



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

ESCUELA CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**“DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS
PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A
TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y
CAPACITACIÓN”**

TRABAJO DE TITULACION

Previa a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORA: BETHSY BAQUERIZO HERMENEJILDO

TUTOR: ABG. FRANCISCO CÉLLERI LASCANO

**LA LIBERTAD – ECUADOR
2011**

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

ESCUELA CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**“DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS
PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A
TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y
CAPACITACIÓN”**

TRABAJO DE TITULACION

Previa a la obtención del Título de:
**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORA: BETHSY BAQUERIZO HERMENEJILDO

TUTOR: ABG. FRANCISCO CÉLLERI LASCANO

LA LIBERTAD – ECUADOR

2011

La Libertad, Agosto del 2011

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación: **“DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUADDELA UNIVERSITARIA A TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN”** elaborado por la Srta. Betsy Jacqueline Baquerizo Hermenjildo, egresada de la Escuela de Derecho de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, la apruebo en todas sus partes.

Atentamente

.....
Abg. Francisco Céleri Lascano

TUTOR

**CERTIFICADO DE REVISIÓN
EN REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA**

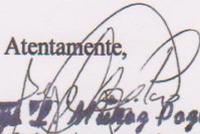
Lcdo. Borys Muñoz Pozo,
CATEDRÁTICO DEL COLEGIO FISCAL
"PENÍNSULA DE SANTA ELENA"

CERTIFICO:

Que la tesis presentada por la Sra. BETHSY JACQUELINE BAQUERIZO HERMEREJILDO, con el tema: "DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN", ha sido revisada en su redacción y para su efecto se llega a la conclusión que en su contenido se denota coherencia, precisión y concisión en cada uno de sus párrafos; la ortografía empleada se acoge a las reglas de tildación; la semántica se observa la interpretación desde los diferentes niveles del lenguaje; la morfosintaxis demuestra una correcta estructura y relación de las palabras; y, su lenguaje científico, académico, sencillo y directo, es de fácil comprensión.

Por lo expuesto, y en uso de mis derechos como Licenciado en Ciencias de la Educación, recomiendo la VALIDEZ ORTOGRÁFICA del trabajo de investigación, previa a la obtención del Título de: ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud - Escuela de Derecho - Universidad Estatal Península de Santa Elena.

Atentamente,


Borys Muñoz Pozo
Lcdo. Literatura e Castellano

.....
Lcdo. Borys Muñoz Pozo
C.I. 0909706921

DECLARACION DE LA AUTORIA DE LA INVESTIGACION

El tema seleccionado para la presentación del Proyecto de Investigación no ha sido desarrollado en la Unidad Académica de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud, Escuela de Ciencias Sociales, Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

El trabajo de Investigación **“DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN”**, se ha desarrollado en base a la necesidad de reconocer que la Educación Vial no solo es el aprendizaje de conocimientos sobre leyes ya establecidas, sino que deber el medio concientizador que permita a los ciudadanos y ciudadanas actuar con responsabilidad en las distintas situaciones en las que pueda verse inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor.

Durante el desarrollo de la Investigación se pudo obtener el siguiente diagnóstico. La comunidad de la Ciudadela Universitaria, tiene poco conocimiento sobre leyes de tránsito, y quienes han recibido algún tipo de instrucción, no la socializan muchos menos la aplican en forma correcta de tal manera que permita al ciudadano común tomar como paradigma la forma de conducirse de los miembros de la comunidad universitaria. Ante tales circunstancias se hace necesario elaborar un Manual que permita al estudiante, empleado y comunidad en general enriquecer sus conocimientos y aplicar las normas de conducción peatonal que nos permitan movilizarnos responsablemente, no poniendo en riesgo nuestras vidas y compartiendo un ambiente de paz amparados en las normas de Buen Vivir según lo establece la constitución.

Bethsy Baquerizo Hermenejildo
C.I. # 0913064416

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo en primer lugar a mi Madre, quien me ha sabido impulsar por el camino de la superación, a mis Hermanos. A mi esposo, compañero, amigo y constante apoyo. Y a la joya más preciada de mi vida, mis hijos: Juan, Génesis y Sheyla, quienes son la luz que ilumina mi existencia.

AGRADECIMIENTO

A JEHOVA NUESTRO DIOS: Quien me ha sabido acompañar en todo momento, quien me ha sabido fortalecer en mis luchas, consolar en mis tristezas y ofrecerme un sinnúmero de alegrías y que en estos momentos me ha cubierto con sus dones de sabiduría y ciencia a través de los cuales hoy obtengo este logro académico.

TRIBUNAL DE GRADO

Ab. Carlos San Andrés Restrepo
**DECANO DE LA FACULTAD
CIENCIAS SOCIALES
Y DE LA SALUD**

Lcdo. Milton González Santos
**DIRECTOR DE LA ESCUELA
DE CIENCIAS SOCIALES**

Abg. Francisco Céleri Lascano
TUTOR

Abg. Abel Mera Benítez
PROFESOR DEL ÁREA

Abg. Milton Zambrano Coronado. Msc.
SECRETARIO GENERAL – PROCURADOR

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

ESCUELA CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**“DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS
PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A
TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y
CAPACITACIÓN”**

Autor: Bethsy Baquerizo Hermenejildo

Tutor: Abg. Francisco Céleri Lascano

RESUMEN:

El presente trabajo de Tesis para la obtención del Título de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador busca generar un espacio de socialización de la nueva Ley de Tránsito, ponerla en consenso del conglomerado universitario e impulsar la creación de un Manual de Prevención y Capacitación sobre Educación Vial que logre crear una cultura de Seguridad Vial e implementación de buenas prácticas, tanto por parte de los peatones como de los conductores que se ven obligados a transitar por la vía principal de la UPSE, la avenida Eleodoro Solórzano, buscando la mitigación de accidentes y la reducción de pérdidas de vidas humanas.

INDICE

Portada	I
Carátula	II
Aprobación del Tutor	III
Certificado de Gramatólogo	IV
Declaración de la Autoría de la Investigación	V
Dedicatoria	VI
Agradecimiento	VII
Tribunal de grado	VIII
Resumen	IX
Índice General	X

Introducción	1
Planteamiento del problema	4
Formulación del problema	6
Interrogantes del problema	6
Justificación	6
Objetivo general	8
Objetivos específicos	9
Hipótesis	9
Variable Indépendante	10
Variable Dependiente	10
Estructura	10

CAPÍTULO I	11
MARCO TEÓRICO	11
1, ¿Qué es la educación vial?	13
1,1, De la Educación vial a la seguridad vial	15
1,2, Seguridad vial y algunas irregularidades	15
1,2,1, infracciones por parte del descuido de los padres o cuidadores tanto como conductores, como peatones.	15
1,2,2, Irregularidades que van contrarias a las leyes de tránsito	19
1,2,3, Irregularidades cometidas por falta de sentido común	20
1,2,4, Irregularidades e imprudencias de otras magnitudes	23
1.3. La circulación Existente no es un fenómeno natural sino una construcción social e histórica	25
1.3.1. Historia e importancia del transporte terrestre en el Ecuador	

1.3.1.1. Reseña Histórica	26
1.4. Marco Legal y Constitucional de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	28
1,5, Ordenamiento Jurídico	29
1,5,1, Las reformas a la nueva ley de tránsito	40
1,5,2, Competencias Municipales	40
1,5,3, La reforma en las sanciones	41
CAPÍTULO II	43
2, Población y Muestra	43
2,1, Población	43
2,1,1, Características de la institución a intervenir	43
2,2, Ubicación Geográfica	49
2,3, Límites	49
2,4, División Política	49
2,5, Muestra	50
2,7, Métodos y Técnicas utilizadas	52
2,7,1, Métodos	52
2,7,1,1, Método Explicativo	52
2,7,1,2, Método Histórico Lógico	52
2,7,1,3 Método Hipotético - Deductivo	53
2,7,1,4, Método Inductivo - Deductivo	53
2,7,1,5, Método Legislativo	53
2,7,1,6, Método Problemático - Reflexivo	54
2,7,2, Técnicas	54
2,7,2,1, Técnicas primarias	54
2,7,2,2, Técnicas secundarias	54
2,8, Procedimientos de Investigación	54
2,9, Análisis e Interpretación de resultados	55
2,9,1, Datos de la Encuesta	56
2,9,2 Datos de la entrevista de funcionarios y docentes	68
2,9,3 Resultados generales de los Instrumentos aplicados	69
2,10 Habitante de la Zona de Influencia	69
2,10.1 Aspecto sobre conocimientos aplicación y observancia de la LOTTTSV.	69
2,10.4 Operación de las Variables	71

CAPÍTULO III	
3,Propuestas de solución al problema planteado	72
3,1, Conclusiones	72
3,2, Recomendaciones	73
Manual de Prevención y Capacitación	75
3.3. Bibliografía	110
ANEXOS	112
Encuesta a la comunidad educativa	113
Entrevista sobre educación vial	115
Galería de Imágenes	117
Glosario	118

INTRODUCCIÓN

Históricamente la Educación Vial ha sido un tema que de una u otra manera ha preocupado tanto a nivel social como educativo. A nivel social, por las consecuencias socio-económicas derivadas de los accidentes de tránsito y a nivel educativo desde la tarea preventiva que podía realizar las instituciones educativas.

