuando han sido violados.

Se dice entonces, que en el Ecuador existen las garantías de carácter procesal. No pudiendo existir condena válida, si el camino seguido para su imposición ha quebrantado alguna de las garantías constitucionales, las cuales deben ser respetadas desde un principio. Las garantías son un medio para prevenir la arbitrariedad de la Ley y de quienes pretenden aplicarlas.

Si se vulneren las garantías y derechos de las personas, poniendo en riesgo el debido proceso,⁵⁹ es necesariamente la circunstancia que moviliza a la justicia en todos los espacios, siendo precisamente el de tránsito vehicular, “uno de los más transgredidos, debido a la urgencia de sus arbitrajes, muchas veces con figura subjetiva de los hechos y encuadrada en supuestos”.⁶⁰

⁵⁸Disponible en:

<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2005/11/24/que-es-el-debido-proceso/enero2015/ichz>

⁵⁹De Bernardis, Luis Marcelo. (2004). La garantía procesal del debido proceso. Número 1 de Biblioteca Universitaria de Derecho Procesal. Edit. Cultural Cuzco. 2da. Edición. 422 pgs. Perú.

⁶⁰Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

Silva Calle indica, que el debido proceso “una institución instrumental en virtud de la cual debe asegurarse a las partes en todo proceso legalmente establecido y que se desarrolle sin dilaciones justificadas oportunidad razonable de ser oídas por un tribunal competente, predeterminado por la ley, independiente e imparcial, de pronunciarse respecto de las pretensiones y manifestaciones de la parte contraria, de aportar pruebas lícitas relacionadas con el objeto del proceso y de contradecir las aportadas por la contraparte, de hacer uso de los medios de impugnación consagrados por la ley contra las resoluciones judiciales motivadas y conformes a derecho, de tal manera que las personas puedan defender efectivamente sus derechos”.(sic)⁶¹

La esencia del debido proceso, es el respeto a los preceptos legales, que asisten a un individuo sometido a un proceso. Las normas deben encaminarse a garantizar a la persona su dignidad humana, tratando de evitar el cometimiento de arbitrariedades o abusos de parte de las autoridades involucradas en el proceso.

2.2.5. Derecho a la Seguridad Jurídica.

Xavier Neira Menéndez, enfatiza, que siendo el Ecuador un Estado Constitucional de Derechos y Justicia, tal como reza el Artículo 1 de la Carta Magna; el Artículo 11, proclama que “ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de derechos ni de garantías constitucionales, (...) ordenando a que los servidores públicos apliquen la norma y la interpretación que más favorezca su efectiva vigencia; en caso de no hacerlo, dichos servidores estarán obligados a reparar las violaciones de derechos al ciudadano, asumiendo el Estado sus costos y ejerciendo, inmediatamente, el derecho de repetición contra el servidor negligente”.⁶²

⁶¹Disponible en: <http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/jchz>

⁶²Disponible en: <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/por-una-alternativa-democratica-612100.html/marzo2015/jchz>

El Artículo 82, señala el derecho a la seguridad jurídica, basado en el respeto a la Constitución y normas legales que rigen la convivencia nacional. Nada puede estar por encima de la Constitución. Es una garantía del Estado hacia la ciudadanía, mediante un principio fundamental del Derecho. La seguridad jurídica es condición básica para que un Estado pueda tener paz social y estabilidad política.

A la seguridad jurídica, llamada también inmaterial o formal, es la certeza del imperio de la Ley; es la garantía de un ordenamiento jurídico aplicado de manera objetiva. En consecuencia, es un bien colectivo. Toda sociedad actual y en libertad, requiere de dicha seguridad jurídica para el desenvolvimiento de sus agentes productivos y la certeza de que todos sus ciudadanos conocen sus derechos y también sus deberes.

Para la Enciclopedia de Derecho Constitucional, la seguridad jurídica constituye una “cualidad del ordenamiento que produce certeza y confianza en el ciudadano sobre lo que es Derecho en cada momento y sobre lo que, previsiblemente lo será en el futuro”.⁶³ (Sainz Moreno) La seguridad jurídica “establece ese clima cívico de confianza en el orden jurídico, fundada en pautas razonables de previsibilidad, que es presupuesto y función de los Estados de Derecho. Pérez Luño Supone el conocimiento de las normas vigentes y de cierta estabilidad del ordenamiento. El “orden jurídico, va de la mano con la justicia, la igualdad y la libertad”.⁶⁴

2.2.6. Derecho a la no Revictimización.

La victimización es un problema de magnitud significativa. Es complejo reclamar respuestas multidisciplinarias, donde se incorporarían enfoques

⁶³Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

⁶⁴Pérez Luño, Antonio Enrique (2007) Los Derechos Fundamentales. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Vol. XL. Número 120. UNAM. México.

psicológicos, psiquiátricos, criminológicos, sociológicos, etc. La vida social, comunitaria y familiar, representa un conjunto de elementos suficientemente complejos como para ser tratados con una sola definición. Hay personas que por sus características de fragilidad de diverso tipo, están más indefensos y son vulnerables.

La misma norma, puede vulnerar su propia condición humana, por el simple hecho de no estar preparado para enfrentarla o por simple desconocimiento. Rodríguez Manzanera expresa que la víctima “es el individuo o grupo que padece un daño por acción u omisión propio o ajeno, o por causa fortuita”.

El juez de tránsito, Dr. Jorge Duarte Estévez, en uno de sus escritos relacionados con los aspectos generales de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), señala en junio del 2014, que “con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, en la materia de tránsito surgen algunas inquietudes referentes al procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, que deberán irse resolviendo dentro de la aplicación del COIP, ya que en el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ), el Artículo 229 establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia...” (sic)⁶⁵ Así mismo, los juzgamientos de delitos de tránsito establecidos en esta norma legal que tengan relación con materia penal, no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, es decir, el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio, directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se debe realizar ante un Juez de Tránsito, ya que no existen tribunales penales de tránsito.

⁶⁵Disponible en:
<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2014/06/16/aspectos-generales-de-transito-en-el-coip/marzo2015/jchz>

Respecto a las víctimas de un incidente de tránsito, están encuadradas dentro de lo que establece el Artículo 78, que señala: “Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado...”

Se debe considerar a una víctima de accidente de tránsito, afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente, que es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales, o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

2.3.1. Oralidad.

Se relaciona con “el principio que tiene todo ciudadano de ser escuchado, de acuerdo con la ley”.⁶⁶ Durante un proceso donde se resolverá sobre derechos y obligaciones de los ciudadanos, todas las personas tienen el derecho a ser escuchados, como elemento fundamental de su derecho a la defensa. El Artículo 76, en su numeral 7, literal c) de la Constitución de la República, manifiesta que “el ciudadano tiene derecho a ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones”. La ley regula este principio, porque hay circunstancias en el transcurso procesal, en que las personas tienen que hacer prevalecer sus argumentos de defensa.

⁶⁶Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) *Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito*. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

El principio de oralidad señala que el interrogatorio, la producción de pruebas, la fundamentación de la sentencia, deben ser expuestos oralmente durante el juicio. Este principio es propio del sistema acusatorio. Tiene la ventaja de la expresividad, pero tiene sus peligros en la falta de atención y en el olvido.

El principio oral está previsto por la Constitución, en el Artículo 168, numeral 6), que indica: “La sustanciación de los procesos en todas las materias, instancias, etapas y diligencias se llevará a cabo mediante el sistema oral, de acuerdo con los principios de concentración, contradicción y dispositivo. En tanto, todo tendrá valor probatorio, siempre que se evacue de manera oral en el juicio, pero no es suficiente, porque es preciso que se trabaje el debate entre el defensor y quien acusa.

La vinculación del principio de oralidad, con el principio de concentración, es precisamente en que todo el material obtenido en la investigación, se concentra en el juicio oral, a fin de que la actividad probatoria se desarrolle en una audiencia única y en el menor número de sesiones. Implica continuidad, con interrupciones moderadas, evitando lesionar la inmediación y la celeridad.

También el Dr. Duarte Estévez, Juez de Tránsito, se refiere a la “oralidad en el proceso penal, considerando el Código Orgánico Integral Penal, en el Título VI del Procedimiento, refiriéndose a los Artículos 560 a 570, que se fundamenta en el principio de la oralidad”.⁶⁷

Para el Dr. Andrés Páez, las principales características de la oralidad son: “el predominio de la palabra hablada; la transparencia; ser inmediatos, rápidos y contrastables fácilmente; aseguran la inmediación, el contacto directo con los sujetos procesales y los medios de prueba; es la

⁶⁷Andrés Páez. (2006) Revista Novedades Jurídicas. Ediciones Legales. Año III, Número 17. Pág. 26.

manifestación natural y originaria del pensamiento humano, con mayor capacidad expresiva; hay liberalidad de signos fonéticos y signos accesorios; reduce los costos y el tiempo; expresan de mejor manera el pensamiento; es más eficaz en el diálogo; y, se evitaría la corrupción de los jueces”.⁶⁸

2.3.2. Inmediación.

El principio de intermediación le permite al juez presentar la práctica de la prueba, logrando una percepción directa respecto a las declaraciones de los testigos y peritos de un proceso, evitando con ello la presencia de intermediarios durante el proceso de juzgamiento. Es fundamental conocer “la verdad de los hechos y fundamentar el fallo con justicia, garantizando la imparcialidad de los procedimientos y las decisiones judiciales”.⁶⁹

Es indiscutiblemente necesario que el acto de juzgamiento tenga un carácter eminentemente humano, siendo que “el juez debe apreciar los argumentos del testigo, del perito, del acusado, comunicándose con éstos para desenmarañar el verdadero significado de sus puntos de vista dentro del proceso. Esto le permitirá al juez construir su sentencia de acuerdo con las impresiones reales, objetivas, personales, que ha obtenido de los medios de prueba”.⁷⁰

La intermediación también hace referencia a los elementos probatorios y la forma de evacuarse en una audiencia del juicio, incluso tomando en consideración las circunstancias excepcionales legales. Antes de un

⁶⁸Disponible en:

<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2014/06/16/aspectos-generales-de-transito-en-el-coip/marzo2015/jchz>

⁶⁹Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

⁷⁰López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.

juicio, no existe prueba propiamente dicha, solamente evidencias, que serán presentadas y argumentadas por las partes, para que se valoren.

El principio de inmediación está vinculado con el principio de libre valoración de la prueba, que versa sobre la libertad que tienen los tribunales para valorar los elementos probatorios expuestos en el proceso, por las partes en conflicto.

El tribunal, de acuerdo a su convicción estructurada en audiencia, logra la certeza indispensable para condenar o absolver. La convicción del tribunal se basa en la prueba indiciaria, esto es, en virtud de los hechos que permiten llegar a la conclusión sobre la base de las circunstancias directamente graves y los indicios que serán apreciados y valorizados en su conjunto.

En las circunstancias donde el conocimiento científico permite conocer un hecho, como es el peritaje de expertos y técnicos, el juez debe incluirlo en el proceso para fortalecer los argumentos de sus decisiones, sin reemplazar las pruebas objetivas con las apreciaciones subjetivas de los jueces o de los tribunales. En caso de existir pruebas que vayan en contra de los derechos de las personas, deben excluirse del proceso, como lo determina en la Constitución, el Artículo 76, en su numeral 4: “Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria”.

En relación a la sentencia, el tribunal debe referirse a los elementos probatorios, tanto de la parte acusadora como de la defensa. La objetividad es uno de los principios fundamentales para el análisis. Esto protege al acusado de los errores o equivocaciones en la valoración de los hechos y en cuanto a la convicción del juez.

2.3.3. Imparcialidad.

El principio de imparcialidad va ligado al principio “in dubio pro reo”, que dispone que ante la duda que pudiera surgir en el Juez, es preferible decidir a favor del acusado y no emitir una sentencia condenatoria. Esto no significa fomentar la impunidad, sino procurar que una persona inocente no pague con una sentencia de la cual no es culpable. Este principio se acoge después de la finalización de la valoración de la prueba. “Una condena exige que el tribunal esté convencido de la culpabilidad del acusado. En el caso de existir dudas, el acusado debe impedir la declaración de la culpabilidad. El principio in dubio pro reo, rige para el esclarecimiento de cuestiones jurídicas dudosas. El imputado no necesita probar su inocencia, es quien acusa quien debe probar su culpabilidad”.⁷¹

El Magistrado debe ejercer su juicio con imparcialidad, sin favorecer a alguna de las partes del proceso, sino en observancia de los indicios probatorios y lo que dispone expresamente la ley. El Código Orgánico de la Función Judicial, en el Artículo 9, señala expresamente que “la actuación de las Juezas y Jueces de la Función Judicial será imparcial, respetando la igualdad ante la ley. En todos los procesos a su cargo, las juezas y los jueces deberán resolver los litigios basados en la Constitución, en los instrumentos internacionales de derechos humanos, en los elementos probatorios de las partes. Está indicado que los principios de oralidad, inmediación, concentración, contradicción, publicidad, constituyen la mejor garantía de la imparcialidad judicial.

2.3.4. Principio de Presunción de Inocencia.

Los principios aplicables en materia de tránsito, señalan el camino a seguir, dentro del procedimiento de delitos y contravenciones. Un

⁷¹Vallejo Torres, Williams. (2013) La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

principio debe entenderse como un punto de partida, que orienta a hacer las cosas de manera correcta. La primera pauta interpretativa para el desarrollo de una disciplina universal, tiene un carácter formal y también material.

“Ninguna persona puede ser calificada de culpable, mientras no haya sido condenado mediante sentencia ejecutoriada en firme”.⁷² Se trata de un procedimiento rígido que no admite excepciones. La Constitución en su Artículo 76, numeral 2), indica que: “Se presumirá la inocencia de toda persona y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada”.⁷³

2.3.5. Principio de Legalidad.

El principio de legalidad se refiere a la obligación fiscal de realizar las investigaciones adecuadas, pertinentes y oportunas, cuando se conoce que se ha cometido un delito, perseguido de oficio. Formulando la acusación cuando las investigaciones así lo justifiquen y permitan, ya que es preciso que el Estado sancione y castigue todo tipo de violación a la ley. Este principio tiene sus excepciones de acuerdo al principio de oportunidad y de proporcionalidad. En este caso, la policía no tiene la facultad discrecional que tiene la Fiscalía. La fuerza pública debe necesariamente cumplir a cabalidad el principio de la legalidad.

Pongamos como referencia, el reciente incidente, donde trágicamente fallece la conocida actriz ecuatoriana conocida como “Sharon”. Las indagaciones y los cuestionamientos del proceso, son un claro indicador de lo delicadas de las acciones de cada uno de los estamentos que intervienen en un caso motivo de una pesquisa fiscal y policial. Se

⁷²Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) *Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito*. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

⁷³Vallejo Torres, Williams. (2013) *La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos*. 2da. Edición. Pág. 85. Principio de inocencia. Guayaquil.

cometieron algunas notorias irregularidades, lo que da lugar a la inculpación de inocentes o por lo menos a la tergiversación de la realidad, dando lugar a una serie de argumentos teledramáticos, que en nada son compatibles con la aplicación objetiva del Derecho.

El “principio de proporcionalidad debe constar en todos los actos jurídicos en materia de tránsito, puesto que van encaminados a dar cumplimiento de los objetivos del derecho penal, que es la punibilidad”.⁷⁴ Todos los actos que están fuera de la ley, establecerán un marco de inseguridad para la existencia del Buen Vivir. Este principio tiene relación con la prohibición de exceso, la razonabilidad o la racionalidad, la proporcionalidad de medios, la proporcionalidad del sacrificio y la proporcionalidad de la injerencia.

El dogma de los derechos fundamentales pretende contribuir a preservar la proporcionalidad de las leyes, “vinculándolo con los principios constitucionales del Derecho y por tanto con el valor de la justicia”.⁷⁵ Por lo que la Constitución del Estado y las leyes que conforman el marco jurídico del país, deberían darle importancia. No se pueden fraccionar los elementos fundamentales de una sanción, sobre todo cuando se combinan el derecho de la libertad personal, los mecanismos preventivos frente a la cantidad de accidentes de tránsito en las vías, el endurecimiento de las normas, sin que todo esto asegure que este tipo de contradicciones van a ser suficientes para cambiar una cultura de irresponsabilidad e irrespeto por la integridad y la vida propia y la de los demás.

La Constitución del Ecuador, en el Artículo 76, numeral 6, sostiene que “la Ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”. Este principio

⁷⁴Albán Gómez, Ernesto (2006) Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresoresmyl. Quito.

⁷⁵Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

regula el establecimiento y aplicación de toda clase de medidas restrictivas de los derechos y libertades, persigue la intervención penal mínima del Estado. El principio de proporcionalidad determina dos magnitudes: el medio y el fin. Exige que las medidas restrictivas de los derechos de las personas y que están previstas en la ley, sean las necesarias para alcanzar los fines legítimos previstos en una sociedad democrática, pero no signifiquen un proceso persecutorio y coercitivo hacia la ciudadanía.

En este punto, también debería tratarse el principio de oportunidad, donde la Fiscalía puede prescindir, a pesar de que exista la prueba suficiente, de presentar acusación, debido a criterios de política criminal. “El fiscal en razón de una eficiente utilización de los recursos disponibles para la investigación penal y de los derechos de las partes, podrá abstenerse de iniciar la investigación penal o desistir de la ya iniciada. Tal como se indica en el Artículo innumerado 3, del Código de Procedimiento Penal. Hay quienes cuestionan este principio, porque según dicen lesiona el principio de legalidad o que viola el derecho al debido proceso, puesto que algunos se benefician con su aplicación y otros son perseguidos penalmente, en supuestos similares procesos.

2.3.6. Principio de Contradicción.

Las controversias de la prueba, pueden suscitar la exposición de razones en contra de la evidencia. Las partes tienen la posibilidad de pronunciarse sobre el valor probatorio, el contenido y los elementos intrínsecos y extrínsecos del proceso. Lo respalda la Constitución, en el Artículo 76, numeral 7, literal h), donde se dispone que toda persona puede “presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra”. Precisamente, esto confirma el principio del procedimiento oral.

2.3.7. Principio de Celeridad y Economía Procesal.

El principio de celeridad aspira contar con una administración de justicia eficaz, rápida e imparcial, ya que los medios de prueba disminuyen su relevancia con el paso del tiempo. Todo proceso debiera ser rápido, sencillo y sin complejidades en los procedimientos burocráticos. Se deben establecer “términos y plazos, que deben ser observados por los administradores de justicia, en cumplimiento con la ley”.⁷⁶

El Código Orgánico de la Función Judicial, determina en su Artículo 20, el Principio de Celeridad, considerando que “la administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido. En consecuencia, en todo proceso los jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales”.⁷⁷ Este principio también es garantía de la tutela efectiva, de la que se ha hecho énfasis anteriormente en el numeral 2.2.2. de este trabajo de investigación.

2.3.8. Principios de la Ley de Tránsito.

Los fundamentales principios generados de la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son: el derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad; la formalización del sector; la lucha contra la corrupción; el mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano y la preservación del medio ambiente; y, la desconcentración y descentralización.

En lo que se refiere con el derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, se busca generar disposiciones legales y mecanismos de

⁷⁶López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.

⁷⁷Bustamante Fuentes, Colón (2011) Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito.

control y sanciones, que motiven y reproduzcan acciones de responsabilidad en los conductores y peatones, evitando el incremento progresivo de accidentes de tránsito en el Ecuador. Efectivamente, los resultados han sido altamente significativo, pero especialmente hace falta incorporar valores y comportamientos sociales, de profunda responsabilidad y cumplimiento, para que realmente se convierta en un nuevo estilo de vida, que muy difícilmente se puede lograr, si no hay mecanismos de enseñanza-aprendizaje, de todos aquellos ingredientes de un cambio de cultura en lo que respecta al tránsito vehicular y sus acciones colaterales.

El libre tránsito y la movilidad por las calles y carreteras del país, va de la mano con una adecuada infraestructura de las vías de circulación, zonas de seguridad, señalización y semaforización, que entre otros elementos deben conservarse en constante revisión técnica, mantenimiento y actualización.

En lo que respecta a la formalización del sector de la transportación, implica la creación de regulaciones especialmente en lo que tiene relación con el servicio público y especializado. Generar con ello garantías para el usuario y un marco reglamentario, que permita superar los niveles anárquicos con los cuales se manejaba la transportación en el Ecuador. La medida implicará algunas exigencias y cambios que no sean precisamente agradables. Pero es necesario desarrollar una nueva perspectiva ante la falta de cultura autónoma y consecuente de las personas, en lo que a transporte terrestre se refiere.

En lo que tiene que ver con la lucha contra la corrupción, se ha hecho muy poco. Por el contrario, el incremento de valores económicos en las sanciones, ha hecho que la corrupción se incremente. Las calles y carreteras están plagadas de funcionarios oficiales, que con pretexto cualquiera, abordan a los transportistas en búsqueda de una supuesta

infracción o requisito, que genere inmediatamente la coima y el soborno de parte del imputado de alguna “supuesta” falta. Los “estilos” siguen perfeccionándose. No se han conocido últimamente denuncias y sanciones para vigilantes de tránsito, debido a denuncias o procesos legales generados por un mal uso de su uniforme y de su gestión de control de tránsito. Por el contrario, se considera como una normativa general, dar el soborno que cancelar una multa. La corrupción subsiste.

En cuanto al mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, efectivamente ha habido cambios significativos, dirigidos al Buen Vivir. Sin embargo, subsisten los conductores irresponsables que conducen a exceso de velocidad, la falta de impericia en algunos ciudadanos, la fatiga y el cansancio como sinónimos de accidentes de tránsito, que develan una significativa condición de riesgo en la transportación. Existen mejores vías, hay señalización y semaforización, pero todavía resulta insuficiente todo el andamiaje que significa “calidad de vida”, tanto para el conductor, los transportados y los peatones.

En cuanto a la preservación del ambiente, mucho se ha cambiado, pero condiciones como el ruido de los motores y tubos de escape, los sonidos de cajas musicales y altoparlantes ensordecedores, son los ejemplos característicos de que el medio ambiente todavía no está protegido en su integridad.

En lo que se refiere a los procesos de desconcentración y descentralización, puede que se hayan dictado nuevos reglamentos y se hayan creado agencias de tránsito que faciliten la tramitología. Pero sigue subsistiendo la incompetencia, la inoperancia, la burocracia de los métodos, las largas esperas de todo el día de trabajo, la carencia de recursos para su eficaz funcionamiento.

2.4. Promoción de Cultura de Prevención de Contravenciones. Caso Quevedo.

En el Anexo 2, de este trabajo, se pueden visualizar el banco de datos en lo que se refiere a algunos indicadores básicos que se consideran al momento de establecer una estadística, necesaria para control y aplicación de regulaciones en lo que a tránsito refiere.

Las distintas ciudades de Ecuador, se caracterizan en cierta forma por desarrollar su propia identidad. La identidad de una comunidad es el resultado objetivo y subjetivo de las actuaciones sociales de los individuos que lo conforman.

Cuando hace veinticinco años atrás, la ciudad de Ambato era la única en el país, donde sus ciudadanos se encolumnaban para subir al transporte urbano público; esto era visto como una novedad, exclusiva de la gente de Ambato, de su cultura, de su organización. Poco a poco, lo fueron asumiendo otras ciudades del país.

Resultó sumamente curioso, cuando esta medida se aplicaba en Guayaquil. La esencia de la anarquía en cuanto a transporte, acción de conductores y gestión de los usuarios y peatones. Pero la comunidad guayaquileña pronto logró que en sus paraderos, las personas hicieran columna y subieran ordenadamente al colectivo o buses de transporte público. La gente aprendió. Se esforzaron y lograron modificar ciertas costumbres.

Quevedo resulta ser una ciudad controversial, especialmente por el conjunto de características humanas que acoge. Además, es necesario hacer un estudio histórico antropológico, para intentar establecer el singular estilo de vida. Cómo no será una ciudad dificultosa, si está precisamente ubicada geográficamente en el centro del país. Confluyen

por sus vías, las carreteras que van a todos los sectores de la patria. Es zona de circulación y de comercio, de la cual todavía no se han visualizado todos sus potenciales y ha sido explotada de manera indiscriminada, sin resarcir en infraestructura y desarrollo, todos los frutos que ha generado.

2.4.1. Características Socio-culturales del Comportamiento de Conductores y Peatones en la Ciudad de Quevedo.

Las características ciudadanas en las distintas comunidades, tienen relación con su desarrollo bio-psico-socio-cultural-histórico. Siendo Quevedo una ciudad de confluencia heterogénea, es singular su estilo caótico de ambulación y circulación vehicular. Hace dos administraciones, el alcalde Cortes Villalba implementó las rampas en las veredas, para el uso de las personas con discapacidades. El paso del tiempo ha demostrado, que unas estuvieron mal diseñadas, pero que en su mayoría, se pensó que sería el espacio de acceso para motocicletas, bicicletas y carritos de venta de productos. Ningún conductor respeta el no parquearse junto a estas vías de acceso, por ejemplo.

Los peatones y los conductores no siguen las instrucciones existentes en ciertos tramos donde se están haciendo obras. Pero es peor, ciertas construcciones no presentan ninguna señal de riesgo o de peligro para los transeúntes. Generando comunes accidentes e inconvenientes en la movilización. Sin mencionar las obras inconclusas, las barreras y obstáculos arquitectónicos. El Quevedeño se transporta en triciclo o motocicleta. Dos tipos de vehículos, causantes de la gran mayoría de accidentes en las vías, sobre todo urbanas.

El desconocimiento de las señales de tránsito y semaforización, pero más que desconocimiento, la indiferencia irresponsable, son otras de las amenazas al sistema de circulación vehicular y de peatones. No se tiene

la idea de la prudencia. No se tiene el sentido de la gentileza hacia los demás, por ejemplo, cediendo el paso. Los niveles de agresión y de violencia verbal, son tan comunes, que se considera que es una fórmula normal de comportamiento social.

Los conductores no son conscientes de que sus derechos terminan donde empiezan los derechos de los demás. Un ejemplo de aquello, es cuando se abren las puertas del vehículo antes de su completa inmovilización, sin haberse cerciorado de que no implica peligro, entorpecimiento a otros usuarios o daño físico a su mismo vehículo.

No hay costumbre de utilización de chaleco reflectante reglamentario, conos de seguridad u otras herramientas de seguridad en las carreteras. Aunque es obligatorio que en las revisiones vehiculares, el propietario cuente con todos estos implementos, curiosamente a veinte metros de la oficina de revisión, un diligente comerciante “alquila” por unos minutos estos artefactos, hasta que se apruebe la formalidad de dicha revisión.

La gente en la ciudad de Quevedo, no transita por la vereda. Las motocicletas circulan por la acera. Incluso aquellas pertenecientes a la policía nacional, acortan su trayecto subiendo malabáricamente por las veredas. Porque hay una concepción social: “la picardía criolla”.

Las personas no respetan el “paso cebra” ni los semáforos. Cruzan la calle por donde está su necesidad de hacerlo. No por donde dicen las normativas que todos debiéramos conocer. Es que la ciudad también está construida anárquicamente. Su cultura religiosa por ejemplo, tiene que dar paso obligado a despliegues funerales en sentido contrario de la circulación, impidiendo la circulación fluida del tránsito. Todo esto, en memoria del fallecido, que probablemente fue en un accidente de motocicleta, que se estrelló a gran velocidad en una céntrica calle de la urbe.

Muchas veredas están ocupadas por comerciantes, por estructuras improvisadamente construidas, existen lavadoras de vehículos, mecánicas en las veredas y obstáculos de distinta naturaleza, a los cuales la ciudadanía se ha acostumbrado, sintiéndolo como un espectáculo normal e incluso tradicional. No hay orden ni organización en el esquema urbano. Esto trasladado al tránsito vehicular, se refleja con los mismos síntomas. Los vehículos se parquean como les es más conveniente, invaden vía, no pagan por el estacionamiento, ocupan espacios no aprobados por las normas de seguridad.

En una carretera, los peatones están obligados a circular por su lado izquierdo, salvo circunstancias excepcionales. En el casco urbano, los peatones circulan por la derecha o por la izquierda, pero en muchas ocasiones más atentos a los auriculares con música en alto volumen o al teléfono celular de modo obsesivo. Todo este espectro situacional, converge en las condiciones propicias para que se generen los accidentes de tránsito: las víctimas y los culpables.

2.4.2. La Cultura de Prevención de Contravenciones.

El Ministerio del Interior, a través de sus medios de difusión, “ha señalado que unas tres mil quinientas personas, serán capacitadas en una semana, con el propósito de prevenir accidentes de tránsito”.⁷⁸ Estas actividades señaladas en el mes de noviembre del año pasado, generalmente se centralizan en las urbes más pobladas del Ecuador, como son Quito, Guayaquil y Cuenca. No así, en otras comunidades, donde el apoyo logístico y de infraestructura para la enseñanza de la educación vial, resulta ser más rudimentario y simple.

⁷⁸ Disponible en: <http://www.ministeriointerior.gob.ec/3500-personas-seran-capacitadas-esta-semana-para-prevenir-accidentes-de-transito/marzo2015/ichv>

La cultura de prevención de contravenciones de tránsito, ha sido analizada por Polo Paredes y Soraya Herrera, de la fundación Cavat, una organización que ayuda a los afectados. Los siniestros en las vías, afectan cada vez a más personas. Datos presentados por el Ministerio del Interior, señalan que los tipos de siniestros de mayor incidencia son: Choque frontal y lateral (61,69%), estrellamiento (9,28%) y caída de pasajero (8,95%). De ahí, que el 30 de octubre del año pasado, las autoridades presentaron en Cuenta, el denominado primer Road Show, que pertenece al Plan de Acción del Eje de Intervención para bajar los percances en las carreteras.

Además, la policía preparó una jornada semanal de capacitación en varios puntos de los cantones Mejía, Rumiñahui y Cayambe, en la provincia de Pichincha. Las capacitaciones se iniciaron con el tema “Educación para la Seguridad Vial y Tránsito”, según lo señala Diario El Comercio.⁷⁹ Jornadas y actividades, que como vemos, se centralizan en las provincias de la sierra ecuatoriana, con mejor infraestructura y logística para este tipo de difusión. Provincias como Los Ríos y ciudades como Quevedo, no presentan un mayor interés en los procesos de capacitación de los organismos nacionales. Lo que obliga a que se generen iniciativas interinstitucionales de carácter local, que compense esta falta de inclusión en capacitación y prevención.

En consecuencia, es necesario elevar en condición de propuesta, la ejecución de un plan interinstitucional de prevención de los accidentes y siniestros de tránsito. Este plan debiera contemplar educación vial para adultos, para conductores, para los vigilantes de tránsito. Muchas de las sanciones por contravenciones, entran en el plano de la prevención.

Lo importante es que surjan iniciativas desde la perspectiva del Derecho, ligadas a acciones específicas de la Comisión de Tránsito del Ecuador,

⁷⁹Disponible en: <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/comercio-debate-accidente-transito-ecuador.html/enero2015/jchz>

con el respaldo de instituciones educativas como la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, el Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, la Policía Nacional, entre otras instituciones que tengan acción directa sobre la conducta del conductor y la circulación vehicular en la ciudad de Quevedo.

2.4.3. Propuesta de Intervención Interinstitucional.

En el Ecuador se han tomado importantes decisiones en torno a la participación interinstitucional, relacionada con mecanismos de prevención de accidentes de tránsito y condiciones anexas. El Ministerio del Interior, junto con la Inspectoría General de la Policía Nacional del Ecuador, ha desarrollado iniciativas como el denominado “Road Show”, con la participación de entidades de socorro y de seguridad. Pero estos “shows”, no abordan la problemática de formación cultural, organización responsable de la conducción vehicular, falta de hábitos adecuados en la de ambulación y en la conducción.

El plan de acción del Ministerio del Interior, “más parece un plan de difusión publicitaria, que justifica la inversión económica de estos organismos del Estado; pero en nada o casi nada, contribuyen con los cambios sustanciales que en materia de tránsito deben fortalecerse en los ciudadanos en general”.⁸⁰

La tesis eleva a la condición de propuesta, sugerencias que podrían convertirse en proyectos de acción inmediatos, para prevenir los conflictos de tránsito y el incremento progresivo de desgracias y siniestros, producto de la irresponsabilidad, exceso de velocidad, agotamiento mental y físico, falta de cumplimiento a las normas y otros factores que predisponen a la existencia. No serán jamás suficientes, roads shows

⁸⁰Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. (2013) Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5.

dirigidos para un determinado segmento poblacional, cuyos resultados no pasan de ser un atractivo momento, de pérdida de tiempo para justificar recursos.

2.2.2. Jurisprudencia.

“La Jurisprudencia, es decir la interpretación de la ley hecha por los jueces, en Ecuador nace de la Constitución de la República que permite que a través de sentencias y la doctrina que contienen, se cree una fuente de Derecho o un complemento jurídico. Sin embargo no todo lo que un juez dicte tendrá esta calidad, pues se requiere necesariamente que exista un fallo de triple reiteración, es decir que existen tres sentencias concordantes sobre procesos judiciales de la misma naturaleza”.⁸¹

El artículo 185 de la Constitución de la República del Ecuador: Dice que las sentencias emitidas por las salas especializadas de la Corte Nacional de Justicia que reiteren por tres ocasiones la misma opinión sobre un mismo punto, obligarán a remitir el fallo al pleno de la Corte a fin de que ésta delibere y decida en el plazo de hasta sesenta días sobre su conformidad. Si en dicho plazo no se pronuncia, o sí ratifica el criterio, esta opinión constituirá jurisprudencia obligatoria.

La jueza o juez ponente para cada sentencia será designado mediante sorteo y deberá observar la jurisprudencia obligatoria establecida de manera precedente. Para cambiar el criterio jurisprudencial obligatorio la jueza o juez ponente se sustentará en razones jurídicas motivadas que justifiquen el cambio, y su fallo deberá ser aprobado de forma unánime por la sala.”

La competencia para Conocer el Recurso de Apelación Contra Sentencias Dictadas en Procedimiento por Contravenciones; Resolución No. 08-2013

⁸¹Disponible en:<http://www.buenastareas.com/ensayos/Fallos-De-Triple-Reiteraci%C3%B3n/25598672.html>

Suplemento del Registro oficial no. 176, de 4 de febrero de 2014; En las provincias donde exista una sala de la materia de tránsito terrestre, ésta será competente para conocer y resolver las apelaciones contra sentencias dictadas en procedimientos contravencionales previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reforma. Para estos casos debe tomarse en cuenta la decisión de la Corte Constitucional expuesta en la sentencia 008-13-SCN-CC. De existir más de una sala con tal facultad, se sorteará la causa entre tales salas.