La generalización del fenómeno circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad, genera problemas, el principal los accidentes de tránsito, siendo el factor humano el principal causante.

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de VALORES VIALES en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación. Se trata de la EDUCACIÓN VIAL, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

Podemos definir la Educación Vial como parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la SEGURIDAD VIAL.

Para que la Educación Vial sea una realidad eficaz, precisa de una presencia constante en todas y cada una de las fases de formación de los ciudadanos, desde los primeros años de vida, por el constante y fuerte protagonismo del tránsito en nuestra sociedad.

Los ciudadanos de la Península de Santa Elena, a través de las distintas etapas de su historia, desde siempre tuvieron la aspiración de contar con un Centro Universitario propio, que forme profesionales, posibilidad que se hizo realidad y

que llena de orgullo a todos los habitantes de la Provincia de Santa Elena. Esta realidad se ha visto empañada por el dolor y la pena, producto de la cantidad de accidentes de tránsito que ocurre mes a mes en la Av. Eleodoro Solórzano, que justamente se encuentra frente a la Universidad, y que en los primeros años de funcionamiento cobró la vida de una estudiante.

LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL

Hoy es necesario reconocer que la Educación Vial no sólo es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras, sino que también es el medio concientizador que permita a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se pueda ver inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor.

La Educación Vial no es un conocimiento que se pueda adquirir de manera espontánea e inconsciente en interacción con el contexto, sino que ha de ser intencional y conscientemente aprendida, por lo que requiere de ser enseñada. En este sentido, Educación Vial va a ser entendida, desde las Colectivas, como una habilidad social que intenta capacitar al usuario, en el caso que nos ocupa a los niños, niñas, adultos, de una mayor autonomía e independencia, haciendo de este modo que su vida sea lo más integradora y normalizada posible.

Tener una buena Educación Vial, es uno de los objetivos que más trabajo cuesta conseguir en la comunidad universitaria y comunidades tanto urbanas como rurales.

Con un par de horas a la semana, aunque nosotras, como profesionales, pongamos todo el empeño del mundo, apenas se consigue algo en los niños/as y en los adultos. Esto ha de ser un esfuerzo coordinado por parte de todos y, por supuesto,

de las familias y/o ciudadanos. Todos, vamos a ser agentes activos en este proceso de aprendizaje y, por tanto tenemos el deber y la obligación de ser unos “buenos modelos de imitación”.

Nuestro principal objetivo a la hora de enseñar Educación Vial en el ámbito universitario y comunal, va hacer la correcta utilización de la vía pública a través de una enseñanza práctica, activa y en contacto con la realidad, todo ello destinado a que la persona llegue a ser lo más autónoma posible y se movilice sin poner en riesgo su vida.

La Educación Vial va a ayudar no sólo a aumentar la seguridad, sino a mejorar la calidad de vida; por ello, es necesario concederle la importancia que se merece.

Desde que son pequeños debemos enseñar a los niños educación vial. Es importante para su seguridad, y para nuestra tranquilidad que aprendan las normas y señales de tráfico. Nos sentiremos más tranquilos si los niños saben del lugar que está destinado para cruzar una calle, si pueden o no pasar por una calle, dependiendo de la luz que refleje un semáforo.

Implementar capacitación sobre Educación vial en la Universidad de la Península y en las zonas de alrededor del área universitaria es más que un simple proyecto y se transforma en una necesidad imperante dado los elevados índices de accidentes en la Av. Eleodoro Solórzano, tanto por la imprudencia de los peatones como de los conductores.

Conociendo esta realidad y como a lo largo de esta presentación detallaré, la Educación vial, fundamentada en lo que establece la jerarquía del Ordenamiento Jurídico. La Constitución y la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad; es una herramienta viable y necesaria para contrarrestar el porcentaje del alto índice de muertes producto de la irresponsabilidad de la ciudadanía, la finalidad de este propuesta es dar a conocer la ley a toda la comunidad.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La falta de educación vial es causa de accidentes viales e incluso muerte. La Provincia de Santa Elena carece de ésta, debido a que la sociedad no se encuentra informada. Aunque la población reconoce la falta de educación vial, no existen medios masivos de comunicación que fomenten la mejora de la conducta vial. Para corregir esta deficiencia, resulta necesaria la creación de una campaña a largo plazo que fomente en los ciudadanos una formación vial efectiva y en la cual los medios masivos de comunicación sean un factor muy relevante.

Con el fin de buscar una posible solución a este problema, se llevó a cabo el presente trabajo de tesis. La falta de educación vial y su posible solución se abordó a través de los métodos y técnicas que a continuación iremos analizando y que son fruto del presente trabajo de investigación.

La Universidad Estatal Península de Santa Elena, institución educativa de nivel superior que se encuentra ubicada en la Avenida Eleodoro Solórzano; acoge anualmente a miles de estudiantes no solo de los cantones aledaños: Salinas, La Libertad y de la capital de la provincia, Santa Elena, sino también a jóvenes estudiantes de todos los rincones de nuestra patria chica, por lo tanto, se constituye en un paso obligado para la comunidad que se educa en éste centro educativo, además de la gran cantidad de turistas que visitan nuestra Provincia, particularmente por la belleza de nuestros balnearios. El importante crecimiento urbanístico y el creciente interés por parte de los Santaelenenses por profesionalizarse prácticamente ha duplicado el universo estudiantil, factores que siendo analizados de forma independiente se convierte en indicadores individuales de desarrollo pero que en su dinámica, pueden y se han convertido en verdaderos cuellos de botella en lo que a seguridad vial se refiere.

Estos elementos planteados han elevado paulatinamente el incremento significativo de accidentes de tránsito y se ha convertido en una constante

inseguridad para todos los que deben por una u otra circunstancia hacer uso de la avenida Eleodoro Solórzano.

La construcción del paso elevado en la UPSE no ha sido suficiente para la disminución del riesgo vial, principalmente por la casi inexistencia de prácticas de seguridad vial, por lo que demuestra que una construcción por sí sola, aunque sea de valía no genera soluciones, sino la adecuada intervención de las diferentes variables que al respecto intervienen.

Accidentes de tránsito por infracciones y contravenciones por parte de peatones y conductores de vehículos en la Av. Eleodoro Solórzano frente a la Universidad Estatal Península de Santa Elena, sería en sí el problema visto de groso modo, pero ¿cuáles son sus causales?

Podrían ser las que nombramos a continuación:

- Imprudencia de peatones
- Zona de abundante circulación vehicular (liviano y pesado)
- Falta de señalética
- Falta de iluminación
- Ausencia de personal de la Policía de Transito
- Consumo de alcohol por parte de conductores
- Mal estado de los vehículos
- Violación a las leyes de tránsito
- Falta de cultura peatonal
- No utilización del paso peatonal

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo contribuir al cumplimiento de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial? a través de un programa de capacitación vial a la Comunidad Universitaria con el fin de disminuir el número de accidentes de Tránsito.

INTERROGANTES DEL PROBLEMA

- ¿Cuáles serían las soluciones para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito en las inmediaciones de la UPSE?
- ¿Capacitar a los estudiantes y docentes de la Universidad Península de Santa Elena, sobre Educación Vial, ayudará a disminuir los índices de accidentes?
- ¿La Ley Orgánica de Tránsito, como actualmente está establecida brinda todas las herramientas necesarias de aplicabilidad para la disminución de los índices de accidentes?
- ¿Endurecer las penas y multas sería una herramienta viable para disminuir los índices de accidentes de Tránsito?

JUSTIFICACIÓN

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, establece en su Art. No. 4 la obligatoriedad de la enseñanza de las leyes de Tránsito en todos los establecimientos de educación tanto públicos como privados del país en todos sus niveles, temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización el uso de las vías públicas de los medios de transporte terrestre, los cuales sin lugar a dudas no tienen un asidero específico dentro de la enseñanza en

los niveles mencionados, es por ello que un considerable porcentaje de los accidentes de tránsito se dan debido a la imprudencia de peatones por desconocimiento de las leyes, movilizándose sin tomar ninguna precaución.

La falta de conocimiento por parte de peatones provoca el cometimiento de contravenciones graves por parte de conductores puesto que también los accidentes son ocasionados por choferes que conducen habiendo consumido un alto grado de alcohol, lo que constituye un desacato a las leyes y autoridades de tránsito, teniendo como consecuencia choques, atropellamientos, volcamientos, etc. accidentes que provocan graves lesiones, discapacidades permanentes y pérdida de vidas humanas.

Muestra de aquello son los datos estadísticos otorgados por la Policía de Tránsito de la Provincia de Santa, que reporta aproximadamente 382 accidentes en el año, en los cuales hubo 150 muertos lo que significa que el 46 % son víctimas fatales, el 36 % resultan gravemente heridos, el 10% con traumatismos y el 5% ilesos o con heridas leves, dentro del cual el mayor porcentaje ocurrió por impericia e imprudencia, es decir que fueron a consecuencia de FALLA HUMANA. La Policía de Tránsito también reporta que un gran porcentaje de estos accidentes ocurrieron en la Avenida Eleodoro Solórzano, considerada de Alto Riesgo.