Antecedentes.

El Juzgado Segundo de Tránsito del Azuay, dicta sentencia condenatoria en contra del ciudadano Jorge Braulio Arévalo Landi, por encontrarlo autor responsable del delito culposo tipificado y sancionado en el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, imponiéndole la pena modificada de dos años ocho meses de prisión, suspensión de la licencia de conducir, y condenándole además al pago de daños y perjuicios por un valor de doce mil novecientos treinta y seis dólares americanos. De esta sentencia han interpuesto recurso de apelación tanto el procesado como la acusadora particular, recayendo el mismo en la Primera Sala Especializada de lo Penal y Tránsito de la Corte Provincial de Justicia del Azuay, la misma que resuelve desechar los recursos de apelación interpuestos por el procesado y acusador particular, confirmando en lo principal la sentencia dictada por el Juez A quo, pero reformándola en lo que tiene que ver con el tiempo de la pena, imponiéndole la sanción definitiva de dieciocho meses de prisión. De esta sentencia el ciudadano Jorge Braulio Arévalo Landi, interpone recurso de casación.

2. Fundamentación del Recurso.

2.1; En la audiencia de fundamentación del recurso, la defensa técnica del procesado recurrente manifestó en lo esencial: que el día 2 de octubre del año 2011, a las 14HOO aproximadamente, en la calle Quinuas de

doble circulación y Angas se da el atropello y muerte de una menor de apellido Aucapiña de tres años de edad, que su defendido Jorge Arévalo circulaba por la calle Angas y al llegar a la intersección de la calle Quinuas donde forma una T, mira hacia a la izquierda y observa que no existe vehículos para salir de esa esquina y en esa esquina también estaba estacionada una volqueta, observa hacia a la derecha porque es de doble circulación para continuar su marcha, al arrancar el vehículo, de una tienda de la esquina diagonalmente sale la menor de una manera imprevista y se da con la parte delantera izquierda del guardafangos del automotor, agrega además, que los Juzgadores en su sentencia han vulnerado el artículo 76 numeral 7 literal 1) de la Constitución de la República del Ecuador, porque la misma no se encuentra motivada, ya que no existe argumentación jurídica para llegar a sancionar a su defendido Jorge Arévalo Landi; que los Juzgadores han inobservado los artículos 199 literales d) y e) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; 266 numerales 2, 3 y 4 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por cuanto la niña se cruzó de manera intempestiva sin el debido cuidado, y sin un familiar que la proteja; que se ha violado también el artículo 4 del Código Penal que prohíbe en materia penal la interpretación extensiva, y que en caso de duda se estará a lo más favorable al reo; añade además el casacionista que es procedente aplicar la segunda parte de lo previstos en el artículo 304-A del Código de Procedimiento Penal, por cuanto no existe certeza de la responsabilidad de su defendido en el presente caso, y en caso de duda debe confirmarse la inocencia del procesado, porque no tuvo la culpa, ya que él no se dio cuenta cuando la niña intempestivamente cruzó y se produjo este hecho; y, que existe una falsa aplicación del artículo 127 literales a), e) y f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Por lo que concluye solicitando a este Tribunal, se case la sentencia y se confirme la inocencia de su defendido Jorge Braulio Arévalo Landi y en consecuencia se disponga su inmediata libertad.

2.2. La Fiscalía señaló en lo principal: que la Primera Sala Especializada de lo Penal y Tránsito del Azuay con fecha doce de abril de 2012, dicta sentencia confirmando en lo principal la sentencia condenatoria dictada por el Juez Segundo de Tránsito de Cuenca, modificando la pena, reduciéndola a dieciocho meses de prisión, existiendo la doble sentencia condenatoria conforme, de esta sentencia interpone recurso de casación el señor Jorge Arévalo Landi, argumentado que se han violado los artículos 4 del Código Penal; el artículo 76 numeral 7 literal 1) de la Constitución de la República del Ecuador, que se refiere a la motivación, al respecto señala el representante de la Fiscalía que existe debida motivación en la sentencia, pues en la misma se señala que la niña se encontraba en pleno derecho de preferencia de la vía al cruzar una intersección y más aún la sentencia dice que el mismo acusado señala que al llegar a la esquina tenía que virar allado izquierdo, como habían carros ahí, porque estaban jugando estiró un poco la cabeza para ver si no venían carros para salir y en ese instante su hijo que estaba a su lado le dice una niña se acaba de cruzar, por lo que se ha justificado con certeza la existencia del delito tipificado en el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el que dice serán sancionados con prisión de tres a cinco años suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general a quien ocasionare un accidente de tránsito del que resultare la muerte de una persona, y en este caso se ocasionó la muerte de la niña Mayte Paola Aucapiña López de tres años de edad, en el caso que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) negligencia, o sea descuido del recurrente que cometió esta infracción, b) por imprudencia, esto es por escasa preparación profesional, y f) inobservancia de la ley y su reglamento, agrega, que hay que recordar que existe una alarma social por los accidentes de tránsito que constantemente se están produciendo en el país, que el artículo 21 del Código Orgánico de la Función Judicial, manifiesta que lo que se busca en el nuevo ordenamiento jurídico

es la paz social y uno de los parámetros fundamentales de la paz social es sin duda alguna no dejar en la impunidad estos delitos y son estos delitos los que causan alarma social, se ocasionó la muerte de una niña por descuido por negligencia del señor Arévalo conforme el mismo lo reconoce en su testimonio y además de las otras pruebas y del reconocimiento del lugar de los hechos, en consecuencia la Fiscalía considera que no se ha fundamentado el recurso de casación interpuesto por el señor Jorge Arévalo Landi. Por lo que concluye solicitando, se devuelva el proceso al Juez Segundo de Tránsito de Cuenca a fin de que se dé cumplimiento a la sentencia antes mencionada y al pago de los daños y perjuicios que se ocasionó y se sentenció en la cantidad de doce mil novecientos treinta y seis dólares americanos.

3. Consideraciones del Tribunal.

3.1. Competencia del Tribunal.

Este Tribunal es competente para conocer y resolver el recurso interpuesto, en virtud de lo dispuesto en el artículo 184.1 de la Constitución de la República del Ecuador, y en el artículo 188.3 del Código Orgánico de la Función Judicial.

3.2. Sobre la Casación y sus Fines:

La Constitución de la República del Ecuador, configura un Estado constitucional de derechos y justicia, en el que su deber primordial es garantizar el goce de los derechos establecidos en la Constitución sin discriminación, asegurando el cumplimiento de las garantías básicas del debido proceso que incluyen la facultad de impugnar las decisiones judiciales, a través de los recursos previstos por la ley.

En el ordenamiento penal ecuatoriano, el recurso de casación, en la forma en que lo estructura el artículo 349 del Código de Procedimiento Penal, constituye un recurso de carácter limitado y extraordinario, que procede solo contra sentencias, y que se lo puede interponer por los motivos que expresamente se señalan como causales para su procedencia. De las causales que delimitan su procedencia, devienen sus fines, el control de legalidad de las sentencias, control de legalidad que se materializa en la

confrontación de la sentencia impugnada con la Constitución, y la ley a través de sus causales, que noson otras que la violación de normas constitucionales, derechos fundamentales y la ley, por contravención expresa de su texto; indebida aplicación o errónea interpretación.

4. Análisis Motivado de la Fundamentación del Recurso.

4.1. Este Tribunal advierte que analizada la sentencia impugnada a través de este recurso, en ella se observa realizado un pormenorizado análisis de la prueba aportada en la audiencia de juzgamiento, la que valorada aplicando las reglas de la sana crítica, ha llevado a los juzgadores a que en fallo dictado, con convicción y certeza declaren comprobada conforme a derecho la existencia de la infracción, y la responsabilidad del acusado Jorge Braulio Arévalo Landi, pues los Juzgadores correctamente, han adecuado el proceder del impugnante Jorge Braulio Arévalo Landi en el Art. 127 literales a), e) y f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que por su imprudencia, negligencia e inobservancia a la Ley y Reglamentos de Tránsito, al conducir su vehículo de forma distraída y sin tomar las precauciones debidas, atropelló a la menor Mayte Paola Aucapiña, produciendo su fallecimiento, pues el sentenciado debió obrar en la vía pública con la prudencia suficiente para evitar el suceso dañoso.

4.2. La argumentación del impugnante, con respecto a que los juzgadores en la sentencia han vulnerado el artículo 76.7.1 de la Constitución de la República del Ecuador, incumpliendo con su obligación de motivar, y argumentar jurídicamente el por qué se llega a sancionar al procesado, se la analiza así:

De la estructura de la norma constitucional que regula la obligación de motivar, deviene que su control debe hacerse en base a los siguientes lineamientos: el porqué de la resolución, con análisis de los hechos; las normas legales que sustentan el razonamiento, y la explicación lógica del nexo entre los hechos y la norma.

De la lectura de la sentencia que se impugna se observa que el) ésta se analizan los hechos traídos al proceso mediante la prueba actuada, la que

en forma razonablemente explicada lleva a la Sala de Apelación a concluir que se ha probado fehacientemente la existencia de la infracción muerte de una menor por impacto en accidente de tránsito y la responsabilidad del procesado conductor del vehículo que por negligencia, imprudencia e inobservancia de la ley y su reglamento causó el accidente, en cuya razón se lo declara autor y responsable del delito de tránsito tipificado y sancionado con la norma que se enuncia, artículo 127 literales a), e) y f) de la ley de la materia ..

Este Tribunal, no encuentra sustento ni explicación razonada del porque la Sala de Apelación, realiza dos pronunciamientos, el primero "El apelante sentenciado no ha desvirtuado los fundamentos de su apelación en la Audiencia Pública y Contradictoria convocada por la Sala" y el segundo "sanción que tomando en cuenta los atenuantes justificados, se la modifica con respecto a la pena que se rebaja a dieciocho meses de prisión".

La primera afirmación carece de lógica, al apelante sentenciado no le correspondía desvirtuar los fundamentos de su apelación; la segunda no contiene una explicación razonada, pues no se señala que atenuantes se han considerado para la rebaja de la pena, porque se los aplica y sujetándose a que norma legal. Sin embargo, se ha argumentado razonablemente sobre la existencia de la infracción y la responsabilidad del acusado, por lo que la resolución se la considera motivada.

Con respecto a la argumentación del procesado sobre la inobservancia en la sentencia del artículo 199 literales d) y e) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que establece como obligaciones de los peatones, durante su desplazamiento por la vía pública, las de cruzar las calles por la línea cebrada y pasos destinados para ello y de no existir estos, cruzar por las intersecciones o esquinas; y abstenerse de caminar por la calzada en las calles abiertas al tránsito vehicular, este Tribunal formula las siguientes consideraciones: De la prueba actuada en la audiencia pública, en todos los testimonios sin contradicción alguna, consta demostrado que el accidente de tránsito se

produjo en la intersección de las Calles Quinuas y Angas, en el lugar destinado para el cruce de personas; no correspondiendo entonces en la sentencia la aplicación de la disposición contenida en el artículo 199 literales d) y f) ibídem, pues la niña impactada cruzaba la calle, por el lugar destinado para ello.

Con respecto a la acusación de inobservancia en la sentencia recurrida, del artículo 266 numerales 2, 3 y 4 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el Tribunal considera: que la norma del reglamento referido en sus tres numerales al establecer otras obligaciones para los peatones, señala en el numeral 2 como se debe conducir a grupos de niños, supuesto no ocurrido en el presente caso; con respecto a lo previsto en el numeral 3, no hay en la prueba actuada constancia alguna de que la niña víctima del accidente haya cruzado la calle en forma diagonal ni intempestiva; su actuar dada su inocencia no puede ser calificado de temerario. De los testimonios rendidos como prueba en la audiencia correspondiente consta que la causa basal del accidente es el momentáneo descuido del conductor al realizar el viraje.

Este Tribunal deja en claro que, el artículo 200 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables, entre ellos los niños gozarán especialmente y con privilegio del derecho de paso sobre las personas y los vehículos; el artículo 202 numeral 4 del Reglamento de la referida Ley, prescribe que los peatones tienen derecho de vía una vez que han iniciado el cruce de la calzada; el artículo 212 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ordena que en las intersecciones no reguladas o zonas delimitadas para el paso de peatones los conductores deberán otorgar la preferencia de paso a los peatones; y, el artículo 270 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que en todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de los usuarios viales, y el procesado no ha observado estas disposiciones.

Con respecto a la alegación sobre violación del artículo 4 del Código Penal, el Tribunal señala que en el caso sometido a juicio y a la decisión de los juzgadores de instancia, no se aprecia que hayan concurrido las hipótesis de una norma o de varias normas materiales o punitivas, que guarden o revelen entre si una contradicción que sea fuente de dudas en cuanto a su interpretación, para que proceda la aplicación del principio de lo más favorable al reo, contenido en la disposición; careciendo entonces la alegación de fundamento.

Este Tribunal considera que en la sentencia impugnada los Juzgadores aplicaron correctamente las normas que se refieren tanto a la valoración de la prueba como a la tipificación de los hechos, así como a la responsabilidad del procesado. En lo que respecta a la rebaja que se establece en la parte dispositiva de la misma, sin señalar en virtud de que atenuante y con fundamento en que disposición legal se la hace, el Tribunal encuentra error, en la cuantificación de la pena, el artículo 124 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su parte pertinente, señala que las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, cuando se haya justificado a favor del procesado circunstancias atenuantes, por lo que la sanción mínima que debió aplicar el Tribunal Juzgador es la de veinticuatro meses, y no la de Dieciocho meses como lo ha hecho, pues lo que se debe rebajar es el tercio de la pena impuesta, y no la pena a un tercio. Aclarado aquello, y al ser el procesado el único recurrente el Tribunal aplicará la garantía constitucional de no reforma en perjuicio, consagrada en los artículos 77.14 de la Constitución de la República del Ecuador; y, 328 del Código de Procedimiento Penal.

Decisión en Sentencia.

Con la motivación expuesta y no desvirtuada, la responsabilidad del acusado, cuyo actuar se adecua perfectamente a la descripción del artículo 127 literales a), e) y f) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, este Tribunal de la Sala Especializada de lo Penal Militar, Penal Policial, Tránsito y Seguridad Vial, de la Corte

Nacional de Justicia, **ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLOSOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA**, declara improcedente el recurso de casación planteado por el procesado Jorge Braulio Arévalo Landi, y de oficio casa parcialmente la sentencia, señalando que los juzgadores han vulnerado el artículo 124 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone en su parte pertinente que las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, cuando se haya justificado a favor del procesado circunstancias atenuantes, por lo que la sanción mínima que debió aplicar el Tribunal Juzgador es la de veinticuatro meses; sin embargo en aplicación a lo dispuesto en los artículos 77.14 de la Constitución de la República del Ecuador; y, 328 del Código de Procedimiento Penal, se mantiene la pena impuesta por los Juzgadores de segunda instancia, confirmándose en lo demás la sentencia recurrida. Ejecutoriado este fallo devuélvanse los expedientes de instancia, para su ejecución. En virtud del Oficio No. 386-2012-SPMPPT-CNJ, de fecha 26 de julio de 2012, actúe la doctora Martha Villarroel Villegas, como Secretaria Relatora Encargada. NOTIFIQUES E y CÚMPLASE.-

2.2.3. Legislación.

2.2.3.1. Constitución de la República del Ecuador 2008.

Art. 75.- Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley.

Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.

4. Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.

5. En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa, aun cuando su promulgación sea posterior a la infracción. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora.

j) Quienes actúen como testigos o peritos estarán obligados a comparecer ante la jueza, juez o autoridad, y a responder al interrogatorio respectivo.

k) Ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto.

l) Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se consideraran nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados.

m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos.

Art. 169.-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.

2.2.3.2. Competencia para Conocer el Recurso de Apelación Contra Sentencias Dictadas en Procedimiento por Contravenciones; Resolución No. 08-2013 Suplemento del Registro oficial no. 176, de 4 de febrero de 2014.

En las provincias donde exista una sala de la materia de tránsito terrestre, ésta será competente para conocer y resolver las apelaciones contra sentencias dictadas en procedimientos contravencionales previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reforma. Para estos casos debe tomarse en cuenta la decisión de la Corte Constitucional expuesta en la sentencia 008-13-SCN-CC. De existir más de una sala con tal facultad, se sorteará la causa entre tales salas.

2.2.3.3. Código Orgánico Integral Penal.

Sección Tercera.

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.

Art. 383.- **Conducción de vehículo con llantas en mal estado.** La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Art. 384.- **Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.**- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 385.- **Conducción de vehículo en estado de embriaguez.** La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 386.- **Contravenciones de tránsito de primera clase.** Serán sancionados con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.

2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo se pinte con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Art. 387.- **Contravenciones de tránsito de Segunda clase.** Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 388.- **Contravenciones de tránsito de tercera clase.** Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de inseguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.
2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.
7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.
9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 389.- **Contravenciones de tránsito de cuarta clase.** Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruceo preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.
5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.
7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.
8. La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.
9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.
11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo

establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. Serásancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.
2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.
3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
4. La o el conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.
5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.
6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.
9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.
10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.
11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.
12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.
14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.
15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.
16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.
17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.
18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de las ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 391.- **Contravenciones de tránsito de sexta clase.** Serásancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.

3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje

o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular

6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.

7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.

9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.

11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.

12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.

14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.

15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.

18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de video televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.

19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Art. 392.- **Contravenciones de tránsito de séptima clase.** Serásancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.