Ante tales circunstancias es necesario llegar a la comunidad a fin de que conozcan sobre normas de Seguridad Vial, tanto para el peatón como para el conductor, por lo que se hace imperioso el dictar charlas, talleres y seminarios a trabajadores, estudiantes y comunidad en general y que estos a la vez se conviertan en multiplicadores de dicha información que va en pro del desarrollo cultural de la población en general y de forma particular de la población que forma parte de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

Este Programa de Capacitación vial sobre la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para el desarrollo de la Cultura Vial en la Ciudadela Universitaria (Av. Eleodoro Solórzano) busca por medio de una serie de Seminarios-talleres, en primera instancia la sensibilización de quienes conforman la comunidad académica de la UPSE, pero también espera poder generar el

desarrollo de competencias que permitan incorporar a sus procesos culturales la práctica de la Educación y Seguridad Vial.

Con esta investigación será posible saber si la forma en que está diseñada la ley de tránsito y las medidas que propone, son realmente efectivas para mejorar la situación que se vive en el país respecto a esa problemática

La importancia de este trabajo está en educar sobre el manejo preventivo y así encaminar a los conductores para lograr fortalecer los siguientes criterios:

- Crear conciencia acerca de que la conducción es una profesión.
- Generar actitudes positivas para evitar malos hábitos en la conducción.
- Analizar situaciones reales de riesgo en el tránsito, mediante la experiencia.
- Empoderamiento de la Comunidad Educativa de la UPSE respecto a la normativa legal de educación vial y la incorporación de buenas prácticas al respecto de la misma.

Si el presente trabajo, alcanza a salvar por lo menos una vida, habrá sido más que suficiente justificativo.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Impulsar una cultura Universitaria de Educación y Seguridad Vial y socialización de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial a través de un Manual de Prevención y Capacitación a fin de que la Comunidad Universitaria conozca sobre los derechos y responsabilidades tanto de quien conduce como del peatón.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar una investigación de campo que nos permita conocer las prácticas sobre seguridad vial que aplica la Comunidad Educativa de la UPSE.
- Establecer cuáles son los factores predisponentes para la mala práctica de seguridad vial tanto de conductores como de peatones en la circunscripción de la UPSE.
- Dictar Seminarios – Talleres, al colectivo universitario para la socialización de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Garantizar el cumplimiento de todos los derechos y leyes de protección a la Comunidad Universitaria para disminuir los accidentes de tránsito en el sector circundante.
- Disminuir los accidentes de tránsito en el sector circundante a la ciudadela universitaria.

HIPÓTESIS

Al socializar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la ciudadela Universitaria del cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena se podrá desarrollar una cultura y un Plan Integral de Gestión de Riesgos y Seguridad Vial que permita hábitos tanto en peatones como en conductores disminuyendo sensiblemente los accidentes y las pérdidas humanas y materiales.

VARIABLE INDEPENDIENTE

Carente cultura vial por desconocimiento e inobservancia de la Ley tanto por peatones como por conductores.

VARIABLE DEPENDIENTE

Nueva Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

ESTRUCTURA

El presente trabajo de Tesis previo a la obtención del título profesional está dividido en tres Capítulos:

- Capítulo I: MARCO TEÓRICO
- Capítulo II: METODOLOGÍA E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS
- Capítulo III: PROPUESTAS DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA PLANTEADO.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1. ¿QUÉ ES EDUCACIÓN VIAL?

La Educación Vial es el conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer. Tiene por objetivo su formación para que sepa comportarse de manera responsable en la vía pública como peatón. ¿Cuándo? Al hacer uso de bicicletas, ciclomotores o conduce automóviles.

Cada día ponemos en marcha comportamientos relativos a esta temática. La Educación Vial es una imperiosa necesidad ciudadana en la época moderna. Por ello, debe formar parte de los conocimientos y saberes prácticos de los escolares y no circunscribirse a una materia o etapa, sino integrarse en cada una de las áreas que componen el currículo. Siguiendo las recomendaciones internacionales:

“Los contenidos de la Educación Vial deben estar integrados en las diferentes materias, con el fin de que los escolares adquieran la experiencia técnica apropiada, tomen conciencia de su responsabilidad en la vida social y puedan contribuir de forma activa en la mejora de las condiciones de circulación”.

La Educación Vial es imprescindible para conseguir una educación ciudadana integradora de todos los principios que fomenten la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad y que, en definitiva, sea un cauce que sirva para favorecer las relaciones humanas en la vía pública.

EL PROBLEMA DE SEGURIDAD VIAL Y SUS CONSECUENCIAS

Este tema ido cobrando importancia en los últimos años, especialmente al darse a conocer cifras de diversas fuentes como la Organización Mundial de la Salud, el número de muertes a nivel mundial es de 1.2 millones de personas cada año, los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte, en los países en vías de desarrollo dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente

ésta situación está empeorando de tal manera que de no mediar disposiciones que puedan revertir esa estadística, se convertirá en la primera causa de muerte y discapacidad hacia el año 2020.

Frente a este panorama funesto la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó en una resolución de marzo del 2010, la creación de un periodo de 2011 al 2020, el cual será llamado “Decenio de acciones para la seguridad vial”, y que fija como objetivo estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en el planeta. México se sumó al compromiso internacional de reducir el 50 por ciento de las muertes por siniestros viales en los próximos 10 años, junto con la voluntad política y conocimiento científico.

Además, acordó en el Segundo Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial (EISEVI) el pasado 12 y 13 de mayo realizado en la Ciudad de México, promover la coordinación internacional entre organismos públicos y privados para atender en forma concentrada los desafíos que la seguridad vial presenta en los ámbitos locales, nacionales y regionales. Otro acuerdo fue el implementar estrategias y acciones específicas en cinco ejes de actuación, tales como gestión de la seguridad vial, usuario, infraestructura, vehículos, y atención hospitalaria. En entrevista con Conciencia Pública, el asesor internacional en seguridad vial, por parte de la OMS, Roy Rojas, comparte el panorama que estamos viviendo a causa de los accidentes viales. “El desafío tiene que bajarse, porque al final de cuentas es la Policía la que materializa la política pública, tenemos que capacitarlo, incentivarlos y motivarlo. Puede ser una declaración bonita, pero si no nos preocupamos por el que la ejecuta, no funciona”

El objetivo, la celebración de la vida. La meta, la protección de los niños y jóvenes durante una década, donde al final ellos serán quienes tengan a su cargo la dirección de nuestro mundo en temas de seguridad vial. Han pasado décadas de guardar silencio, de llorar a nuestros seres queridos que han muerto por una imprudencia que pudo haber sido prevenido. Los accidentes de tránsito se han

convertido en uno de los mayores problemas de salud pública, económico y humano, los cuales han sido ignorados durante muchos años, lo que pone en evidencia la ausencia de voluntad, por parte de las autoridades.

Nuestro país vecino, Colombia adoptó un plan de seguridad vial en los últimos años. En 1994 se formó el Fondo de Prevención Vial (FPV) cuya visión es la realización de campañas de Prevención Vial, con miras a la disminución de accidentes de tránsito y sus consecuencias en coordinación con las entidades estatales que fomentan programas en tal sentido, sus objetivos se resumen en:

- Ayudar a fomentar la interiorización de la movilidad en la ciudadanía.
- Ser la voz de la conciencia de la seguridad vial en el país.
- Inculcar dentro de los conceptos de calidad de vida y de cultura ciudadana el tema de la Seguridad Vial como un factor esencial a través de programas de educación y formación vial.

Los resultados obtenidos han sido exitosos en cuanto a reducción de muertes por accidentes de tránsito.

1.1.DE LA EDUCACIÓN VIAL A LA SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial consiste en la prevención de siniestros de tránsito o la minimización de sus efectos.

La seguridad vial es de suma importancia para la vida y la salud de las personas, incluso cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito.

También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo o camioneta, camión, automóvil o carro,

motocicleta y bicicleta). Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial.

Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

La seguridad vial y su eficiencia está dada por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito: los usuarios, los vehículos y las carreteras, los que en términos generales deben aportar condiciones que se ajusten a su participación en el sistema. De aquí que ellos deben reunir en términos generales las siguientes características:

Los usuarios: entendiéndose por éstos a los conductores, peatones y pasajeros. Deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales locales que rigen el tránsito y observarlas plenamente. Los conductores en forma especial deben tener los conocimientos, educación, habilidades, capacidades y destrezas que, unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus conductas.

Los vehículos: deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, producto de una mantención y reparación oportuna, conforme a sus correspondientes características.

Las carreteras: deben operar en buen estado y correctamente señalizadas, en conformidad a la demanda que debe satisfacer.

Si bien cabe exigir a las autoridades, expertos, empresarios y transportistas su cuota de responsabilidad, ello no excluye el nivel de responsabilidad individual.

Cabe destacar que las últimas cifras de accidentes de tránsito en América indican que el 90% de los casos se deben a fallas humanas, llegando a la conclusión que de ninguna manera se puede tomar una actitud pasiva o inmovilista frente a dicha creciente problemática.

1.2. SEGURIDAD VIAL Y ALGUNAS IRREGULARIDADES

1.2.1. INFRACCIONES POR PARTE DEL DESCUIDO DE LOS PADRES O CUIDADORES TANTO COMO CONDUCTORES, COMO PEATONES

- **Los Niños y sus brazos fuera del automóvil**

Son muchas las personas que circulan en sus autos, sin supervisar que las ventanas estén debidamente despejadas, principalmente, que ninguno de los que van dentro del medio de transporte estén con parte de sus miembros estén expuestos fuera del vehículo, particularmente, son los niños los que mayormente, tienden a tener este tipo de actitud es inocentes cuando el chofer del autobús, del camión, del carro, o de cualquier medio de transporte está conduciendo. Pero parte importante de esta responsabilidad, es principalmente culpa del adulto que van con el niño. Incluso hay chóferes de transporte escolar que hacen todo este tipo de descuidos cuando están transportando a los escolares y se les olvida de estar viendo por los retrovisores, para supervisar que dentro de la unidad los niños no mantengan este tipo de comportamiento, ni ningún otro que sea irregular.

- **El cruce de la calle de los niños sin ser tomados de la mano**

Hay personas que se confían y por descuidos cruzan con niños sin tomarlos de la mano, o por el contrario le toman de la mano, y cuando ya están cerca de la cera se las sueltan para que el niño termine de llegar sólo, o incluso son personas que no les gusta soltarle la mano al niño, pero le toman la mano de una manera tan suave, que si el niño de pronto le da por soltarse, se le hace fácil y arranca a correr sin medir la consecuencia del peligro, y el adulto pierde el control del niño. Por no haberle sujetado lo suficientemente fuerte.

- **Los niños parados dentro del vehículo en movimiento**

Este es un error que se comete frecuentemente, muchas veces mientras el vehículo está en movimientos, en la parte de atrás los niños van: saltando, parados en la ventana. En otro caso, están parados entre el conductor y el acompañante de éste, y nadie supervisa que el niño se siente, y si es posible utilice el cinturón de seguridad, ni tampoco chequean que las puertas estén debidamente cerradas. Otro error que muchas veces se suma a este es que las ventanas están abiertas, o están subidas hasta cierto nivel, y estos factores, pueden aumentar el grado de riesgo de que el niño se golpee, se lastime, se corte con el vidrio, y se cause una contusión mayor.

- **Personas sin cascos en la moto, (principalmente niños)**

El uso de los cascos en una moto, muchas veces es evadido, pero es un elemento muy importante que le ha salvado la vida a muchos motorizados, precisamente porque llevaban puesto sus respectivos cascos. El fin es claro, evitar así que en medio de un accidente vial, la cabeza de la víctima choque con el pavimento. Sin embargo muchos chóferes tienen la tendencia a llevar el casco en la mano, como si fuera una cartera, y no se lo colocan, o también se da el caso que el conductor lleva el casco, pero no se lo coloca a las personas que le acompañan en la moto. Es muy común ver que los adultos usan cascos, pero si llevan niños como pasajeros no tienen la precaución de colocarles el casco y esto es un descuido terrible.

Es comprensible, que personas de escasos recursos económicos, adquieran una moto para utilizarla como medio de transporte ya que es mucho más accesible que un vehículo, pero se está siendo muy popular ver a padres de familia andar en moto con sus hijos. Prueba de ello es que hasta tres niños son transportados en el mencionado vehículo, y sin ningún tipo protección. Lo peor del caso es también observar a niños durmiéndose en la moto mientras el conductor se dirige a su destino.

- **Personas bajándose del transporte antes que se detenga**

Es una mala decisión, la que han tomado muchos chóferes que acostumbran circular a alta velocidad y casi no se detienen en las paradas, haciendo que la gente se baje rápidamente, debido a que se están parqueando en un lugar no permitido, porque irrespetaron el semáforo, o por descuido general. Dejar que las personas se bajen lejos de la parada en lugares donde queda un espacio que permite la circulación de otro vehículo es un incidente que ha provocado o ha estado a punto de provocar un accidente, ya que muchas veces el pasajero se baja confiando en que el chofer le dejó en un lugar seguro; pero ocurre también que los pasajeros se bajan de los buses de transporte público, cometiendo una infracción que pone en riesgo sus vidas.

- **Personas cargando objetos pesados e incómodos en una moto**

Es muy común que la gente esté llevando objetos pesados y difíciles de cargar, en los vehículos que toman. Últimamente se ha popularizado el servicio de taxi - moto, e incluso ha aumentado también la cantidad de personas que utilizan este medio de transporte para su uso personal exclusivamente, pero esto ha incrementado también el número de contravenciones que se cometen mientras se transita.

Se puede observar también que transportan objetos que pueden ser de gran peligro, mientras se transita en este vehículo, ya que la comunidad olvida que la moto solamente tiene dos ruedas, no hay puertas, no hay de dónde agarrarse si el conductor o pasajero está por caerse, en tales circunstancias el objeto puede soltarse y causar daño a quienes transitan a su alrededor, es importante saber que es un peligro inminente llevar objetos sumamente pesados, largos e incómodos cuando se va transitando en una moto.

- **Conductores leyendo, enviando email, o hablando por teléfonos**

La tecnología nos brinda muchos beneficios, pero en ocasiones al darle un uso inadecuado se convierte en un peligro, por parte de los choferes y del ciudadano común. El celular, objeto que sin lugar a dudas ha sido uno de los mejores inventos de telecomunicación en últimos tiempos, también se ha vuelto la causa de muchos accidentes de tránsito, debido a que los conductores se distraen en recibir o en efectuar una llamada descuidando así el volante, mirar por el retrovisor, o han quitado la visión hacia al frente perdiendo el control del vehículo, ocasionando graves accidentes de tránsito, consecuentemente hay pérdida de vidas humanas, daños materiales y sanciones que en comúnmente no se cumplen.

- **Personas lanzando cosas fuera del vehículo hacia la vía.**

La comunidad que utiliza un medio de transporte vehicular, tanto público como privado tienen tendencia a arrojar objetos de plástico, de vidrios y desechos de alimentos (basura). Cuando se comete este tipo de irregularidades, realmente se desconoce el grado de peligro que pueden ocasionar a otros conductores, a peatones, además de no cumplir con la ordenanza municipal de mantener limpia la ciudad.

Es importante evitar cometer estos errores, para ello los transportistas deben cumplir con lo que establece la Ley colocando dentro del vehículo una bolsa donde echar los desperdicios, o en su defecto esperar llegar al lugar de su destino, y allí buscar un lugar donde depositar la basura. En los medios de transporte público, lo más recomendable es que el dueño del transporte utilice puntos estratégicos para colocar los desechos que los usuarios puedan arrojar a la calle.

1.2.2. IRREGULARIDADES QUE VAN CONTRARIAS A LAS LEYES DE TRÁNSITO

- **Conductores manejando a altas velocidades**

Conducir a altas velocidades, es la causa principal que ocasiona accidentes de tránsito, sin embargo, aunque es una regla que más se trata de corregir, es la que más se viola a diario, ya que a los conductores que les gusta la velocidad, al parecer no tienen la noción de peligro al conducir a altas velocidades, parece que más que un hábito se ha convertido en un vicio, incluso los conductores compiten manejando, en nuestro medio es muy común escuchar a los choferes que dan órdenes a su copiloto “corre” para marcar la tarjeta en el reloj, medio de control de las compañías de transporte urbano, sin considerar que en el interior de sus vehículos se movilizan personas, cuya integridad física, en tales circunstancias se encuentra en sus manos y bajo su absoluta responsabilidad.

- **Conductores manejando en vía contraria**

La impaciencia, es uno de los mayores síntomas de esta generación, la gente se desespera y no les gusta detenerse, dar la vuelta, devolverse a otro lugar; y como medida para lograr su objetivo, los chóferes prefieren optar por una alternativa más fácil, y es precisamente la de circular por vía contraria para llegar a su destino, aunque saben que al hacerlo están cometiendo una infracción que representa un grave peligro.

- **Conductores que no bajan la velocidad en curvas, cruces o esquinas.**

Las altas velocidades siguen siendo un peligro fatal, y este se convierte en una gran amenaza cuando se trata de curvas, esquinas, y lugares que no permiten muy bien visualizar si del otro lado vienen autos, para agravar la situación muchos conductores prefieren alcanzar y avanzar dejando atrás a

los autos que tenían delante, cambiándose hacia la vía contraria para volverse luego de haber pasado al chofer que viene delante, encontrándose sorpresivamente con carros que venían de frente y no se podían visualizar precisamente porque la vía es curva, o porque hay un cruce. Algunos, sobreviven a esta hazaña, y en vista de esto lo siguen haciendo, y hasta se sienten que se están perfeccionando en ella, pero otros no han sobrevivido, y peor aún, le han quitado la vida a otros conductores e incluso a todas las personas que venían en vía contraria, por causa de este tipo de maniobra del volante, que va en contra de las reglas de tránsito.

- **Conductores sin usar retrovisores, ni luces de cruces, ni cornetas, ni otros avisos.**

Se ha hecho muy popular conducir los vehículos, sin usar las reglas básicas de precaución, que le evitarían al chofer, ocasionar un accidente de tránsito. A menudo, se dan en las vías una serie de irregularidades como producto de estos descuidos; se cambian de carril sin ver a los lados, si viene otro vehículo, sin previo aviso a otros conductores, se circula sin tocarle la corneta a tiempo a los vehículos que están a baja velocidad y necesitan apartarse, o a las motos que no están circulando en su carril, o a los peatones que están cruzando, o pasando cerca de donde va a pasar este vehículo. Cuando se comete este tipo de infracciones se originan accidentes que muchas veces son leves, pero en otras ocasiones pasan de moderadas a graves.