4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
 5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.
 6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
 7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.
 8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.
 9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
 10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
 11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.
 12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
 13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
 14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
 15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.
- A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Capítulo Noveno

CONTRAVENCIONES.

Art. 393.- **Contravenciones de primera clase.-** Será sancionado con trabajo comunitario de hasta cincuenta horas o penaprivativa de libertad de uno a cinco días:

1. La o el fletero que sobrecargue las embarcaciones, por sobre la capacidad autorizada.
2. La persona que destruya, inutilice o menoscabe los dispositivos de control de tránsito o señalética, o dañe el ornato de la ciudad o la propiedad privada de los ciudadanos con pinturas, gráficos, frases o cualquier otra manifestación, en lugares no autorizados. En los supuestos determinados en este numeral, la persona contraventora estará obligado a la reparación por los daños ocasionados.
3. La persona que tenga pozos sin las debidas seguridades.
4. La persona que realice escándalo público sin armas, salvo el caso de justa defensa propia o de un tercero.
5. La o el capitán del buque que navegue con dos a más patentes de navegación de diversas naciones o sin patente; el que navegue sin matrícula o bien sin otro documento que pruebe su nacionalidad y la legitimidad de su viaje.

Art. 394.- **Contravenciones de Segunda clase.-** Será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a diez días:

1. La persona que infrinja los reglamentos y disposiciones de la autoridad sobre la custodia de materias inflamables, corrosivas o productos químicos que puedan causar estragos.
2. La persona que maltratare, insulte o agreda de obra a los agentes encargados de precautelar el orden público en el ejercicio de sus funciones.

Art. 395.- **Contravenciones de tercera clase.-** Será sancionada con pena privativa de libertad de diez a quince días:

1. La o el propietario o administrador de establecimientos en funcionamiento que no cumpla las medidas vigentes de seguridad frente a incendios.

2. La persona que cierre las puertas de emergencia de los establecimientos de concurrencia masiva, que impidan la evacuación de personas.

Art. 396.- **Contravenciones de cuarta clase.**- Será sancionada con pena privativa de libertad de quince a treinta días:

1. La persona que, por cualquier medio, profiera expresiones en descrédito o deshonra en contra de otra.

Esta contravención no será punible si las expresiones son recíprocas en el mismo acto.

2. La persona que venda u ofrezca bebidas alcohólicas, de moderación o cigarrillos a niñas, niños o adolescentes.

3. La persona que de manera indebida realice uso del número único de atención de emergencias para dar un aviso falso de emergencia y que implique desplazamiento, movilización o activación innecesaria de recursos de las instituciones de emergencia.

4. La persona que voluntariamente hiera o golpee a otro, causándole lesiones o incapacidad para el trabajo, que no exceda de tres días.

5. La persona que sin la debida autorización del organismo competente elabore o comercialice material pirotécnico.

Art. 397.- **Contravenciones en escenarios deportivos y de concurrencia masiva.**- Será sancionada hasta con cien horas de trabajo comunitario y prohibición de ingreso a todo escenario deportivo y de concurrencia masiva hasta un año:

1. La persona que durante el desarrollo de un evento masivo invada violentamente y sin autorización el terreno de juego o el escenario.

2. La persona que arroje objetos contundentes a la cancha, al escenario principal, a los graderíos, a los lugares de tránsito o acceso.

3. La persona que introduzca de manera subrepticia a escenarios deportivos o de concurrencia masiva armas blancas, petardos, bengalas o material pirotécnico prohibido.

La o el dirigente deportivo o dirigente de barras de los clubes participantes en los eventos deportivos en que se produzcan actos de violencia y no los denuncie ante la autoridad competente.

2.2.3.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial del Ecuador.

CAPITULO II; De Las Contravenciones, Notificación, Sanción e Impugnación.

Art. 236.- Para efecto de la notificación de las contravenciones los peatones tienen la obligación de portar su cédula de identidad o ciudadanía y presentarla a los agentes de control cuando les fueren requeridos.

Art. 237.- El procedimiento para la notificación de una contravención es el siguiente:

1. La citación o parte se notificará personalmente al momento de cometer la infracción; en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma o rúbrica.
2. El agente de tránsito, para emitir la citación o parte, solicitará al infractor la matrícula, el SOAT, su licencia de conducir, la cédula de ciudadanía cuando se trate de peatones, y en el caso de ser extranjero se le solicitará su pasaporte o la copia notariada del mismo, y la traducción de la licencia de conducir cuando fuere el caso.
3. Una copia de la citación o parte será entregada al infractor, en la cual se señalarán las contravenciones cometidas, el nombre, número de cédula del contraventor y demás datos concernientes;
4. El agente de tránsito remitirá el original de la citación o parte a la Unidad Administrativa o los GADs, según corresponda, en el plazo de hasta 24 horas, pudiendo realizar este envío de manera física, digitalizada o a través de medios electrónicos con firmas digitales.
5. Una copia quedará en el registro del agente que emitió la contravención para su descargo;

6. El infractor tendrá el plazo de 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha de la citación;

7. Si la contravención fuere impugnada, el presunto contraventor deberá, en el término perentorio de dos días luego de haber presentado la impugnación, notificar por escrito a la Unidad Administrativa, o a los GADs, según corresponda, con una copia certificada de la impugnación realizada. Mientras se resuelve la impugnación, y siempre que ésta haya sido notificada por el presunto contraventor a la Unidad Administrativa o al GADs correspondiente, no se registrará la rebaja de puntos, y el presunto infractor no estará impedido de realizar ningún tipo de trámite, incluso la renovación de su licencia o permisos y la matriculación de vehículos. Resuelta la impugnación en contra del infractor, se harán los registros correspondientes, y no se podrán realizar trámites hasta que la multa no sea cancelada.

En caso de que el presunto infractor no notificare la impugnación de la contravención en el término antes establecido, éste estará impedido de realizar cualquier trámite mientras no cancele la multa correspondiente, y de ser absuelto, tendrá derecho a que se le restituya el valor de la multa que pagó.

8. Ante la impugnación de la citación o parte en el tiempo señalado, el Juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor y comunicará a la autoridad de tránsito correspondiente por escrito o por vía electrónica.

9. De no haberse presentado la impugnación en el tiempo prescrito, se entenderá que la contravención ha sido aceptada por el infractor, y transcurrido el término de cinco días contados a partir de la citación, la autoridad de tránsito correspondiente procederá al registro y reducción de puntos. En estos casos, la citación o parte constituirá título de crédito. Cuando se trate de citaciones o partes impugnados pero ratificados por sentencia judicial, la citación o parte junto con la sentencia constituirán el título de crédito;

10. Cuando se trate de sentencias por contravenciones en las que se determine que el conductor ha incurrido en lo previsto en el Artículo 145 letra f) de la Ley, utilizando además sistemas de radiofrecuencias troncalizadas, el juez notificará de esta sentencia también a la Superintendencia de Telecomunicaciones para los fines pertinentes;

2.2.3.5. Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial.

11. Las citaciones o partes que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales, constituyen evidencias en el proceso.

12. El adhesivo, que será colocado en la esquina superior izquierda del vidrio del conductor o en una parte visible del automotor, equivale a la notificación, y podrá impugnarse en los tiempos y condiciones previstas para las contravenciones y cuya sanción recaerá sobre su propietario;

13. Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las Unidades Administrativas, en los GADs o en los Bancos autorizados para el efecto;

14. Las multas no canceladas en los términos legalmente previstos, serán cobradas mediante procedimiento coactivo. Para el ejercicio de esta jurisdicción coactiva se observarán las reglas generales pertinentes establecidas en el Código Tributario. En caso de que la contravención se encuentre impugnada, haya sido notificada o no la impugnación a la autoridad competente, no procederá la coactiva hasta que la impugnación sea resuelta. La omisión de la impugnación de una citación por parte del infractor, dentro de los días hábiles que otorga la Ley para hacerlo, se entenderá por aceptada, sin perjuicio de las obligaciones pecuniarias que generen, las mismas que deberán ser canceladas por parte de los infractores. Al encontrarse en firme y sin necesidad que se haya llegado a una sentencia ejecutoriada, la reiteración del cometimiento de la misma infracción se vuelve reincidencia.

Art. 238.- En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local. Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito.

Art. 239.- Para la aplicación de lo dispuesto en el Art. 140 literal k), el Agente de tránsito luego de extender la respectiva citación, retirará las

películas no autorizadas, láminas o similares, cuando el conductor se negare a retirarlas.

Art. 240.- En el caso de que una misma contravención de tránsito, estipule dos sanciones diferentes, el agente de tránsito, emitirá la citación que corresponda a la más grave.

Art. 241.- Para la aplicación de lo previsto en el Art. 111 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en concurrencia de infracciones, el agente de tránsito emitirá la citación que corresponda a la más grave.

Art. 242.- Para la aplicación de lo estipulado en el Art. 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 237 de este Reglamento.

2.2.4. Derecho Comparado.

Ley de Tránsito de Chile.

Título V: Régimen Sancionador (*título modificado por ley 18/2009*) Capítulo Primero: Infracciones y Sanciones.

Artículo 65. *Cuadro general de infracciones*

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen.

Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 72.

2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes. En particular es falta leve no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.

b) Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.

c) Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda (Actualizado a Ley 6/2014) vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

d) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario, salvo que el vehículo sea una bicicleta en cuyo caso la infracción tendrá el carácter leve.

f) Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción.

g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros. **(Párrafo modificado por Ley 6/2014)**

- h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.
- i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido. **(Párrafo modificado por Ley 6/2014)**
- j) No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación.
- k) No respetar la luz roja de un semáforo.
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.
- ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.
- m) La conducción negligente.
- n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.
- ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.
- o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el apartado 5.11) siguiente, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.
- p) Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.
- q) No facilitar al Agente de la autoridad su identidad ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo. (Actualizado a Ley 6/2014) 37
- r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.
- s) Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o prohibida su utilización por el conductor.
- t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.
- u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

v) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el artículo 65.6.e).x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.

y) No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.

z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido bis) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.

(Párrafo añadido por Ley 6/2014)

5. Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.

b) Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.

c) Conducir por las vías objeto de esta ley con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas. ***(Párrafo modificado por Ley 6/2014)***

d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo. ***(Párrafo modificado por Ley 6/2014)***

e) La conducción temeraria.

- f) La circulación en sentido contrario al establecido.
- g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.(Actualizado a Ley 6/2014) 38
- h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.
(Párrafo modificado por Ley 6/2014)
- i) El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.
- j) El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 9 bis.
- k) Conducir un vehículo careciendo de la autorización administrativa correspondiente.
- l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.
(Párrafo modificado por Ley 6/2014)
- ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.
- m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.
- n) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mala condicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.**(Párrafo añadido por Ley 6/2014)**

6. Asimismo, son infracciones muy graves:

a) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

b) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial. **(Párrafo modificado por Ley 6/2014)**

c) Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

d) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico. **(Párrafo modificado por Ley 6/2014)**

e) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a (Actualizado a Ley 6/2014) 39 la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección. **(Párrafo modificado por Ley 6/2014)**

f) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado. **(Párrafo añadido por Ley 6/2014)**

7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurarlos vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica. Las estaciones de ITV requerirán la acreditación del seguro obligatorio encada inspección ordinaria o extraordinaria del

vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito. **Artículo 66. *Infracciones en materia de publicidad.***

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52 se sancionarán en la cuantía ya través del procedimiento establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

Artículo 81. *Procedimiento sancionador ordinario*

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas. **(Apartado modificado por Ley 6/2014)**

2. En el supuesto de que no se hubiese producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de quince días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción contra el que se iniciará el procedimiento sancionador.

Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese efectuado a través de la Dirección Electrónica Vial. (Actualizado a Ley 6/2014) 47

3. Si las alegaciones formuladas aportasen datos nuevos o distintos de los constatados por el Agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al Agente para que informe en el plazo de quince días naturales.

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas deberá ser motivada, dejando constancia en el expediente sancionador.

4. Concluida la instrucción del procedimiento, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en

el plazo de quince días naturales, si figuran en el procedimiento o se hubiesen tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

5. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.

Lo dispuesto anteriormente será de aplicación únicamente cuando se trate de:

- a) Infracciones leves.
- b) Infracciones graves que no detraigan puntos.
- c) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días antes indicados. **(Apartado modificado por Ley 6/2014)**

Código de Transito de Colombia

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

- Amonestación.
- Multa.
- Suspensión de la licencia de conducción.
- Suspensión o cancelación del permiso o registro.
- Inmovilización del vehículo.
- Retención preventiva del vehículo.
- Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las

sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.

Parágrafo 1°. Ante la Comisión de Infracciones Ambientales se impondrán, por las autoridades de tránsito respectivas, las siguientes sanciones:

Multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios.

Suspensión de la licencia de conducción hasta por seis (6) meses, por la segunda vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere el propietario del vehículo.

Revocatoria o caducidad de la licencia de conducción por la tercera vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere propietario del vehículo.

Inmovilización del vehículo, la cual procederá sin perjuicio de la imposición de las otras sanciones.

En los casos de infracción a las prohibiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido, sobre sirenas y alarmas, lo mismo que sobre el uso del silenciador se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan.

Cuando quiera que se infrinjan las prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores, se seguirá el siguiente procedimiento:

El agente de vigilancia del tráfico que detecte o advierta una infracción a las normas de emisión de contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, entregará al presunto infractor una boleta de citación para que el vehículo sea presentado en un centro de diagnóstico para una inspección técnica en un término que no podrá exceder de

quince (15) días. En la citación se indicará la modalidad de la presunta infracción que la ocasiona. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.

Realizada la inspección técnica y determinada así la naturaleza de la infracción, el centro de diagnóstico donde aquella se hubiere practicado, entregará al presunto infractor copia del resultado del examen practicado al vehículo y remitirá el original a la autoridad de tránsito competente, para que, previa audiencia del interesado, se imponga la sanción que en cada caso proceda.

En caso de que el infractor citado no presentare el vehículo para la práctica de la visita de inspección en la fecha y hora señaladas, salvo causal comprobada de fuerza mayor o caso fortuito, las multas a que hubiere lugar se aumentarán hasta en el doble y el vehículo podrá ser inmovilizado por la autoridad de tránsito respectiva, hasta tanto el infractor garantice mediante caución la reparación del vehículo.

Practicada la inspección técnica, el infractor dispondrá de un término de quince (15) días para reparar el vehículo y corregir la falla que haya sido detectada en el centro de diagnóstico y deberá presentarlo, antes del vencimiento de este nuevo término, para la práctica de una nueva inspección con el fin de determinar que los defectos del vehículo, causantes de la infracción a las normas ambientales, han sido corregidos. Vencido el plazo y practicada la nueva revisión, si el vehículo no cumple las normas o es sorprendido en circulación en la vía pública, será inmovilizado.

Cuando la autoridad de tránsito detecte una ostensible y grave violación de las normas ambientales podrá ordenar al infractor la inmediata revisión técnica del vehículo en un centro de diagnóstico autorizado para la práctica de la inspección técnica.

Si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas.

Quedan exentos de inspección técnica los vehículos impulsados con motor de gasolina, durante los tres (3) primeros meses de vigencia del certificado de movilización, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas ambientales.

No habrá lugar a inspección técnica en casos de infracción a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores.

En tal caso, el agente de tránsito ordenará la detención del vehículo y entregará al infractor un comparendo o boleta de citación para que comparezca ante la autoridad de tránsito competente, a una audiencia en la que se decidirá sobre la imposición de la sanción que proceda.

Los agentes de tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de tránsito competente, los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.

Parágrafo 2°. Las autoridades encargadas de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte tendrán a su cargo vigilar y controlar el cumplimiento de las disposiciones ambientales, aplicables a vehículos automotores. Para el cumplimiento de estas funciones las autoridades competentes tomarán las medidas necesarias en su jurisdicción.

Parágrafo 3°. Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Artículo 123. Amonestación. Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

Artículo 124. Reincidencia. En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.

Parágrafo. Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses.

Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

Parágrafo 1°. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Determinación de los Métodos a Utilizar.

La investigación del trabajo de tesis se estructuró de manera cuantitativa y cualitativa, es decir, se trata de interpretar los fenómenos jurídico-sociales, estableciendo criterios medibles, extraídos de la estadística; y su interpretación cualitativa, porque se trata de una investigación de carácter social, lo que implica la interpretación de hechos y acciones al arbitrio de la investigadora.

Al no existir reglas fáciles ni sencillas para la realización de la investigación científica en Jurisprudencia, se debe contar con normas fundamentales que eviten malgastar recursos y tiempo, fortaleciendo la lectura minuciosa y el análisis crítico.

Según los escasos datos proporcionados a nivel local y más bien con la proyección que establecen las estadísticas de la Dirección Nacional de Tránsito en el Ecuador, se logró hacer un estudio técnico legal, del entorno de la realidad, relacionado con la tipificación de las controversias de tránsito y la aplicación de los principios y derechos constitucionales.

Se han narrado los acontecimientos, interpretando y analizando la legislación aplicada en el Ecuador, de manera cualitativa utilizando los problemas de investigación y una argumentación personal, que ha guiado todo el proceso de conocimientos basados en el método lógico deductivo, aplicando los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios.

En la investigación, la deducción va dirigida a encontrar principios desconocidos, a partir de hechos tangibles y conocidos. Una ley o principio, se reduce a una ley más general que la incluya. También será utilizada para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos.