1.2.3. IRREGULARIDADES COMETIDAS POR FALTA DE SENTIDO COMÚN

- **Vehículos estacionados en garaje, u otros lugares que deben mantenerse libres para la circulación**

El estacionarse también puede convertirse en un problema vial, que dificulta el buen desenvolvimiento del tránsito, y la tranquilidad tanto de peatones como de otros conductores. Hay ciertas imprudencias comunes, que se cometen a la hora de estacionarse, tales como:

- Estacionarse frente de garajes privados
- Estacionarse frente de establecimientos comerciales que tienen estacionamiento sólo para clientes.
- Estacionarse cerca de la acera, trancando la posible salida de otros vehículos que están estacionados.
- Estacionarse lejos de la acera, cerca de donde hay curvas y pasan otros autos que puedan chocarlos.
- Estacionarse encima de la acera, interrumpiendo el paso peatonal.
- Estacionarse en paradas de autobús.
- Estacionarse cerca del rayado para el cruce peatonal, etc.

- **Vehículos y motos, conducidos por aceras y demás sitios peatonales.**

Las aceras han sido creadas para protección del ciudadano común que transita por las vías, para evitar que tenga un accidente, sin embargo, muchos conductores inconscientes de la gravedad circulan por encima de las aceras, poniendo en riesgo la vida del peatón.

Cabe mencionar, que por tratarse de lugar seguro para el peatón, muchas veces las personas transitan libremente por las aceras, sin tomar precaución que por ella circule un vehículo y es por ello que este irrespetuoso conductor puede poner en grave peligro la vida de éstas personas, porque en la mayoría de los casos se encuentran absolutamente desprevenidas, considerando que no es el lugar de tránsito del automotor.

- **Conductores y peatones irrespetando las señales de tránsito, y las luces de los semáforos.**

A pesar que el semáforo, es uno de los mecanismos creados para que nos brinde seguridad vial a todos los ciudadanos, tanto peatones como conductores, no observan la señalética que se encuentran en su entorno, evaden las indicaciones del semáforo, peor aún son muchos los peatones que ponen en riesgo sus propias vidas, violando las normas de tránsito peatonal al cruzar vías cuando los carros están en plena circulación, debiendo quedarse en medio de la carretera esperando a que los vehículos del siguiente carril pasen para posteriormente poder cruzar.

- **Conductores ebrios, soñolientos, e incluso distraídos.**

Conducir un vehículo, es uno de los peligros más graves, cuando las personas pasan por un estado de inconsciencia por los efectos del alcohol, están soñolientos, o distraídos.

Cuando una persona está consciente de que no ha descansado bien, tiene ha consumido alcohol, o tiene graves problemas que le distraen al conducir, debe procurar no manejar su vehículo, y si requiere salir obligatoriamente, es recomendable que en la medida que sea posible pida ayuda a alguien de confianza que maneje su vehículo.

Siguiendo esta perspectiva se parte en afirmar que todos somos transeúntes: en tanto peatones, pasajeros o conductores, y por ello como ciudadanos que transitamos tomamos decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida personal y social, dado que nos conducimos con prudencia o sin ella, preservamos o ponemos en riesgo la vida propia y la de los demás. Al mismo tiempo somos actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra

sociedad. El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito se acentúan en este marco, entendiéndose como parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constitutivo; y la educación vial como parte de la propuesta de capacitación de quien desea tener la licencia para conducir.

La capacitación y concienciación de la Educación Vial no tendría como simple propósito estar autorizado para conducir un vehículo, sino lograr que en cada persona exista un agente de salud y no un agente de riesgo, es un objetivo que implica el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes para el cuidado y preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en situaciones de tránsito.

1.2.4. IRREGULARIDADES E IMPRUDENCIAS DE OTRAS MAGNITUDES

- **Personas en sillas móviles, en la parte de atrás de camionetas descapotadas.**

Hay personas que viajan en la parte trasera de los vehículos que son descapotados atrás y muchas veces sin ellas conocerlo, están expuestos a cierto grado de peligro, sin embargo últimamente se ha incrementado el uso de estos puestos traseros, utilizando sillas plásticas, que aparentemente permiten viajar con mayor comodidad, pero lo que las personas no están previniendo es que esto puede repercutir en que el peligro se incremente, ya que estas son sillas, que pueden salirse del auto junto con la persona que esté sentada en ella, o pueden quebrarse y caerse el que esté sentado en ellas, en medio de un accidente vial.

- **Motos evadiendo policías acostados, se montan en la cera**

La figura de los controladores de velocidad o popularmente llamados "Policías acostados", es una medida tomada para dificultar la transitoriedad de los vehículos a altas velocidades por lugares donde no deben hacerlo, sin embargo, esta medida muchas veces es altamente violada, por los conductores, quienes más bien cometen otras irregularidades tales como, montarse en la cera para evadir el policía acostado, (es el caso de las motos y carros pequeños) o por el contrario, pasar por encima de él, a una velocidad mayor a la acostumbrada, (generalmente es el caso de los camiones grandes y pesados, y de los autobuses de gran tamaño). Es peligroso, tanto para los demás conductores de vehículos evitar chocar con estos conductores irresponsables, como para los peatones que van en la acera, tratar de evitar ser arrollados por los mismos, este tipo de violación a la norma, puede traer grandes consecuencias lamentables.

- **Peatones evadiendo las pasarelas**

Hay muchas personas que no les gusta subir escaleras, bien sea por cansancio, flojera, dolores en las piernas, porque están apurados, por malos hábitos, por evitar atracos en la pasarelas, o por cualquier otro motivo, la gente no quiere subir y bajar escaleras, hay un sin número de personas que evitan tener que cruzar la vía a través del uso de Puentes Peatonales que están destinados para ello, y prefieren cruzar la calle caminando, aunque esto represente peligro. Muchas de estas personas, por imprudencia cruzan sin observar bien que esté debidamente despejada la vía, sin cerciorarse a qué velocidad vienen los autos, y sin prevenir que los conductores los estén viendo o vengán distraídos. Aunque hay que estar en total desacuerdo de cruzar la calle cuando hay un lugar seguro por donde hacerlo, es también importante atacar esa mala actitud de los conductores, de pensar que la persona que cruza la calle, ya pierde sus derechos, y si se

la lleva un carro esta vida no se paga, y además el chofer no tiene la culpa. La vida humana, es sobretodos las cosas superiora cualquier norma de tránsito e independientemente de que esta persona está violando la ley de tránsito, merece que su vida sea cuidada aun cuando ella misma la descuide por inconsciencia, debemos ser ante todo seres humanos que amemos a nuestro prójimo, y por precaución, es bueno bajar la velocidad, cuando estamos pasando por un lugar donde está prohibido el cruce de peatones, pero que sabemos que inevitablemente los peatones van a pasar.

- **Insultar, discutir o amenazar a otros chóferes o peatones.**

La agresividad en la calle, está altamente incrementándose en la vía, ya que tanto chóferes como peatones, están tratándose con alto nivel de violencia verbal, acciones y gestos groseros, e incluso se aceleran sus vehículos en contra de los peatones, de una manera intimidante. Todo esto repercute en graves peligros, bien sea por causar un accidente vial, o un lamentable incidente por un hecho criminal, ya que el grado de inseguridad en todos los niveles está altamente relacionado a la delincuencia, y aun estas personas que están en estos círculos violento, también están en la vía, bien sea como chóferes o como peatones.

1.3.LA CIRCULACIÓN EXISTENTE NO ES UN FENÓMENO NATURAL SINO UNA CONSTRUCCIÓN SOCIAL E HISTÓRICA

En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, esto hacia que su traslado de un lugar a otro le fuera lento y arriesgado. Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, lo que era llamado La Narria.

En los países fríos se fabricó el primer vehículo conocido por el hombre llamado trineo, que surge de la misma Narria, este en un principio era arrastrado por los hombres, aunque más tarde, se fueron domesticando animales para realizar dicho esfuerzo.

1.3.1. HISTORIA E IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

RESEÑA HISTÓRICA

Desde la antigüedad, la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el ser humano. Los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, a pie o a lomo de llamas; muchas veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas.

La conquista española de la región andina produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido.

En 1873 empieza la construcción del ferrocarril. En 1895 fue retomada por Eloy Alfaro.

El MTOP tiene como función emitir políticas de Transporte y Obras Públicas, y, aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas.

En la presidencia del Dr. Isidro Ayora se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, donde una de las funciones que tiene es el fomento del transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Las funciones que les correspondía en ese entonces fueron las siguientes:

- Los caminos y ferrocarriles
- Las obras portuarias marítimas y fluviales
- Los canales de navegación
- Los trabajos necesarios para la buena conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos

Con estos antecedentes el Ministro de Obras Públicas en el gobierno del Presidente León Febres Cordero, Ing. Alfredo Burneo, mediante Acuerdo Ministerial No. 037 del 15 de octubre de 1984, declara como fecha oficial del Ministerio de Obras Públicas, el 9 de julio.

¡La revolución vial está en marcha!

El 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Eco. Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de este Portafolio y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cuatro Subsecretarías:

- DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
- DE TRANSPORTE VIAL Y FERROVIARIO
- DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
- DE AEROPUERTOS Y TRANSPORTE AÉREO.

Cabe entonces formular las siguientes presuntas:

¿Siempre hubo semáforos? ¿Cuándo se instalaron? ¿Porqué...? ¿Siempre hubo accidentes de tránsito? ¿Ocurren en todas partes del mundo? ¿Qué accidentes ocurren con más frecuencia en zonas rurales? ¿Y en la ciudad...? ¿Qué cuentan los abuelos sobre el tránsito en el barrio o en el pueblo, en su juventud...?.

El tránsito no fue siempre lo que es hoy: vías, automóviles y normas de circulación fueron cambiando, conforme a los avances tecnológicos y a la

búsqueda de soluciones para los problemas que se iban suscitando. Los transeúntes también fueron cambiando a lo largo del tiempo. Hoy coexisten muchas maneras de circular y transitar, manifiestas en las costumbres de distintos lugares de nuestro país y del mundo.

Es importante tener en cuenta todo esto y preguntarnos por los cambios, ya que la posibilidad de problematizar situaciones de circulación en la vía pública y de orientar las actitudes de los transeúntes hacia una mayor protección de la vida, depende en buena medida de que podamos concebir otras modalidades posibles.

1.4.MARCO LEGAL Y CONSTITUCIONAL DE LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

El hombre es un ser social por naturaleza, razón por la cual vive en medio de sus semejantes, es decir vive en sociedad. Por eso cabe decir que los seres humanos, más que vivir convivimos.

Ahora bien impulsado naturalmente a la acción para satisfacer sus necesidades, encuentra el hombre en su camino a otros semejantes que luchan como él por las mismas razones. Del choque inevitable de las múltiples conductas, surge la necesidad de abstenerse de ciertos hechos, so pena de provocar la reacción de los demás y de precipitarse a un verdadero caos, si cada uno hiciera lo que le viniera en gana. Se comprende así fácilmente, la absoluta necesidad de que la libertad de cada uno esté limitada por la libertad de los demás. Resulta así necesaria una delimitación de las conductas posibles de los hombres, para asegurar un mínimo de orden que haga posible la convivencia y la prosecución de los fines humanos individuales y colectivos. Esta delimitación de lo lícito, lo obligatorio y lo prohibido, es la que establece el derecho, resultando de ella un orden social, que

será más o menos perfecto, más o menos justo, pero orden al fin y necesario para la coexistencia.

1.5. EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

- **CONCEPTO**

El ordenamiento jurídico es el mecanismo a través del cual se organiza el Estado y la Sociedad para garantizar los derechos de las personas y regular las acciones y reacciones individuales y colectivas.

- **ESTRUCTURA DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO NACIONAL**

El **ordenamiento jurídico** es el conjunto de normas jurídicas que rigen en un lugar determinado en una época concreta. En el caso de los estados democráticos, el ordenamiento jurídico está formado por la Constitución del Estado, que se rige como la norma suprema, por las leyes y del poder ejecutivo, tales como los reglamentos, y otras regulaciones tales como los tratados, convenciones, contratos y disposiciones particulares.

Clases de fuentes del Derecho Administrativo

- La Constitución Política del Estado
- Las leyes administrativas

FUENTES POSITIVAS

- Los Decretos.
- Los Reglamentos
- Los Estatutos
- Las Ordenanzas
- Los Acuerdos

- Las Resoluciones
- Los manuales
- Las Instrucciones

FUENTES POSITIVAS

- La Costumbre
- La Jurisprudencia
- La Doctrina Científica

Las fuentes positivas del Derecho Administrativo constituyen el ordenamiento jurídico vigente, establecido por los poderes del Estado, y de acuerdo a su jerarquía son:

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.- Es la máxima ley que rige la administración del Estado ecuatoriano, traza directivas generales sobre la organización y funcionamiento del Estado, señala los principales órganos, funcionarios y agentes de la Administración, fija sus atribuciones y limita el campo de acción, determina los organismos de control de los recursos públicos y establece la administración seccional entre otras funciones.

La constitución de la República, establece lineamientos para garantizar al pueblo soberano igualdad de condiciones, por tal razón encontramos tipificados los siguientes artículos que demuestran la predisposición de elaborar leyes en pro del bien común.

Art. 26.- La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado, constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad social y condición

indispensable para el buen vivir. Las personas las familias y las sociedades tienen el derecho de participar en el proceso educativo.

Art. 27.- La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituyen un eje estratégico para el desarrollo nacional.

¿Qué significa el Buen Vivir? ¿Imaninantataq Sumak Káusai?

En lengua Kichwa, significa vida armoniosa: armonía entre nosotros y armonía con la naturaleza, que engendra, alimenta y abriga y que tiene vida propia y valores propios.

REGIMEN DEL BUEN VIVIR

Art. 340.- El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.

El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad, y no discriminación y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación.

El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre ciencia y tecnología, población seguridad humana y transporte.

Art. 343.- El sistema nacional de educación tendrá como finalidad el desarrollo de capacidades y potencialidades individuales y colectivas de la población, que posibiliten el aprendizaje y la generación y utilización de conocimientos, técnicas, saberes, artes y cultura. El sistema tendrá como centro al sujeto que aprende y funcionará de manera flexible y dinámica, incluyente, eficaz y eficiente. El sistema nacional de educación integrará una visión intercultural acorde con la diversidad geográfica, cultural y lingüística del país y el respeto a los derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades.

Art. 344.- El sistema nacional de educación comprenderá las instituciones, programas, políticas, recursos y actores del proceso educativo, así como acciones en los niveles de educación inicial básica y bachillerato y estará articulado en el sistema de educación superior

El Estado ejercerá la rectoría del sistema a través de la autoridad educativa nacional, que formulará la política nacional de educación; asimismo regulará y controlará las actividades relacionadas con la educación, así como el funcionamiento de las entidades del sistema.

Art. 347.- Será responsabilidad del Estado:

1. Fortalecer la educación pública y la coeducación; asegurar el mejoramiento permanente de la calidad, la ampliación de la cobertura, la infraestructura física y el equipamiento necesario de las instituciones educativas públicas.
2. Asegurar que todas las entidades educativas impartan una educación en ciudadanía, sexualidad y ambiente desde el enfoque de derechos.

SEGURIDAD HUMANA

Art. 393.- El estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

TRANSPORTE

Art.394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aéreas portuarias y portuarias.

El jueves 17 de marzo, en el Pleno de la Asamblea Nacional se aprobó de manera definitiva las reformas a la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, luego del análisis de la objeción parcial presentada por el Ejecutivo.

La reforma a la Ley beneficiará a los ecuatorianos migrantes, que al regresar al país podrán conducir con el documento emitido por el país en el que residían.

Las reformas a esta Ley se enfocan en mejorar la administración del tránsito, establecer correctivos en el conocimiento, tratamiento y juzgamiento de las contravenciones y delitos de tránsito, para determinar las sanciones correspondientes.

Es deber de las autoridades correspondientes difundir esta nueva ley y sobre todo de responsabilidad con todos los ciudadanos en general conocer, cumplir y hacer que se haga efectiva la ejecución de esta nueva Ley, que nos permitirá mejorar el Sistema de transporte y Seguridad Vial del País.

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.

Art. 3. PRINCIPIOS.- El ejercicio de la Autoridad y las potestades públicas de los Gobiernos Autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

c) Coordinación y Corresponsabilidad.- Todos los niveles de Gobierno tienen responsabilidad, compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.

Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido se podrán acordar mecanismos de cooperación voluntaria para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos.

Capítulo III

GOBERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO

Art.53.- Naturaleza Jurídica.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y Fiscalización: y ejecutiva previstas en éste código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.

Art. 55 Competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias sin perjuicio de otras que determine la Ley:

- a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad.
- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo del cantón:
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de su circunscripción cantonal.
- q) Coordinar con la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, la formulación y ejecución de políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana.

El Sistema Descentralizado de los gobiernos autónomos, permite que éstos puedan elaborar ordenanzas relacionadas al uso de la vía pública, dejando a libre albedrío de los gobernantes, tomar medidas a fin de precautelar la integridad física de los miembros de la jurisdicción a la que pertenecen.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación modernización y control de transporte terrestre tránsito y seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro

por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

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

Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales.

DE LA DISMINUCION DEL RIESGO

Art. 196.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y los Directores de las Comisiones Provinciales, serán los encargados de elaborar y supervisar los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, la

realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la accidentabilidad, con base en los factores y causas de incidencia.

Art. 197.- El Ministerio de Salud Pública, en coordinación con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, en el ámbito de sus competencias, diseñarán, autorizarán y pondrán en ejecución los programas de fortalecimiento de la red de emergencias, atención pre-hospitalaria y hospitalaria, y centros de atención de urgencias para las víctimas de los accidentes de tránsito, así como un sistema de referencia.

DE LOS PEATONES

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario;

Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;

- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 200.- Las personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

- a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,
- b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

DE LOS PASAJEROS

Art. 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;

- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero;
- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 202.- Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;
- e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables;
- f) No fumar en las unidades de transporte público;
- g) No arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; y,
- h) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 203.- En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato.