El método deductivo directo, se trata de una inferencia o conclusión inmediata, donde se obtiene el juicio de una sola premisa, llegando a una conclusión directa, sin intermediarios.

También resultará útil el uso del método deductivo indirecto, que requiere de silogismos lógicos, con argumentos que constan de proposiciones, que entran en proceso de comparación de sus premisas, relacionadas con un tercero para descubrir la relación entre las partes. La premisa mayor contiene la proposición universal, la premisa menor contiene la proposición particular y de su comparación resulta la conclusión. Esto es lo que hace que el trabajo y la tarea de la investigación, sea concebida como una obra auténtica de la investigadora, con la convicción de su conocimiento, puesto que en su mayoría han sido sus propias palabras, más no la característica transcripción sin sentido lógico.

También se ha tomado en cuenta, el método hipotético-deductivo, al proponer una hipótesis, como consecuencia de las inferencias del conjunto de datos empíricos o de principios y leyes más generales. Se acoge la hipótesis mediante procedimientos inductivos y deductivos. Estas hipótesis, en su condición general y específica, han sido debidamente comprobadas a lo largo de la fundamentación del marco teórico.

Igualmente, ha sido de utilidad, el método lógico inductivo, que no es otra cosa que el razonamiento, que parte de casos particulares y se eleva a conocimientos generales. Permitiendo la formulación de hipótesis, investigación de leyes científicas en jurisprudencia y demostraciones. No se ha querido abundar en casuística, por considerar que se trata de una tesis de graduación, donde la mayor importancia está en la categorización y explicación jurídica de los temas enfocados.

La investigación se emprendió en el análisis de la norma, en materia de tránsito, con enfoque a la realidad actual y con la pretensión de aportar con criterios jurídicos y analíticos, que permitan dar cumplimiento a los principios de proporcionalidad y el derecho a la libertad.

Todo esto se ha visto fortalecido con la lectura e investigación bibliográfica, recurriendo a fuentes científicas, legales, documentos, textos, anotaciones, escritos y obras de varios autores, que enriquecieron el contenido literario en materia de Derecho. Es un estudio frontal del Derecho y de la Legislación ecuatoriana, que permite garantizar la búsqueda de una proporcionalidad de las penas en las contravenciones de tránsito. Todos los datos literarios descritos, han sido respaldados por la evidencia bibliográfica y linkográfica que exige la norma de investigación universitaria.

Se utilizaron las referencias al pie de página, por considerar una manera más clara y evidente de direccionar y señalar la procedencia de los temas, términos y conceptualizaciones escritas.

La investigación de campo, se basa en datos extraídos de los informes públicos que se hacen evidentes a través de las informaciones institucionales. Sin embargo, se debe reconocer, resulta una tarea muy complicada, debido al hermetismo con el cual suelen llevarse los documentos oficiales. Por lo cual, se acudió a escasos medios y contactos que pudieron facilitar información escueta sobre los principales conflictos de la comunidad, recogiendo criterios de orden social y legal, que permitieron verificar las ideas a defender.

Se ha descrito la realidad palpable y práctica, pues para elaborar la propuesta de cambio se necesita dar a conocer la forma en que se ejecutan los procesos y la aplicación del Derecho en el medio, objeto de la investigación.

Se ha tratado igualmente, de una investigación descriptiva, buscando narrar, graficar y representar los hechos del fenómeno estudiado, a partir de las características más evidentes, tal y como se presentan en la colectividad.

El énfasis de esta característica está en el estudio independiente y auténtico con el cual se ha realizado este trabajo. Se han medido las variables y los conceptos, especificando las propiedades importantes de la comunidad, las personas, los grupos específicos y el fenómeno observado.

El énfasis del estudio independiente de cada una de las características planteadas como objetivos de trabajo, ha dado un proceso integrado de criterios, con coherencia y sentido. Se trata pues de un estudio correlacional, que tiene lógica, pero que debemos reconocer, debe proyectar un estudio más profundo, pues han de hacerse estudios longitudinales de estos conflictos de tránsito en la ciudad de Quevedo.

Se trata también de una investigación con algunos elementos históricos, que permiten “analizar y describir los hechos del pasado, para comprender en nuestro caso, la incidencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.⁸² En lo posible se ha tratado de utilizar fuentes de primera mano, es decir, algunos actores, testigos, documentos, evidencias de la realidad circundante y de la época, lo que hace a la investigación objetiva, real y sumamente interesante para el lector.

3.2. Diseño de la Investigación.

Se partió de un planteamiento del problema de investigación. Su dificultad debe ser comprendida por quienes evalúen un estudio.

⁸²Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).

Ubicarse en el rol profesional del investigador. Pero aun así, es complejo el diseño de la investigación, cuando no hay colaboración, no hay recursos de información o no han existido condiciones de enseñanza.

Se trata de lograr un alto rendimiento en la sistematización del trabajo, enfocando los objetivos y la operacionalización de las hipótesis, como de cada uno de sus categorías, indicadores y subindicadores.

La estructuración del marco teórico, entonces, se verá fortalecida por dichos procesos. A través de una matriz objetiva de trabajo, se fueron estructurando las categorías, los indicadores y subindicadores que dieron lugar al marco teórico. Esta información fue consultada en textos y documentos debidamente expuestos con firma de responsabilidad de edición. Así mismo, hay datos que son importantes, cuya relevancia fortalece la información consultada. Todos han sido referidos como elementos bibliográficos y linkográficos.

3.4. Técnicas e Instrumentos de la Investigación

El método de investigación es el camino teórico, en cambio las técnicas constituyen los procedimientos concretos que se utiliza para lograr recabar la información. Existen métodos globales y generales; en cambio las técnicas son específicas y tienen un carácter práctico y operativo.

Las técnicas se subordinan al método y éste, a su vez, es el que determina qué clase de técnicas se van a usar. Aunque el método y la técnica se encuentran ligados, no se identifican, pues ambos son complementarios y necesarios para la investigación. Las técnicas permitirán elaborar sistemas de organización y clasificación de la información.

Inicialmente, se hizo un banco de preguntas, que luego recibieron el soporte de datos ilustrativos provenientes de textos consultados en la biblioteca y de documentos pdf recibidos por vía Internet.

Las técnicas, además, proporcionan diversos instrumentos y medios para la recolección, concentración y conservación de los datos (fichas, cuestionarios, inventarios, registros, archivos, etc.). Las técnicas permitirán cuantificar, medir y correlacionar los datos, utilizando las matemáticas, un software estadístico y la computación.

Las técnicas proporcionarán el instrumento experimental a este trabajo, guardando estrecha relación con el método y la teoría. De ahí, la demora que puede generar la ejecución de un trabajo científico. Hay que aprender a leer e interpretar esa lectura. No se trata de un “simple copia y pega”, sino de una detallada ejecución de una tarea universitaria que valga la pena ser estudiada.

Todo esto está inmerso en la realidad de la investigadora, quien ha debido adoctrinarse plenamente, durante un largo período de tiempo, con el propósito de saber lo que ha investigado, ofrecer criterios consistentes y coherentes a lo largo de su tesis de graduación.

3.5. Validez y Confiabilidad de los Instrumentos.

La confiabilidad es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes. Es decir, en que su aplicación repetida a los mismos sujetos o muestra poblacional, produce resultados similares. Se procurará establecer mecanismos de entrevistas y encuestas, que partiendo de una adecuada operacionalización de las hipótesis, arrojen resultados altamente seguros y confiables, con el propósito de emitir criterios sobre una base objetiva de la investigación.

La validez de un instrumento está dada por el grado en el que dicho instrumento, en verdad, mide la variable que se busca medir. Existe validez de contenido, validez de criterio, validez de constructo.

La validez de contenido es el grado en que un instrumento refleja un dominio específico de contenido de lo que se mide. La validez de criterio se establece al validar un instrumento de medición, comparándolo con algún criterio externo que pretende medir lo mismo.

3.6. Técnicas del Procesamiento y Análisis de Datos.

La población y muestra poblacional se ha determinado en los procesos relacionados con contravenciones. Estas contravenciones han sido las registradas en la ciudad de Quevedo, con su correlación a nivel nacional, con el objeto de comprobar sus características y enfoque. En el año 2014, en la ciudad de Quevedo, se tramitaron un aproximado de 5.760 causas, a través de seis juzgados diferentes. Dando un total de 80 juicios por cada magistrado de justicia, durante cada mes del año 2014. Se trata de abordar a profesionales en el libre ejercicio del Derecho, quienes se encuentran vinculados a los hechos objeto de la investigación de tránsito. Sin embargo, el universo sobre el cual se ejercería las averiguaciones que corroboren los datos para verificar el cumplimiento de las hipótesis, fueron considerados inicialmente los trescientos cincuenta (350) abogados en libre ejercicio profesional. Pero se tomó como referencia los afiliados a la Asociación de Abogados 7 de Octubre de la ciudad de Quevedo, quienes en un total de ciento setenta (170) socios, eran acogidos en un gremio específico, lo que permitía una concentración humana de más facilidad para determinar un acercamiento para una encuesta. Fue entonces, que se decidió aplicar sobre este universo, cuyo cálculo arrojó los siguientes datos matemáticos:

$$n = \frac{U_o.P.Q.Z^2}{(U_o - 1) e^2 + P.Q.Z^2}$$

Dónde:

n: Tamaño de la muestra.

U_o: Universo objetivo.

P: Probabilidad de aceptación.

Q: Probabilidad de rechazo.

Z: Nivel de confianza.

e: Margen de error.

Datos para la muestra:

$$U_o = 170$$

$$P = 50\% = 0,5$$

$$Q = 50\% = 0,5$$

$$Z = 95\% = 1,96$$

$$e = 5\% = 0,05$$

$$n = \frac{(170) (0,5) (0,5) (1,96)^2}{(169) (0,05)^2 + (0,5) (0,5) (1,96)^2}$$

$$n = 38,288$$

$$n = 38 \text{ personas a encuestar.}$$

Los métodos, técnicas e instrumentos utilizados, han sido fundamentados en conocimientos cabales de la metodología de la investigación científica, que servirán de soporte fundamental para sostener y defender el trabajo de graduación como abogada.

Se han producido métodos inductivo, deductivo, inductivo-deductivo, analítico, dialéctico y sintético. Esto ha permitido recabar información con estricto apego a la veracidad; considerando que las técnicas de investigación influyen poderosamente en el producto final del trabajo.

La inducción se refleja en el conocimiento de los casos particulares y desarrollar generalizaciones. La deducción en cambio, es que desde lo general se ha interpretado lo particular. El proceso deductivo no es suficiente para explicar los procedimientos. Lo mismo ocurre con la inducción, que puede utilizarse a partir del enunciado particular y demostrar el valor de verdad del enunciado general. Se ha combinado ambos métodos en la comprobación de la hipótesis y la aplicación de la inducción en los hallazgos.

El método analítico se ha mantenido en todos y cada uno de los hechos sostenidos a lo largo del trabajo. Manejando juicios y criterios con consistencia lógica y coherentes con la investigación. El método que emplea el análisis y la síntesis, consiste en separar el objeto de estudio en dos partes y, a su vez comprendida la esencia, construir el todo.

Es de esperar, que también el método dialéctico se haya constituido inadvertidamente en una importante fórmula de explicación del trabajo. El método considera los objetos y los fenómenos en proceso de desarrollo, puesto que la dialéctica es la ciencia de las leyes generales en movimiento, cambio y desarrollo de su naturaleza, de la sociedad humana y del pensamiento.

Se ha llevado de la mano con el método sintético, puesto que se ha tratado de reducir en lo posible, un marco teórico concreto, sin disgregaciones infructuosas, sintetizando las explicaciones que han sido sometidas a dicha interpretación.

En relación con la aplicación del muestreo estadístico, se ha ubicado a una determinada población, que en este caso son los criterios de los profesionales del Derecho en libre ejercicio. Por considerar, que esta muestra poblacional era la adecuada para responder comprensivamente a las seis interrogantes planteadas, con el objeto de verificar las hipótesis. Se establecieron preguntas objetivas cerradas, que permitieron visualizar criterios asociados.

Se ha procurado establecer elementos confiables, que proporcionen resultados vinculados con la operacionalización de las hipótesis. Éstos deben ser de fácil recolección y síntesis, para poder aplicar parámetros estadísticos reales, que puedan ser analizados sin complejidades científicas, pero que demuestren con evidencias y arrojen criterios novedosos sobre el tema.

Se han realizado encuestas, con temas claves y palabras sencillas, de carácter cerrado, con el objeto de vincular los datos más precisos de la muestra. La información ha sido de fuentes primarias, es decir, se ha tenido contacto directo con los intervinientes.

El cuestionario para la obtención de la información, ha sido un instrumento basado en la operacionalización de las hipótesis de trabajo, con preguntas pertinentes y de contexto relacionado con el tema a investigar.

El plan de recolección de información fue ejecutado en el año 2014, gracias a la colaboración de los profesionales del Derecho en libre ejercicio y vinculados a la Asociación 7 de Octubre, que aglutina a un significativo número de personas que aceptaron responder al cuestionario para la investigación universitaria.

La recolección de la información se inició con datos dispersos, desordenados e individuales, que fue producto del trabajo de campo, que luego se lo agrupó, ordenó y tabuló de manera comprensiva, dando lugar a la utilización de fórmulas matemáticas y estadísticas, que junto con el software respectivo generó la información y el gráfico con el cual se señalarán los resultados.

El procesamiento de los datos se realizó mediante el uso de herramientas estadísticas, con apoyo de la tecnología ofrecida por la computadora, utilizando un programa estadístico específico y de sencilla interpretación. Se recopilaron los datos, se definieron las variables para obtener esos datos, se definieron las herramientas estadísticas, se activó el programa informático, se elaboraron las tablas de ingreso de datos, se realizaron los cálculos, verificando los datos y resultados, los cuales fueron diseñados con representación gráfica y su interpretación correspondiente.

CAPÍTULO IV
ANÁLISIS E INTREPRETACIÓN DE RESULTADOS EN
RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.

4.1. Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados.

Una vez aplicados los instrumentos de recolección de la información, se procedió a realizar el tratamiento correspondiente para el análisis de los mismos, por cuanto la información arrojada indica las conclusiones a las cuales ha llegado la investigación.

Este análisis ha sido muy objetivo, sin carga emocional por parte de la investigadora, sin influencias externas y con el debido respeto científico a la muestra. Se traslada a expresiones gráficas, con similar aspecto, para poder comparar físicamente la información numérica, cuya cuantificación sea la clave para establecer resultados coherentes.

4.1.1. Encuesta.

La encuesta ha sido aplicada de manera personal y fidedigna, cuyos resultados son reservados y sin nombre del encuestador. Se han realizado únicamente las preguntas adecuadas a la investigación, no siendo mayor de seis criterios a ser evaluados.

Los resultados de las encuestas dirigidas, han sido elevados a un sistema o software de información estadística, donde han sido procesados los resultados. Se lo hace sobre un estimado de treinta y ocho encuestas, producto de la aplicación de la fórmula estadística explicada anteriormente.

Las preguntas procesadas son las siguientes:

1. ¿Considera que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promociona el mejoramiento de una cultura social sobre el tránsito vehicular y prevención de contravenciones?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	17	45%
No	20	53%
Abstención	1	2%
Total	38	100%

Responden Sí, el 45 % de los encuestados, mientras que dicen NO, el 53%. Existe un 2%, que sin explicación alguna, simplemente no respondieron a esta primera interrogante.



Gráfico No.: 1
 Título: Influencia de la Ley Orgánica de TTTSV, en mejoramiento de cultura social.
 Elaborado por: J. Chiriboga Z.

Por notables que sean los cambios que se hayan estructurado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus resultados no son suficientes para desarrollar cambios notables en la cultura organizacional del país y sus respectivas comunidades.

En consecuencia, desde este primer inicio, se pueden observar que las circunstancias que se plantearon en la tesis son acertadas, pues se vislumbraba una perspectiva no tan alentadora de cambios en las condiciones fundamentales del tránsito vehicular. Se lo ratifica con los resultados de esta primera interrogante.

2. ¿Se puede mejorar la cultura de prevención de contravenciones de tránsito aplicando severas sanciones a los conductores y peatones?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	10	26 %
No	25	65 %
Abstinencia	3	9 %
Total	38	100%

Diez personas de las treinta y ocho entrevistadas, responde SI a la interrogante de que aplicando severas sanciones, los conductores y peatones mejorarían la cultura de prevención de contravenciones. Si observamos que un 65% no está de acuerdo con esto, significa que no serán jamás las sanciones las que necesariamente modifiquen el pensamiento, las actuaciones y la cultura de los pueblos.