1.5.1. LAS REFORMAS A LA NUEVA LEY DE TRANSITO

El nuevo marco legal que regula el tránsito y transporte terrestre en el país contempla la creación de nuevas instituciones, competencias y endurece las infracciones, así como abre la posibilidad de perder a licencia definitivamente.

La Ley crea la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), entidad que fijará las tarifas de transporte público, el otorgamiento y renovación de las licencias y se encarga, entre otras funciones, de expedir reglamentos para viabilizar la Ley.

También se reemplaza la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) con la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), institución de carácter nacional, con sede en Guayaquil, que dirigirá y controlará el tránsito y servicios de transporte en la provincia del Guayas, red estatal – troncales nacionales y las demás circunscripciones que le fueren delegadas por los gobiernos autónomos descentralizados.

1.5.2. COMPETENCIAS MUNICIPALES

La ejecución de las sanciones de las contravenciones leves y graves será competencia de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial donde se cometió la infracción.

Esta disposición, incorpora la competencia, planificación y regulación de tránsito a los gobiernos locales, por lo que la cercanía de la autoridad le va a dar mayor fluidez y respuesta temprana a la problemática del sector.

1.5.3. REFORMA EN LAS SANCIONES

Prisión hasta de 5 años, multas y pérdidas de licencias son algunas de las sanciones que contempla la Ley para los infractores, por lo que ha sido calificada como “muy severa”.

La severidad está dada por el recubrimiento de las sanciones, sean del tipo contravenciones o multas y hasta elevarlas a pena de cárcel, según sea el caso, con lo que se espera por parte de los conductores que hasta ahora consideraban poseer una cierta ventaja sobre la Ley, hoy tomen conciencia de las consecuencias de sus actos y que los mismos no pueden quedar impunes.

Este cambio legal debe de estar acompañado de una logística de información a la ciudadanía y la señalización para que queden todos los aspectos claros en la normativa, es decir de nada sirve poner prisión a quién exceda los límites de velocidad, sino existen los agentes en las calles, una adecuada señalética y procesos formativos adecuados al respecto.

Según informes de Justicia Vial, el 12% de los accidentes de tránsito que se producen en el país tienen su origen en el grado de alcohol que habían ingerido los conductores.

Con la nueva ley de Tránsito, la persona particular que conduzca un vehículo, lo máximo que puede ingerir es un vaso de cerveza, que equivale a 0.8 gramos de alcohol en la sangre y la multa por superar ese límite es de 264 dólares.

Ahora las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligadas a presentar el ANT las certificaciones del IESS y copias de los contratos de sus trabajadores. De no hacerlo, se suspenderán los permisos de operación, hasta que cumplan con ello.

La Ley será especialmente dura respecto a las empresas y cooperativas de transporte público colectivo, ya que la ley establece que en caso de que un accidente, además del conductor, las operadoras y dueños de los vehículos serán solidariamente responsables por los daños civiles, se retirará el cupo del vehículo y se suspenderá el permiso de funcionamiento de la operadora por 60 días.

La emisión del permiso de conducir se otorga únicamente por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y contendrá un total de 30 pts. que podrán recuperarse solamente 4 veces. De tal manera que con la primera pérdida total de puntos la licencia será suspendida por un periodo de 60 días y el conductor debe de tomar un curso. De aprobarlo recuperará solamente 20 pts.

Con la segunda pérdida total de puntos se suspenderá la licencia por 120 días y el conductor deberá de tomar un curso, mismo que deberá aprobarlo, recuperará 15 pts.

Con la tercera pérdida total de los puntos, la licencia se suspenderá por un año y el conductor deberá de tomar un curso, de aprobarlo, recuperará 15 pts.

Quien en cuatro oportunidades perdiera de forma total los puntos de su licencia los perderá de forma definitiva.

CAPÍTULO II METODOLOGÍA

2. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.1. POBLACIÓN:

La población total de la Universidad Península de Santa Elena se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Tabla 4: Población UPSE

PERSONAL DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA		
DETALLE	HABITANTES	PROPORCIÓN
DOCENTES	416	5.33%
SERVICIOS	114	1.46%
DIRECTIVOS	59	0.75%
ADMINISTRATIVOS	200	2.56%
ESTUDIANTES	7020	89.90%
TOTAL	7809	100 %

Fuente: Investigador

2.1.1. CARACTERÍSTICAS DE LA INSTITUCIÓN A INTERVENIR

Razón Social de la Organización

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

Dirección

CIUDADELA UNIVERSITARIA, CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA
DE SANTA ELENA.

Teléfono, Fax, Correo electrónico

087347600

Representante Legal

Ing. Jimmy Candell Soto

Fecha de creación y acuerdo de legalización

REGISTRO OFICIAL No. 110

Dr. Fabián Alarcón Rivera

Presidente Constitucional Interino de la República

Año II

Quito, miércoles 22 de julio de 1998

No. 366 (Suplemento)

No. 110

CONGRESO NACIONAL

EL PLENARIO DE LAS COMISIONES LEGISLATIVAS

Considerando:

Que en el Cantón La Libertad, Provincia del Guayas, viene funcionando desde 1988 la Extensión Universitaria de Guayaquil, con las facultades de Ingeniería Industrial, Ciencias Administrativas, Filosofía y Comunicación Social.

Que la Península de Santa Elena, conformada por los cantones de Salinas, La Libertad, Santa Elena y General Villamil (Playas), dueña de grandes recursos turísticos, ictiológicos, agrícolas y mineros, especialmente petróleo, constituye uno de los principales polos de desarrollo socio económico del país, siendo necesario dotarle de recursos humanos altamente calificados, que satisfagan las demandas presentes y futuras del desarrollo integral de la región;

Que al momento no existe un centro de enseñanza autónomo a nivel universitario en la zona, con especialidades académicas que satisfagan los requerimientos de su población estudiantil a nivel superior, la cual debe trasladarse a Guayaquil y otras ciudades del país con significativas erogaciones económicas que no pueden ser cubiertas por la generalidad de esta población estudiantil;

Que es obligación del Estado atender positivamente el anhelo de contar con una universidad autónoma y de alta calidad académica, expresado por las instituciones peninsulares representadas por el Comité de Gestión pro-Universidad en la Península de Santa Elena, constituido por ciudadanos con vasta experiencia en docencia y administración educativa; y,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, expide la siguiente:

LEY DE CREACIÓN DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

Art.1.- Créase la Universidad Estatal Península de Santa Elena, con sede en el cantón La Libertad, Provincia del Guayas, cuya organización y funcionamiento se regulará de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de la República y en la Ley de Universidades y Escuelas Politécnicas.

Art. 2.- La Universidad Estatal Península de Santa Elena, por el lapso de 5 años, a partir de su apertura, iniciará sus actividades académicas con las siguientes facultades:

- a) **Facultad de Ingeniería Industrial:** con las escuelas de Tecnología Industrial e Ingeniería Industrial.
- b) **Facultad de Ciencias Administrativas:** con las escuelas de Ingeniería Comercial, Informática y Hotelería y Turismo.
- c) **Facultad de Ciencias Agrarias:** con la escuela de Ciencias Agrarias.
- d) **Facultad de Ciencias del Mar:** con las escuelas de Biología Marina, Acuicultura y de Pesquería.

Además podrá crear nuevas especialidades académicas, de acuerdo a las disponibilidades económicas y los requerimientos del desarrollo nacional.

Art. 3.- Constituye patrimonio de la Universidad Estatal Península de Santa Elena:

1. Las asignaciones que en su beneficio actualmente constan en el Presupuesto del Gobierno Central.
2. Las rentas que le corresponde de conformidad con la Ley de Presupuestos del Sector Público, Ley No. 63, Reformatoria de la Ley 006 de Control

Tributario y Financiero, publicada en el Registro Oficial No. 366 de 30 de enero de 1990; Ley No. 56, de Régimen Tributario Interno, publicada en el Registro Oficial No. 341 de 22 de diciembre de 1989; y, del Fondo Permanente de Desarrollo Universitario y Politécnico (FODEDEUPO), publicada en el Registro Oficial No. 940 de 7 de mayo de 1996; y,

3. Los ingresos por autofinanciamiento.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 4.- La Universidad Estatal Península de Santa Elena, por el periodo de 5 años podrá extender solamente títulos de pregrado.

Art. 5.- Los profesores de la Universidad podrán incorporarse con aplicación del artículo 31 de la Ley de Universidades y Escuela Politécnicas, debiendo por consiguiente participar en los respectivos concursos de merecimientos y oposición, ante los tribunales designados por la Universidad de Guayaquil.

Una vez incorporados los profesores, se instalará la Asamblea Universitaria para la elección de las autoridades de conformidad con la Ley. Cualquier excepción de la ley que sea necesaria para la correcta organización de esta Universidad, será aprobada por el Comité Directivo del CONUEP.

HISTORIA DE LA UNIVERSIDAD PENINSULA DE SANTA ELENA

En diferentes épocas y a través de varias instituciones, ciudadanos peninsulares identificados con el quehacer socio-educativo de la comunidad, realizaron en su turno, una serie de acciones y actividades para conseguir el funcionamiento de un centro de educación superior en nuestra península.