Si se graficara la pregunta anterior, se puede visualizar lo siguiente:

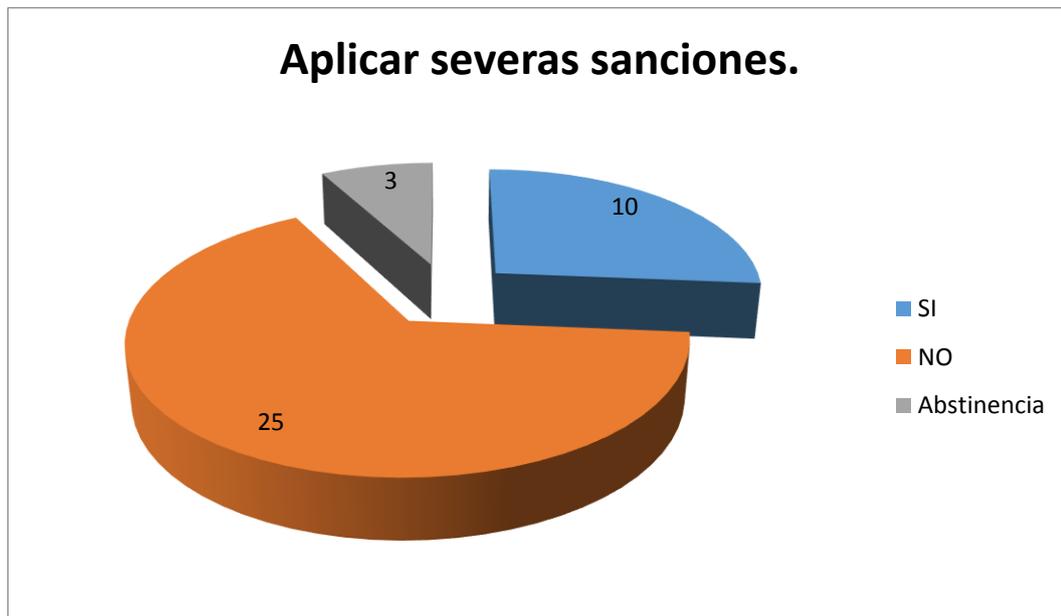


Gráfico No.: 2

Título: Aplicación de severas sanciones a contravenciones de tránsito.

Elaborado por: J. Chiriboga Z.

3. ¿Los conflictos de argumentación jurídica, son de exclusiva responsabilidad de los profesionales del Derecho, que defienden o acusan en los procesos?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	17	45 %
No	21	55 %
Abstinencia	0	--
Total	38	100%

Podría ser, que la pregunta resultó bastante ambigua, como para que permita una clara interpretación de los resultados que se buscan. Se lo dice en función de las actitudes y comentarios que generó la pregunta en algunos de los encuestados. Sin embargo, no deja de tener un significado al momento de hacer una medición de los criterios de las personas encuestadas.



Gráfico No.: 3
 Título: Conflictos y responsabilidades de profesionales.
 Elaborado por: J. Chiriboga Z.

Probablemente, dio lugar a otras interpretaciones que no fueron registradas como evidencias, en razón de que los conflictos de argumentación jurídica no sean necesariamente responsabilidad de los profesionales del Derecho, sea que estén como parte acusadora o estén como parte defensora del imputado.

No existe dicha “exclusiva responsabilidad”, pues se trata de un proceso, que luego de que sea evacuado, presentadas las pruebas respectivas de acusación y de descargo, argumentados y sustentados los hechos, pues probablemente ahí se harán notar los aspectos ajustados a la aplicación de la justicia, con base a la verdad.

4. ¿Existe una inadecuada aplicación del debido proceso en relación a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Quevedo?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	8	20%
No	28	75 %
Abstención	2	5 %
Total	38	100%

Los datos de la encuesta señalan que ante la búsqueda de conocimientos profesionales sobre el debido proceso, la mayoría, esto es el 75%, piensa que se está aplicando adecuadamente el debido proceso. Es decir, desde la perspectiva de los profesionales en libre ejercicio, no existe un problema. Esto revela, lo alejada que está la reflexión analítica en torno a este tema, por parte de los profesionales encuestados.



Gráfico No.: 4
 Título: Inadecuada aplicación del debido proceso.
 Elaborado por: J. Chiriboga Z

La percepción del debido proceso difiere de una manera muy significativa, al momento de aplicar esta pregunta. Será por eso que no siempre concuerda lo que dice la norma, con aquello que se aplica o se cumple. La subjetividad del profesional, difiere con la realidad en la que el afectado o imputado puede percibir el proceso.

5. ¿La inadecuada aplicación del debido proceso afecta los derechos constitucionales de los ciudadanos?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	33	87 %
No	4	10 %
Abstención	1	3 %
Total	38	100%

Contrario a lo que refleja la pregunta anterior, esta interrogación en cambio se podría interpretar como que una gran mayoría coincide en el hecho de que el debido proceso es una condición fundamental en el desarrollo de cualquier procedimiento jurídico. Se puede graficar de la manera siguiente:



Gráfico No.: 5
 Título: Afecta la inadecuada aplicación del debido proceso.
 Elaborado por: J. Chiriboga

6. ¿Se desarrollará mejor cultura preventiva de contravenciones de tránsito, si se promueve el conocimiento y el respeto al debido proceso?

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	37	98 %
No	1	2 %
Abstinencia	---	----
Total	38	100%

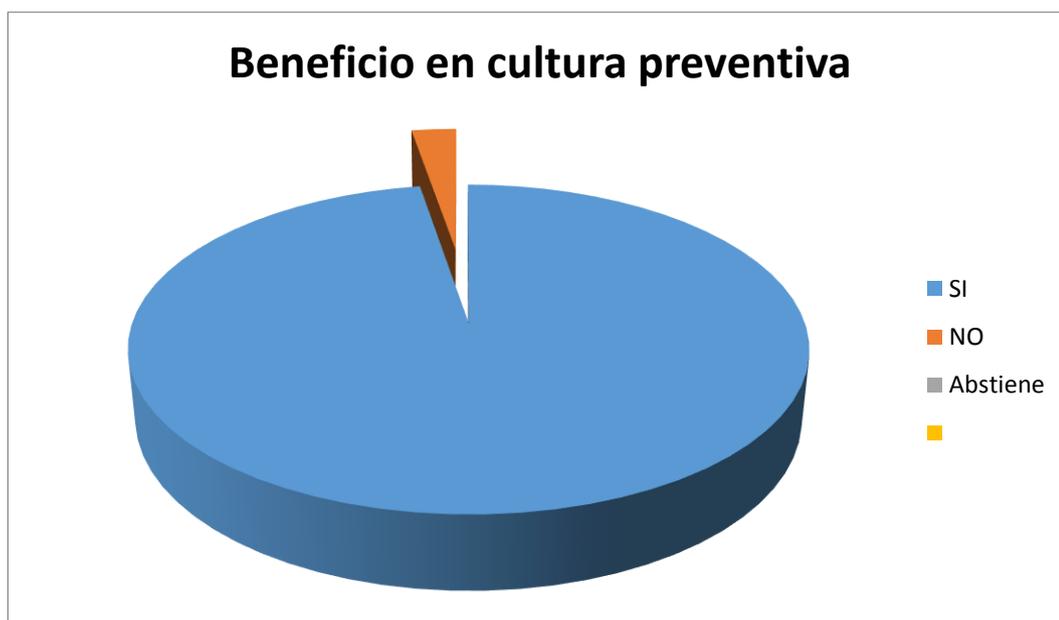


Gráfico No.: 6
 Título: Afecta la inadecuada aplicación del debido proceso.
 Elaborado por: J. Chiriboga

Los resultados son evidentes. Probablemente, por descuido, tan solo uno de los encuestados no coincidía en el hecho de que, promoviendo el conocimiento y el respeto al debido proceso, se desarrollará una mejor cultura preventiva de contravenciones de tránsito. Del diálogo sostenido con la mayoría de éstos, se pudo entrever tal situación e interés.

4.1.2. Entrevistas.

Las entrevistas adquieren un sesgo particular en la información, pues con éstas se logrará analizar algunos aspectos particulares de la investigación, con los cuales se sustenten las opiniones aquí vertidas.

Casi a todos los profesionales encuestados, se les aplicó de algún modo una entrevista, puesto que al momento de sostener el diálogo inicial, luego al aceptar la aplicación de la encuesta y posteriormente a la entrega de las mismas, se sobrevino un diálogo espontáneo, que permitió ampliar y aclarar las informaciones de los profesionales, como también sostener el criterio de la investigadora, respecto al tema.

Esto le da al trabajo la posibilidad de fidelidad de los resultados, pues fueron puestos en evidencia con la entrevista informal con la cual se manifestaron a favor al menos, el 70% de las personas a las que se aplicó el reactivo.

Desmenuzar cada una de las declaraciones, sería confirmar el marco teórico expuesto en este trabajo, pues todos coincidían en la importancia de generar mecanismos de gestión de capacitación y divulgación, de los conocimientos relacionados con las normativas y nuevas disposiciones, como también la búsqueda de una capacitación ciudadana en cuanto a la adquisición de una cultura de responsabilidad social compartida.

Se considera que aún con la brevedad del tiempo dedicado para el tema, casi todos, por no decir todos los participantes, mostraron mucho interés por los resultados de la investigación y por aportar para que se de cumplimiento al propósito del mismo.

4.2. Comprobación de la Hipótesis.

Se parte del hecho de las hipótesis específicas. Queda demostrado, que efectivamente se puede promover el mejoramiento de la cultura organizacional, relacionada con la prevención de contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mientras exista la contribución de las iniciativas de líderes vinculados a organizaciones gremiales, educativas, sociales, públicas, que den forma a los procesos de fortalecimiento de valores relacionados con el Buen Vivir y que estén vinculados a la transportación y conducción en general.

La ciudad de Quevedo, cuenta con sectores de singular importancia, que con espíritu cooperativo y solidario, emprenderían procesos de acercamiento al cambio de mentalidad en lo que a conducción, movilización, transporte, actitud peatonal y todos los demás aspectos, están implicados en estos dinámicos cambios. No hacerlo, sería una irresponsable actitud ciudadana y de las instituciones competentes.

Esto evitaría incrementar sanciones por las contravenciones o generar leyes más duras. Por el contrario, cuando los pueblos asumen conciencia, responsabilidad y compromiso comunitario, no es necesario ponerle al ser humano ataduras legales o económicas. Y al mismo tiempo, se evitarían los conflictos de carácter jurídico, sin decir con esto de que desaparecen los problemas. Sin embargo, podrían ser más adecuadas las intervenciones mediadoras, que delimiten la arbitrariedad, la corrupción o las nuevas formas de deteriorar los sistemas de convivencia social.

En conclusión, se puede promover el mejoramiento de la cultura organizacional, relacionada con la prevención de contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la ciudad de Quevedo, con el respaldo de instituciones privadas y públicas, que

estarían en condiciones mancomunadas de generar frecuentes y fortalecidos mecanismos de divulgación y mejoramiento cultural en torno al tránsito vehicular y la actitud de conductores y peatones. Con estos resultados obtenidos, se podrán lograr competencias sociales significativas. Estos son los pivotes sobre los que descansa el discurso interpretativo, con el cual se pretende comprobar las hipótesis propuestas.

Se ha logrado mantener la unidad, en lo relacionado con la investigación, sin disgregaciones inútiles o detalles superfluos que atenten contra el trabajo científico. Del mismo modo, se ha mantenido el orden de las ideas a desarrollarse, de modo que los razonamientos se han derivado unos de otros, con consistencia científica, dentro de la esfera del Derecho.

HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLE INDEPENDIENTE	VARIABLE DEPENDIENTE	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO EN LA CIUDAD DE QUEVEDO	RESULTADOS en relación a muestra
Se puede promover el mejoramiento de la cultura organizacional relacionada con la prevención de contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la ciudad de Quevedo.	Prevención de contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la ciudad de Quevedo.	Promoción del mejoramiento de la cultura organizacional en la ciudad.	1. ¿Considera que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promueve el mejoramiento de una cultura social sobre el tránsito vehicular y prevención de contravenciones? Si _____ No _____	Si 45 % No 53 % Sin respuesta 2 %
HIPÓTESIS ESPECÍFICAS				
Se puede promover el mejoramiento de la cultura organizacional relacionada con la prevención de contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la ciudad de Quevedo.	Sanción a las contravenciones a la Ley.	Conflictos de argumentación jurídica.	2. ¿Se puede mejorar la cultura de prevención de contravenciones de tránsito, aplicando severas sanciones a los conductores y peatones? Si _____ No _____ 3. ¿Los conflictos de argumentación jurídica, son de exclusiva responsabilidad de los profesionales del Derecho, que defienden o acusan en los procesos? Si _____ No _____	Si 28 % No 69 % Sin respuesta 3 % Si 46 %

				No 60 % Sin respuesta 4 %
Hay una elevada incidencia de factores constitucionales, que se ven afectados con la inadecuada aplicación del debido proceso en relación a las contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Inadecuada aplicación del debido proceso en relación a las contravenciones a la Ley.	Elevada incidencia de factores constitucionales afectados.	4. ¿Existe una inadecuada aplicación del debido proceso en relación a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Quevedo? Si _____ No _____ 5. ¿La inadecuada aplicación del debido proceso afecta los derechos constitucionales de los ciudadanos? Si _____ No _____	Si 20 % No 75 % Sin respuesta 5 % Si 87 % No 10 % Sin respuesta 3 %
Promoviendo un mayor conocimiento y el respeto al debido proceso, se desarrollará una mejor cultura de prevención de contravenciones a la Ley, en la ciudad de Quevedo, a partir del año 2014.	Promoción de mayor conocimiento y respeto al debido proceso.	Desarrollo de mejor cultura de prevención de contravenciones a la Ley, en la ciudad de Quevedo, a partir del 2014.	6. ¿Se desarrollará mejor cultura preventiva de contravenciones de tránsito, si se promueve el conocimiento y el respeto al debido proceso? Si _____ No _____	Si 98 % No 2 % Sin respuesta 0 %

Cuadro No.: 3

Título: Operacionalización de las hipótesis y encuestas con resultados porcentuales.

Elaborado por: J. Chiriboga

4.3. Reporte de la Investigación.

Una vez realizado el proceso de investigación, se ha respondido a las preguntas de investigación sistematizadas, que motivaron la búsqueda de información y la construcción del conocimiento científico.

Se han encontrado claras evidencias de que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pese a estar altamente mejorada en relación a leyes anteriores, todavía resulta incompleta, cuando de levantar la conciencia ciudadana se trata. Lo importante no es

la sanción ni la multa; lo valioso es el respeto a la vida y a la comunidad. En eso están claras todas las personas que han intervenido en el proceso de investigación.

Por otra parte, subsisten ciertos vacíos jurídicos, que solo pueden ser llenados por mas cultura social responsable, con fundamentos en el Buen Vivir. Condición que todas las personas la mencionan, pero que no la aplican, porque desconocen su verdadero significado social y humano.

Se determinó así mismo, la incidencia constitucional en el debido proceso, de las sanciones por contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Existen hábitos sociales de negativa influencia, al momento de hacer cumplir las normas.

Y finalmente, es evidente hacer conocer y respetar el debido proceso, al momento de aplicar las sanciones por contravenciones. La muestra sugerida y aplicada para la ciudad de Quevedo, puede constituir una pauta a ser aplicada en cualquier otra ciudad del país, que tenga similares parámetros y aristas de conflicto en esta esfera jurídica. Se trata de resolver problemas y ampliar la visión del mundo, buscando medios y mecanismos adecuados para organizar, divulgar y distribuir en la sociedad, los conocimientos que se produzcan y generen.

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1. Conclusiones.

El trabajo de investigación jurídica ha permitido desarrollar un a doctrinario, respecto a las principales argumentaciones que acontecen los distintos procesos de juzgamiento de contravenciones. Se ha determinado, que la Agencia Nacional de Tránsito no socializa constantemente los programas de capacitación social, divulgación, aprendizaje a la ciudadanía respecto a las contravenciones de tránsito de la Ley Orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Por otra parte, se deja establecido que la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, como organismos de control, no cumplen con las observaciones al debido proceso. Condiciones que han sido comparadas en relación con otros marcos institucionales, respecto al proceso de sanciones de contravenciones y al debido proceso.

Los Organismos competentes están obligados a aplicar el cumplimiento del Código Orgánico Integral Penal, en concordancia con el debido proceso, en el manejo de sanciones de las contravenciones de tránsito, buscando al mismo tiempo la capacitación en todos aquellos actores de la instrumentación jurídica, al momento de emitir sanciones por contravenciones de tránsito.

5.2. Recomendaciones.

La ciudadanía debe involucrarse en todas aquellas gestiones encaminadas al conocimiento cabal de la ley y a la justa y digna aplicación de la misma, sin excepción de ninguna naturaleza. Superando de esta manera caducos conceptos, como aquel de la “viveza criolla”, que tan malhadadamente nos afecta a todos los ecuatorianos en nuestro honesto obrar.

La Agencia Nacional de Transito como organismo responsable debe utilizar los mecanismos de divulgación y de promoción de la ley, deben estar sustentados por todas las instituciones privadas y públicas, policiales y educativas, religiosas y laicas, cuya acción sea determinante guía para que sus iniciativas sean acogidas con compromiso y con responsabilidad.

La Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador como organismos de control cumplan con la observación al debido proceso en las sanciones de contravenciones de tránsito en concordancia con el Código Orgánico Integral Penal.

CAPÍTULO VI
LA PROPUESTA.

6.1. Título I.

Procedimiento de capacitación social y mejoramiento jurídico, dirigido a cumplir con el debido proceso, en el manejo, sanciones y tratamiento digno de las contravenciones de acuerdo a la normativa vigente en la ciudad de Quevedo. Año 2015.

6.2. Antecedentes.

La ciudad de Quevedo, al igual que todas las ciudades del país, presenta un notable incremento en las condiciones de tránsito vehicular, movilidad peatonal, seguridad vial, cumplimiento adecuado de leyes y normas de circulación vehicular, que entre otros elementos ha traído como consecuencia el progresivo incremento de siniestros y en consecuencia víctimas e imputados en materia de tránsito vehicular.

Si a esto se suma, la anarquía en la conducción urbana, la carencia y falta de mantenimiento de señalización, el desconocimiento de la ley, los excesos diarios de corrupción por parte de encargados de hacer cumplir la ley; pues se genera un cultivo pernicioso de falta de cultura relacionada con el tránsito vehicular y la transportación.

Es deber de la comunidad en general, pero especialmente de instituciones relacionadas con la enseñanza y aplicación de la ley, generar espacios de aprendizaje, reflexión y actitud crítica, que permitan desarrollar una inteligente cultura de responsabilidad social, respeto inquebrantable a la ley, motivación al Buen Vivir y valoración jurídica del debido proceso en caso de contravenciones.

La acción se fundamenta en la aplicación del Artículo 3, de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que declara que “todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”. Las

personas que directa o de manera colateral se ven afectadas por los siniestros en tránsito, ven sistemáticamente lesionadas estas prerrogativas.

Por el simple cumplimiento de la ley, -de la dura ley-, muchos de sus derechos se ven vulnerados, convirtiendo al ciudadano en una víctima innecesaria de todo un andamiaje de restricciones, sanciones, imposiciones, multas y penalizaciones, que no han sido adecuadamente conducidas por parte de quienes tienen que aplicar la ley. Generando con esto, una verdadera enfermedad social, cuando de tránsito se refiere.

El conocimiento del debido proceso, debe ser el elemento fundamental que oriente todo tipo de acción jurídica. Que el ciudadano conozca el alcance de sus responsabilidades, pero también de sus derechos. Que el funcionario público o policía, aplique las sanciones que correspondan a una infracción, peor que al mismo tiempo conozca los límites de su involucramiento, sin afectar los derechos de los demás ni vulnerar el debido proceso.

6.3. Justificación.

Una propuesta teórica en Derecho, no está excluida de investigar y proponer iniciativas de cambio, especialmente en lo que al adecuado proceso se refiere. El estudio del Derecho, debe fortalecer las principales argumentaciones jurídicas que se realizan, tanto desde la perspectiva de la defensa como de la acusación, en casos de sanciones por contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para sostener criterios con sujeción a la Ley y al mismo tiempo sustentados en los derechos que les asisten a las personas.

Es necesario que un vínculo interinstitucional, enarbole la iniciativa de generar una cultura de elevados valores, que fortalezcan el Buen Vivir y la

armonía social, en lo que a tránsito se refiere. Hay que conocer y hacer conocer el influjo de aplicar constitucionalmente el debido proceso, en todo cuanto tiene relación con las sanciones por contravenciones del Código Orgánico Integral Penal en el Ecuador.

El debido proceso va a salvaguardar la equidad y la aplicación de la justicia, con argumentos de sostenibilidad bilateral, que cumplan con justicia, oportunidad y sobre todo sin dar paso a la corrupción existente.

Se debe promover una cultura de aprendizaje y aplicación debida, de aquellos instrumentos normativos contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, generando una consistente y continua cultura organizacional en el tránsito vehicular y peatonal, que facilite mejores condiciones de Buen Vivir colectivo, alrededor de estos indicadores de conflicto.

La propuesta pretende cubrir la alarmante desinformación o información distorsionada, por parte de la ciudadanía y de manera especial en conductores vehiculares, que irresponsablemente asumen sus propios argumentos para conducir. El incremento de consumo de alcohol, el exceso de velocidad, el agotamiento físico, la carencia de adecuados sistemas de señalización y mantenimiento vehicular, convierten en vulnerables a amplios sectores de la comunidad.

6.4. Síntesis del Diagnóstico.

La necesidad de generar procesos de capacitación ciudadana, con la participación interinstitucional de todos los sectores involucrados, que permitan la prevención y minimización de las contravenciones de tránsito, que traen como consecuencia efectos en la vida, la salud, el bienestar, la libertad y la seguridad colectiva.

6.5. Objetivos.

6.5.1. General.

- Proponer programas de capacitación social, divulgación, aprendizaje y mejoramiento jurídico del debido proceso, relacionado con las contravenciones implícitas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la ciudad de Quevedo, a partir del año 2015.

6.5.2. Específicos.

- Enunciar la necesidad de establecer programas de capacitación social, divulgación, aprendizaje y mejoramiento jurídico del debido proceso, relacionados con la aplicación de sanciones debido a las contravenciones de tránsito, en la ciudad de Quevedo.
- Utilizar el conocimiento de la ley y del debido proceso, en todos los actos vinculados al cumplimiento y aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de ciudadanos en general, en sus roles de peatones, conductores de vehículos, autoridades policiales, autoridades judiciales, especialmente en la aplicación de sanciones debido a contravenciones.
- Relacionar la participación interinstitucional e interdisciplinaria, en el fortalecimiento de una cultura de prevención, responsabilidad social compartida, vinculadas al cumplimiento de normas de transporte, tránsito y seguridad vial.

6.6. Descripción de la Propuesta.

Se trata de desarrollar programas de capacitación en la comunidad, donde se identifiquen las principales dificultades, junto con las responsabilidades ciudadanas. Aprender los adecuados mecanismos de aplicación de la ley y de defensa de los derechos ciudadanos, entendiendo la importancia del debido proceso, en aspectos relacionados con las contravenciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

6.6.1. Desarrollo.

ACTIVIDADES	ÁREA SOCIAL Y JURIDICA	OBJETIVOS	PROCESO	DESTINATARIOS DIRECTOS E INDIRECTOS	LUGAR	TIEMPO	FRECUENCIA	DURACIÓN	RESPONSABLES
Talleres de educación vial.	Entidades educativas de nivel medio y superior.	Relatar aspectos fundamentales de la LOTTTSV*	Conformación de equipo multidisciplinario de divulgación y organización de talleres de educación vial en instituciones educativas de nivel medio y superior, públicas y particulares.	Estudiantes Ciudadanía	Entidades educativas.	Año lectivo	Jornadas semanales.	Permanente	Agencia Nacional de Transito
Talleres de capacitación a transportistas profesionales.	Agremiados en sindicato de choferes profesionales.	Formular programas de capacitación en áreas específicas de la LOTTTSV*	Planteamiento de temas relacionados con principales nudos críticos en el cumplimiento de la Ley y la responsabilidad de los conductores profesionales.	Transportistas profesionales agremiados en Sindicato de Choferes de la ciudad de Quevedo.	Sindicato de Choferes de Quevedo.	Trimestral	Tres talleres temáticos	3 horas cada taller.	Agencia Nacional de Transito
Talleres de capacitación a conductores particulares.	Escuelas de conducción y perfeccionamiento.	Producir eventos de capacitación relacionados con el Código Orgánico Integral Penal y el debido proceso.	Fortalecimiento en el conocimiento y manejo de la Ley, con el propósito de defender el debido proceso y evitar la corrupción.	Conductores particulares, que tengan bajos puntajes en licencia de conducir.	Escuelas de conducción.	Trimestral	Tres talleres temáticos	3 horas cada taller.	Agencia Nacional de Transito
Espacios informativos en	Medios de	Difundir segmentos de	Acordar un segmento diario o semanal en medios de	Comunidad en	Radio	Quince minutos	Cotidiano o	Permanente.	Agencia Nacional de

radio y televisión de la localidad.	comunicación.	información a la comunidad.	comunicación radial y televisivo, dirigido por capacitadores especializados en el tema.	general.	Televisión	diarios o semanales	semanal.			Transito
Carteleras informativas en zonas específicas de la ciudad.	Vallas públicas en zonas concurridas de la comunidad.	Exponer carteleras y vallas publicitarias.	Previo a acuerdo con auspiciantes generar mensajes publicitarios en vallas o carteleras.	Comunidad en general.	Lugares públicos.	Permanente.	Permanente.	Permanente.		Agencia Nacional de Transito
Encuentros comunitarios y ferias de divulgación sobre transporte, tránsito y seguridad vial.	Espacios sociales y parques.	Organizar eventos populares de divulgación.	Concordar con trabajo interinstitucional y generar ferias participativas sobre el tema de tránsito y seguridad vial.	Comunidad en general.	Lugares públicos.	Trimestral	Una mañana	Cuatro horas		Agencia Nacional de Transito
Talleres de capacitación de primeros auxilios.	Centros asistenciales de salud, privados y públicos	Difundir programas de asistencia en urgencias médicas.	Equipo multidisciplinario en área de salud física, preparará jornadas de información y práctica de asistencia en emergencias.	Comunidad en general.	Centros de salud.	Trimestral	Una mañana	Cuatro horas		Agencia Nacional de Transito
Servicios comunitarios de señalización, reordenamiento urbano y mantenimiento.	Policía Nacional y Comisión de Tránsito del Ecuador.	Organizar jornadas mingas de trabajo comunitario.	Actividades de mantenimiento, señalización y apoyo logístico.	Conductores sancionados o recuperación de puntos en licencia.	Comunidad	Mensual	Una mañana	Cuatro horas		Agencia Nacional de Transito

Cuadro No.: 4

Título: Desarrollo de actividades de la propuesta de investigación de J. Chiriboga.

Elaborado por: J. Chiriboga

6.7. Beneficiarios.

Los principales beneficiarios de la propuesta, son los ciudadanos de Quevedo. Como también deberá iniciarse esta tarea, como difusión regular en planteles de educación media y de educación superior, la comunidad en general está representada por niños y adultos, jóvenes en etapa de formación y en actividades profesionales distintas.

Del mismo modo, a conductores profesionales agremiados en el Sindicato de Choferes del cantón Quevedo. Igualmente, los conductores particulares, con distintos niveles de experiencia en la conducción vehicular.

Un grupo importante de participantes es el gremio de profesionales en el Derecho, en libre ejercicio profesional, para quienes se fortalecerán aspectos de capacitación en defensa del debido proceso.

Las autoridades que deben conocer bien su oficio y saber ejecutar las acciones enmarcadas en el debido proceso.

6.8. Impacto Social.

La ejecución del proyecto deberá tener no menos de doce meses de aplicación, pues sus resultados no constituyen factores fácilmente superables. Los efectos en cada uno de los estamentos sociales, a los que se ha referido el propósito, dependerán del nivel de motivación y compromiso que adquieran los segmentos involucrados.

Se espera que la mayoría de instituciones que adquieran el compromiso de trabajar interinstitucionalmente, asuman sus correspondientes espacios de acción y sumen fortalezas para ampliar la iniciativa cada cierto período.

El impacto social será sostenible y sustentable a largo plazo, en función de que se ampliarán otros niveles de actitud crítica y requerimientos sociales, con una respuesta significativamente favorable por parte del sistema.

BIBLIOGRAFÍA.

- Abarca, Luís LA DEFENSA ORAL EN EL PROCESOS PENAL ACUSATORIO Y EL DELITO OBJETO DEL JUICIO PENAL ORAL. Edit. Corte Suprema de Justicia y del Consejo Nacional de la Judicatura. Quito, (2006).
- Albán Gómez, Ernesto Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Parte General. Ediciones Legales. Impresores myl. Quito, (2006).
- Bonzo, C.; Castro B.; De Lellis M.; Samaniego, C.; Tissera E. Aportes psicosociales al concepto de riesgo. El factor humano en la salud pública. Edit. Proa XXI. Buenos Aires, (2001).
- Bustamante Fuentes, Colón Nueva Justicia Constitucional. Neoconstitucionalismo, Derechos y Garantías. Teoría y Práctica. Tomo II. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito, (2011).
- Cabanellas, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina, (1972).
- Cadena Crespo, Marco Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color, (1998).
- Cárdenas R., Jorge; Cárdenas V., Jorge. Práctica de Tránsito. Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito. Primera edición. ISBN 978-9978-9978-9-5, (2013).
- De Bernardis, Luis Marcelo. La garantía procesal del debido proceso. Número 1 de Biblioteca Universitaria de Derecho Procesal. Edit. Cultural Cuzco. 2da. Edición. Perú, (2004).

- Gozaíni, Osvaldo Alfredo El debido proceso: derecho procesal constitucional. Edit. Rubinzal-Culzoni Editores. ISBB 9507275495, 9789507275494. Colombia, (2004)
- Granizo Gavidia, Asdrúbal. Revista Novedades Jurídicas. Ediciones Legales. Año III, Número 17. (2006)
- Jackobs, Günther Derecho Penal. El Derecho Penal del Enemigo. Parte General. Tomo I. Instituto Latinoamericano del Derecho. Dr. Alfonso Zambrano Pasquel. Ecuador, (1989).
- Jornadas de Derecho Penal Debido Proceso y Medidas de Coerción Personal. Magaly Vásquez González, Coordinadora. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, (2007).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2011).
- López Garcés, Ramiro (2008) Pequeño Diccionario Jurídico Elemental. Universidad Central del Ecuador. Primera edición. ISBN: 9978-41-173-9.
- Ossorio, Manuel Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974,
- Quinchuela Villacís, Carlos. CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO. Juzgado Tercero de Tránsito de Pichincha, (2014).
- Pérez Luño, Antonio Enrique Los Derechos Fundamentales. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Vol. XL. Número 120. UNAM. México, (2007).

- Saforcada, E. El contexto histórico de la psicología comunitaria. El enfoque ecológico contextualista de James Nelly. Edit. Proa XXI. Buenos Aires, (2001).
- Valderrama, Olano. —Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, (2004).
- Vallejo Torres, Williams. La flagrancia como fundamento para la aprehensión y detención. Teorías y casos prácticos. 2da. Edición. Principio de inocencia. Guayaquil, (2013)
- Yávar Núñez, Fernando. (2006) —Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito, (2006).

Linkografía:

- Disponible en: <http://www.definicionabc.com/derecho/contravencion.php/ene2015/paps>
- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/de-rechodetransitoytransporte/2014/07/04/contravenciones-de-transito/sept2014/paps>
- Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial-2.html/sept2014/paps>
- Diario La Hora. Nota de prensa. Disponible en: <http://www.lahora.com.ec/index.php/movil/noticia/1101027683>

- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2005/11/24/que-es-el-debido-proceso/enero2015/jchz>
- Disponible en: <http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/jchz>
- <http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/funcionjudicial/2013/06/17/tutela-judicial-efectiva/ene2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.taringa.net/posts/info/1794405/Derecho-La-congruencia-procesal.html/feb2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2005/11/24/que-es-el-debido-proceso/enero2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/comercio-debate-accidente-transito-ecuador.html/enero2015/jchz>
- Disponible en: <http://alexsilvacalle.blogspot.com/2011/10/el-debido-proceso-como-derecho-de.html/enero2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.ministeriointerior.gob.ec/3500-personas-seran-capacitadas-esta-semana-para-prevenir-accidentes-de-transito/marzo2015/jchv>

- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/de-rechopenal/2014/06/16/aspectos-generales-de-transito-en-el-coip/marzo2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/por-una-alternativa-democratica-612100.html/marzo2015/jchz>
- Disponible en: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/de-rechopenal/2014/06/16/aspectos-generales-de-transito-en-el-coip/marzo2015/jchz>

ANEXOS.

DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

CAPITULO V

DE LAS CONTRAVENCIONES

Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

SECCION 1

CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

- a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;
- b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento;
- c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;
- d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;
- e) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;
- f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;

- g) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el Reglamento;
- h) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;
- i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura;
- j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- k) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;
- l) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;
- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- n) Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;
- p) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;
- q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las (sic) señalización reglamentaria respectiva; y,
- r) El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones a), d), i), j), k), l), p) y q) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial 503 de 9 de Enero del 2009 (ver...).

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 2

CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción:

- a) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases;
- b) El conductor nacional o extranjero que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección;
- c) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte público;
- d) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;
- e) El conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal;
- f) El conductor que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce;
- g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niñas o niños sin el correspondiente dispositivo homologado de seguridad infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;

- h) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares;
- i) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo;
- j) El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el Reglamento;
- k) El conductor que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento respectivo;
- l) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;
- m) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;
- n) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas;
- o) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios;
- p) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;
- q) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;
- r) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;

- s) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas;
- t) Los conductores nacionales o extranjero de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales; y,
- u) Quien conduzca un vehículo a motor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

En los casos señalados en las Contravenciones e), f), i), o), p), q), y u) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 3

CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

- a) Los conductores nacionales o extranjeros que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos;
- b) El conductor que realice cualquier acción para evadir el pago de los peajes o peajes automáticos en los sitios legalmente establecidos;
- c) El conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible;
- d) El conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos;
- e) El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el reglamento;

- f) El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada;
- g) Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- h) El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo;
- i) El conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública;
- j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las 24 horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario;
- k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes;
- l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;
- m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;
- n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;
- o) El conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento;
- p) El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando;
- q) El conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto;

- r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;
- s) Los conductores nacionales o extranjeros que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías;
- t) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;
- u) Los conductores nacionales o extranjeros, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en (sic) el reglamento;
- v) Los conductores nacionales o extranjeros de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo;
- w) Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- x) El conductor nacional o extranjero que dejare en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de un adulto;
- y) El que condujere un vehículo diferente al autorizado en el tipo de licencia que le corresponda; y,
- z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

En los casos señalados en las contravenciones b), q), r), w), y); y, z) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 4

CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE

Art. 142.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

- a) El conductor nacional o extranjero que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías;
- b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;
- c) El conductor nacional o extranjero que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- d) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes;
- e) El conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito;
- f) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;
- g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- h) El conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento respectivo, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción;
- i) El conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi que fletado

excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias;

j) El conductor que conduzca un vehículo automotor particular con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos, debiendo además retenerse el vehículo hasta superar la causa de la infracción;

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas; y,

l) El conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente prendas visibles retro-reflectivas y casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones e), i), k), y l) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 5

CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en su licencia de conducir:

a) Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos;

b) El conductor que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporta, daños o deterioro a la superficie de la vía pública;

- c) El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados;
- d) El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto, o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto;
- e) Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización e inobservando las disposiciones del respectivo Reglamento;
- f) Quienes roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras;
- g) Quienes, por labores de fumigación agrícola, no retiren los residuos de la vía pública; y,
- h) Al Conductor de transporte público, comercial y cuenta propia que realiza el servicio de transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retro-reflectivas establecidas en el Reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones b, e), f), g); y, h) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, peatones y personas en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 6

CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir:

- a) El conductor nacional o extranjero que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales a terceros, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;

- b) El menor adulto, mayor a dieciséis años, que al conducir no se encuentre acompañado de un adulto que posea licencia;
- c) El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera; y,
- d) El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

SECCION 7

CONTRAVENCION MUY GRAVE

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su

responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

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

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

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

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

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

CONCORDANCIAS:

CODIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2218

LEY DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y PSICOTROPICAS, Arts. 79

Art 145.1.- Incurrir en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.

Nota: Artículo agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

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

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0,8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del

trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

Nota: Artículo agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

Art. 145.3.- En el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y sesenta (60) días de prisión.

Nota: Artículo agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

Art. 145.4.- La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones establecidas en los artículos 145.1, 145.2, 145.3, será sancionada con la suspensión por un año de la licencia de conducir. Cuando esta reincidencia es por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente. En el primer caso, el contraventor deberá someterse a las evaluaciones correspondientes en los centros especializados que para el efecto defina la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previo al levantamiento de la suspensión antes mencionada.

Nota: Artículo agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

Art. 146.- La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

CONCORDANCIAS:

CODIGO PENAL, Arts. 77

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y
SEGURIDAD VIAL, Arts. 231

CAPITULO VI

DE LA JURISDICCION Y COMPETENCIA PARA DELITOS Y
CONTRAVENCIONES

Art. 147.- El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial.

Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial.

Para la ejecución de las sanciones de las contravenciones leves y graves serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial donde hubiere sido cometida la contravención, cuando éstos hubieren asumido la competencia. Cuando el Agente de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado vaya a sancionar una contravención muy grave, requerirá inmediatamente la asistencia de la Policía Nacional para la detención del infractor.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

CONCORDANCIAS:

CODIGO ORGANICO DE LA FUNCION JUDICIAL, Arts. 188, 229

Art. 148.- En los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplicará respecto de los agentes fiscales referente a los delitos.

Art. 149.- Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y

similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo.

Sin perjuicio de las pruebas previstas en este Capítulo, dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios previstos en el Código de Procedimiento Penal.

Son aplicables para las infracciones de tránsito las normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal.

CONCORDANCIAS:

CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL 2000, Arts. 80, 89

CODIGO PENAL, Arts. 79, 80, 83, 89

CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL, Arts. 121

Art. 150.- Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholtest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcoholector o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes.

Igualmente, si se sospecha que quien conduce un vehículo automotor se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará el correspondiente examen pericial por medio del narcotex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos.

CONCORDANCIAS:

CODIGO PENAL, Arts. 37

CODIGO CIVIL (TITULO PRELIMINAR), Arts. 32

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Arts. 163

Art. 151.- Cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso. Si las condiciones

físicas del causante del accidente imposibilita realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes.

En el caso de que el presunto infractor se negare a que se realice dichos exámenes se le practicará de forma inmediata el examen psicosomático establecido en el reglamento.

En caso de que el resultado de estos exámenes físicos sea positivo se detendrá al infractor que se encuentra bajo los efectos de sustancias, estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además se deberá adjuntar al parte la prueba de video de éste examen, para cuyo propósito se dotará a las autoridades de control correspondientes de los elementos técnicos necesarios para la obtención de éste video.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 (ver...).

Art. 152.- Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, serán determinados en el Reglamento respectivo.

DETALLE DE LAS IMPUGNACIONES POR CONTRAVENCIONES REALIZADAS EN EL JUZGADO SEGUNDO PROVINCIAL DE TRANSITO DE LOS RIOS

NUM	AÑO	IMPUGNANTE	ART	LIT	PATROCINADOR	CAS	CITACION	FECHA	SENTENCI A	FECHA	FS	DE BAJA	OBSERVACIONES
2	2009	TAIPE QUINGA LUIS FERNANDO	141	H	AB. TANIA CASTILLO	148	0289357	23/06/2009			11		
	2009	SANTANA MOREIRA EMMA MARIELA	141	W	AB. NANCY PARRAGA	131	0171971	04/05/2009			11		
	2009	ROMERO HEREDIA ORLANDO GUILLERMO			AB. MANUEL ZAMBRANO	63					16		
	2009	TOAPANTA RAMOS MANUEL VICENTE	139	B	AB. MANUEL CENTENO	114	N382294	10/09/2009			10		
	2009	PADILLA MOLINA WASHINTONG ALFREDO	141	H	AB. NANCY PARRAGA	131	0289444	16/06/2009			7		
1	2010	VILLARROEL ESTRELLA JAIME	144	A	AB. ESTHER ESTRELLA FABARA	22	635809	06/04/2010	ABSOLUTO RIA	17/07/2013	13	SI	
2	2010	MACIAS CORONEL MARITZA	144	A	AB. JORGE BALLESTEROS	138	786381	19/07/2010	ABSOLUTO RIA	09/07/2013	18	SI	
3	2010	MORA CEVALLOS JAVIER CARLOS	144	B	AB. JOSE NARANJO HERRERA		883878	23/10/2010	ABSOLUTO RIA			SI	
5	2010	CANO COELLO MIGUEL ABEL	139	J	AB. FERNANDO ESCOBAR				ABSOLUTO RIA		5	NO	
7	2010	HIDALGO SALAS FELIX AURELIO	144	A	AB. JOSE MACIAS	98	786129	23/10/2010			8	NO	
8	2010	JARAMILLO RECALDE JULIO DANIEL	142	A	AB. RAFAEL PONCE CASTRO	95	672942	18/05/2010	ABSOLUTO RIA	03/12/2013	12	SI	
8	2010	JARAMILLO RECALDE JULIO DANIEL	142	A	AB. RAFAEL CASTRO	8	652942	18/05/2010	ABSOLUTO RIA	03/12/2013		SI	
9	2010	MACIAS CANTOS MARCO ANTONIO	144	B	AB. TANIA CASTILLO	148	77707	24/01/2010			9	NO	
10	2010	BURGOS ROBERTO	142	C	AB. FELIPE GARCIA	100	539432	05/03/2010			12	NO	
11	2010	PICO BRIONES JHIMY OSWALDO	142	M	AB. NANCY PARRAGA	131	0804746	02/08/2010			6	NO	
12	2010	LARA LARA EDGAR JASMANY	144	B	AB. ANIBAL MENDOZA	127	533331	15/01/2010			21	NO	
13	2010	YEPEZ ELISALDE MILTON AUGO	144	B	AB. JOSE VARAS	44	883562	15/10/2010			14	NO	
15	2010	SANCHEZ ZAMBRANO FIDEL ERNESTO	142	M	AB.		840711	04/09/2010			4	NO	

16	2010	QUINATOA YEPEZ NELSON GONZALES	144	A	AB. NANCY PARRAGA	131	805313	13/08/2010			5	NO	
17	2010	GABILANES DELGADO ANGEL GONZALO	141	P	AB. NANCY PARRAGA	131	805948	01/09/2010			4	NO	
18	2010	VELASTEGUI FRANCO EPIFANIO NAEPTALI	141	H	AB. VICENTE SALINAS	21	804740	31/08/2010			6	NO	
19	2010	SALAZAR BLACIO FRANCISCO ALEJANDRO	141	O	AB. NANCY PARRAGA	131	434142	31/08/2010			4	NO	
20	2010	MARTINEZ CALUOPINA WILSON ROBERTO	144	A	AB. TANIA CASTILLO	148	883458	26/02/2010			5	NO	
21	2010	LUZURIAGA QUINTUÑA HUGO GEOVANI	142	P	AB.		805798	03/09/2010			8	NO	
22	2010	RODRIGUEZ CABEZA JUAN CARLOS	144	B	AB. PAUMIN SANCHEZ LLAGUNO	47	577673	13/01/2010			18	NO	
23	2010	VERA CRUZ ANGEL MANUEL	144	B	AB. VICENTE BARROLLO	98	840680	10/09/2010			8	NO	
24	2010	BAZURTO BAZURTO AURELIO ZACARIAS	144	B	AB. JORGE BALLESTEROS	138	565540	16/01/2010			14	NO	
25	2010	BRAVO CANALES JORGE RONALDO	140	H	AB. JOSE VALAREZO BALDEON	165	595326	24/03/2010			10	NO	
26	2010	MORALES VERA JACINTO ANTONIO	143	A	AB. BERNARDO PEREIRA V.	26	747929	28/07/2010			12		
26	2010	DEL CAMPO VELAZQUEZ JORGE ISAAC	142	A	AB. BERNARDO PEREIRA V.	26	619095	05/03/2010			4	NO	
27	2010	VELIZ ALVAREZ JUSTO CLEMENTE	142	A			608550	11/03/2010			3	NO	
28	2010	SUAREZ CUSME EDISON EBERTO	142	C		145	539436	15/03/2010			6	NO	
29	2010	BARRAGAN ROMAN IBO RENE	142	A	AB. GABRIELA CALERO	131	565763	18/03/2010			4	NO	
30	2010	ORELLANA LOZADA JORGE LUIS	140	E	AB. NANCY PARRAGA	131	608614	18/03/2010			6	NO	
31	2010	CARBAJAL MOREIRA TEOFILO MARIO	142	M	AB. GABRIELA CALERO	131	539037	19/03/2010			4	NO	

BASE DE DATOS DETALLADA DE CONTRAVENCIONES EN LA CIUDAD DE QUEV

DETALLE DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

DETALLE DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO Y SU RESPECTIVA SANCION						
ART.	LITERAL/NUMERAL	TIPO	CLASE	SANCIONES		
				MULTA	LICENCIA	OTRA SANCION
139	a,d,i,j,k,l,p,q	Leve	Primera	5% R.B.U	No	No
	b,c,e,f,g,h,m,n,o,r			5% R.B.U	(-1,5) puntos	
140	e,f,i,o,p,q,u)	Leve	Segunda	10% R.B.U	No	No
	a,b,c,d,g,h,j,k,l,m,n,r,s,t			10% R.B.U	(-3) puntos	
141	b,q,r,w,y,z	Leve	Tercera	15% R.B.U	No	No
	a,c,d,e,f,g,h,i,j,k,l,m,n,o,p,s,t,u, v,x			15% R.B.U	(-4,5) puntos	
142	e,i,k,l	Grave	Primera	30% R.B.U	No	No
	a,b,c,d,f,g,j			30% R.B.U	(-6) puntos	
	h			30% R.B.U	(-6) puntos	Retencionvehiculo
143	b,e,f,g,h	Grave	Segunda	40% R.B.U	No	No
	a,c,d			40% R.B.U	(-7,5) puntos	
144	a,b,c,d,	Grave	Tercera	50% R.B.U	(-9) puntos	No
145	a,b,d,e,g	Muy Grave		1 R.B.U	(-10) puntos	Prision (3 días)
	c,f,h			2 R.B.U	(-10) puntos	Ret. vehiculo (7 días)
	1			1 R.B.U	(-15) puntos	Prision (30 días)
	2 (1)			1 R.B.U	(-5) puntos	Prision (5 días)
	2 (2)			1 R.B.U	(-10) puntos	Prision (15 días)
	3			2 R.B.U	(-30) puntos	Prision (60 días)

* R.B.U (Remuneración Básica Unificada del Trabajador en general)

Tabla N° 1

DETALLE DE LAS SANCIONES Y CLASES DE CONTRAVENCIONES

DETALLE DE LAS SANCIONES Y CLASES DE CONTRAVENCIONES DE TRASITO QUE CONTEMPLA EL C.O.I.P.			
CLASE	ART	NUMERALES	SANCION
PRIMERA	386	DEL 1 AL 6	PRIVACION DE LIBERTAD POR TRES DIAS; MULTA DE UN SALARIO BASICO Y REDUCCION DE DIEZ PUNTOS AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
SEGUNDA	387	DEL 1 AL 5	MULTA DEL 50% DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE NUEVE PUNTOS AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
TERCERA	388	DEL 1 AL 9	MULTA DEL 40% DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE SIETE PUNTOS Y MEDIO AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
CUARTA	389	DEL 1 AL 12	MULTA DEL 30% DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE SEIS PUNTOS AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
QUINTA	390	DEL 1 AL 22	MULTA DEL 15 % DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE CUATRO PUNTOS Y MEDIO AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
SEXTA	391	DEL 1 AL 21	MULTA DEL 10% DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE TRES PUNTOS AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR
SEPTIMA	392	DEL 1 AL 15	MULTA DEL 5 % DEL SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL Y REDUCCION DE UN PUNTO Y MEDIO AL REGISTRO DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

* C.O.I.P. (Código Orgánico Integral Penal)
N° 2

Tabla

Foto.: Dr. José Cedeño H. (Abg. Libre Ejercicio).
Ex -Juez de Transito de Quevedo.

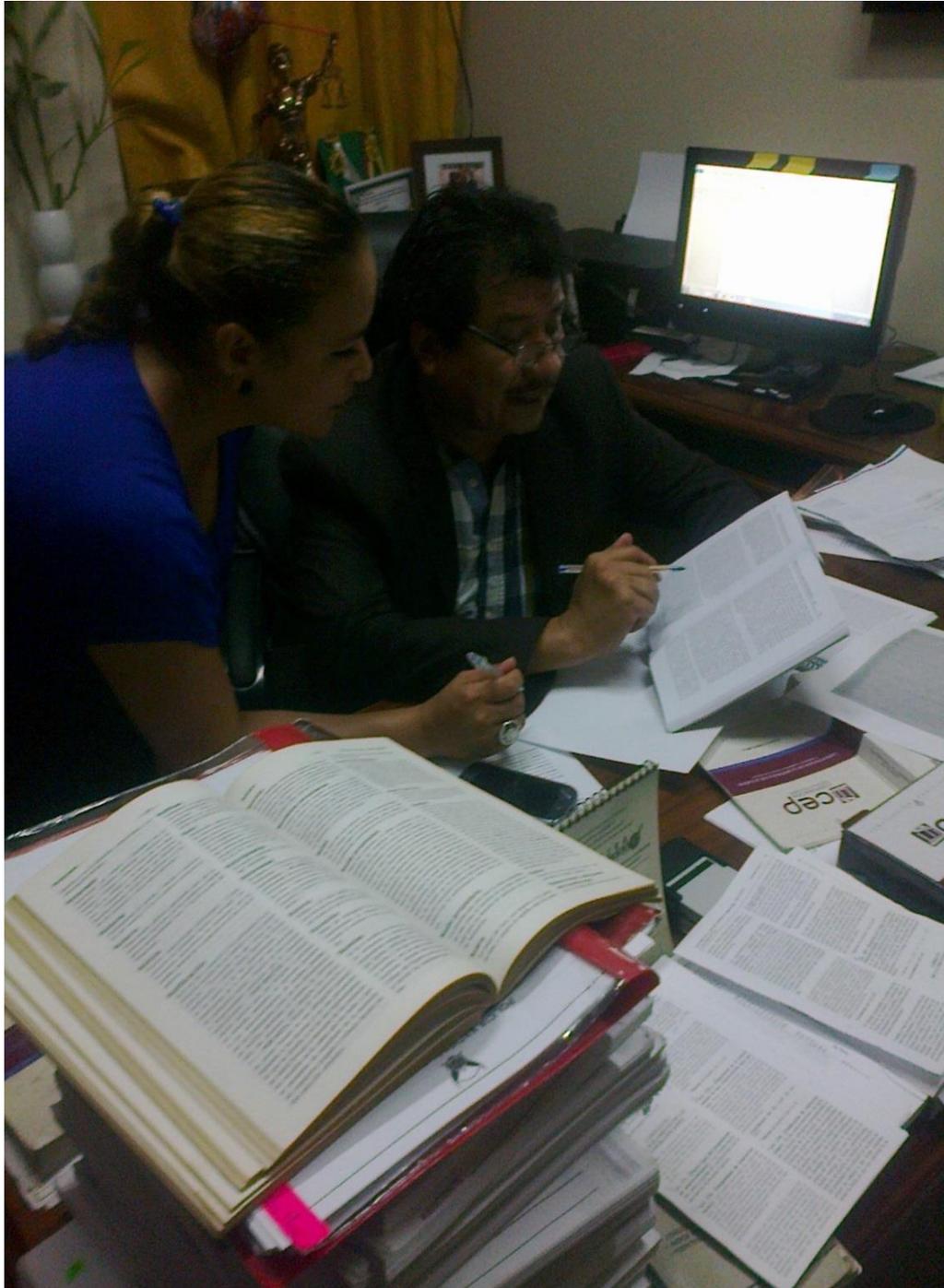


Foto.: Javier Mestanza.
Jefe del Siat de Quevedo.



Foto.: Ney Sandoval Tigselema

Secretario de la Unidad Judicial de Quevedo (E)



Foto.: Dr. Hernán Rivera Peñafiel.

Presidente de la Asociación de Abogados 7 de Octubre de Quevedo.