En la década de los 80 se establecen varios colegios estatales y particulares en la zona peninsular y se siente con mayor fuerza la necesidad de contar con un establecimiento de Educación Superior en la Península de Santa Elena, que

permita a los bachilleres, que por cientos egresaban de las aulas de los colegios secundarios a continuar sus estudios superiores.

Desde 1984 a 1994 las Municipalidades de Salinas y Santa Elena y diversas instituciones cívicas realizan gestiones en procura de institucionalizar la Educación Superior en la Península de Santa Elena, consiguiéndose el funcionamiento de la Extensión Universitaria de la Universidad de Guayaquil en las áreas de Ingeniería Industrial con el Programa de Tecnología Industrial; Filosofía y Letras, Ingeniería Comercial e Idiomas.

A pesar de esto, el clamor de los peninsulares por contar con un centro de educación autónomo e independiente, ante la serie de problemas surgidos en las diversas extensiones, crece cada vez más y es por eso que en 1992 se constituye el **COMITÉ DE GESTIÓN PRO-UNIVERSIDAD EN LA PENÍNSULA DE SANTA ELENA** con la participación del Abg. Xavier Tomalá Montenegro Director Ejecutivo, Carmen León de Lyle Presidenta, Abg. Pedro Reyes Laínez Vicepresidente, Ing. Juan Montenegro Muñoz, Ángel Rubio Ortega, Dr. Miguel Pazmiño, Carmen Lyle León Vocales, actúa como Secretario de la Dirección Ejecutiva el profesor Milton González Santos.

El 30 de agosto de 1995, el Abg. Xavier Tomalá Montenegro, en su calidad de Director Ejecutivo del comité de gestión, presenta en el seno de dicho comité la exposición de motivos y el Proyecto de Ley para crear la Universidad a nivel estatal que se denomina **UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO EN LA PENÍNSULA DE SANTA ELENA**. El referido proyecto fue aprobado por todos los miembros del comité de gestión y fue presentado en el Congreso Nacional en septiembre de 1995, el mismo que es acogido y auspiciado por el Diputado de ese entonces, profesor Juan José Castelló y aprobado por el Congreso Nacional el 9 de junio de 1996.

La comunidad peninsular recibió la noticia con gran entusiasmo y por iniciativa de la Radio “La Voz de la Península” se convoca a diferentes autoridades de la península para ampliar el comité de gestión y establecer acciones y estrategias

para conseguir la aprobación final por parte del Presidente de la República, Arq. Sixto Durán Ballén, quien pese a todo, vetó totalmente el Proyecto privando a nuestra región de un derecho inalienable como es el derecho a la Educación Superior.

2.2.UBICACIÓN GEOGRÁFICA

País:	Ecuador
Provincia:	Santa Elena
Superficie:	3.762,80 km ² .
Ubicación:	Zona costera central del Ecuador

2.3.LÍMITES:

Norte:	Provincia de Manabí
Sur:	Océano Pacífico y Provincia del Guayas (Cantón Playas)
Este:	Prov. de Manabí y Prov. del Guayas
Oeste:	Océano Pacífico

2.4.DIVISIÓN POLÍTICA

La provincia de Santa Elena fue creada el 7 de Noviembre del 2.007 Registro Oficial No. 206 y conformada por los cantones: Santa Elena, La libertad y Salinas.

El cantón Santa Elena, creado el 22 de enero de 1.839, consta de su cabecera cantonal (Santa Elena) y seis parroquias rurales: Manglaralto, Colonche, San José de Ancón, Atahualpa, Chanduy y Simón Bolívar, comprende 63 comunas con un total de 130 recintos.

El cantón Salinas, creado el 22 de diciembre de 1.936, se divide en: Salinas, su cabecera cantonal y las parroquias rurales Anconcito y José Luis Tamayo. El cantón La Libertad, creado el 14 de abril de 1.993, no tiene parroquias rurales.

El territorio de la provincia ocupa una superficie de 3.762,8 kilómetros cuadrados y está dividido de la siguiente manera: El Cantón Santa Elena, cuya cabecera es actualmente la capital provincial, ocupa el 97% del territorio. Se caracteriza por ser uno de los más antiguos y extensos de la República y acoge al 47% de la población de la misma. En él se desarrolla una amplia gama de actividades productivas (industrial, agropecuaria, pesquera, artesanal, turística, minera, etc.). A lo largo de la Ruta del Sol (vía marginal del Pacífico), se encuentran ubicados varios sitios turísticos, que además del balneario de Ballenita y los Baños Termales de San Vicente, conforman la principal oferta turística del cantón. La mayor parte de su territorio es considerado como un potencial agropecuario, que aún no se desarrolla.

El cantón La Libertad, ocupa el 1% del territorio provincial; constituye el principal centro de actividades comerciales y de servicios de la nueva provincia. El Cantón Salinas ocupa el 2% del territorio de la provincia; es reconocido por su actividad pesquera y turística. Su cabecera es el principal balneario del país y goza de un amplio reconocimiento internacional.

2.5. MUESTRA

La muestra se define en función del cálculo estadístico en relación a una gran población, lo que se demuestra a continuación:

DATOS

- n = Tamaño de la muestra.
- Z = Valor de nivel de confianza del 95%.
- N = Tamaño de la Población (789)
- P = Proporción de éxitos en la población. (0,5)

- Q = Proporción de fracasos en la población (0,5)
- e = error (5%)

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

- n = X
- Z = Valor de nivel de confianza del 95%.
- N = 7809
- P = 0,5
- Q = (1-P)= 0,5
- e = error (5%)

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5)(0.5)(7809)}{(0.05)^2 (7809-1) + (1.96)^2 (0.5)(0.5)}$$

$$n = 366$$

Con un universo académico que se moviliza dentro y fuera de la Universidad Península de Santa Elena, de 7809 personas, utilizando el cálculo de una distribución normal con un nivel de confianza del 95% y con un nivel de error del 5%, obtenemos una muestra de 366 personas.

2.6. MÉTODOS Y TÉCNICAS UTILIZADAS

2.6.1. MÉTODOS

2.6.1.1. MÉTODO EXPLICATIVO.- Si nuestra finalidad es la de poder establecer una concepción clara de los pro y contra del adecuado manejo en lo que a educación y seguridad vial se refiere y se pretende el poder empoderar a todos los actores relacionados dentro del sector aledaño a la Universidad Estatal Península de Santa Elena es necesario el poder establecer un glosario mínimo de palabras que nos permitan entendernos mutuamente y que establezcan una lógica en el conjunto de articulados legales de los que se dispone en el orden establecido.

Es por demás preocupante el desconocimiento sobre la problemática vial que se posee y más aún sobre las estrategias de seguridad que se pueden implementar en un momento determinado, conclusiones a las que se llegó en base a lo contestado por las personas a quienes se entrevistó se procedió previo al procedimiento llegar a acuerdos comunes o explicación de una terminología básica de educación vial y a la explicación de las implicaciones a la nueva Ley,

2.6.1.2. MÉTODO HISTÓRICO LÓGICO

Ha sido un hecho que la comunidad educativa de la UPSE ha sufrido desde su creación algunas situaciones adversas entre ellas las relacionadas con problemas de índole vial y que deben de ser analizadas entre lo que se ha vivido y como se lo ha vivido frente a las estadísticas actuales sobre el tema en cuestión.

Ha sido importante dentro de este proceso el poder tener un acercamiento con la comunidad educativa, con todos los actores involucrados dentro de la zona de afectación para poder determinar el tiempo que esta problemática ha venido afectando al sector y cómo la comunidad de alguna forma se ha adaptado y acostumbrado a este tipo de comportamientos carentes de lógica y que atentan en contra la vida de cada una de las personas que transitan por esta vía diariamente.

Mucho tiene que ver en este proceso histórico – cultural, la permisividad con que los responsables de la Seguridad Vial tratan a los infractores y la misma irresponsabilidad de los peatones.

2.6.1.3. MÉTODO HIPOTÉTICO - DEDUCTIVO

La problemática que estamos abordando parte de un sinnúmero de variables tales como lo biológico, psicológico, social y LEGAL, todas estas a su cuenta llevan a la generación de creencias irracionales que propician esquemas cognitivos erróneos que lo llevarán a conductas de aceptación y permisividad, permitiendo que se dé un irrespeto total a la aplicabilidad de la Ley.

2.6.1.4. MÉTODO INDUCTIVO – DEDUCTIVO

Las entrevistas realizadas a actores claves de la población, sus lecturas particulares nos permitieron llegar a tener una visión amplia de lo que la población cree y considera respecto a la problemática vial que están viviendo y nos permitieron conjeturar sobre los posibles pros y contra que pudiésemos encontrar a lo largo del presente trabajo de Tesis.

2.6.1.5. MÉTODO LEGISLATIVO

Como parte de la elaboración de esta Tesis de grado se ha procedido a realizar una investigación bibliográfica exhaustiva que nos permita contar con un cuerpo Legal debidamente organizado que nos lleve a tener un respaldo en cuanto a las posibles sugerencias y recomendaciones que podamos realizar para la aplicabilidad de la ley y estructurar las herramientas necesarias que salvaguarden la vida de las personas que se sirven de esta importante vía de acceso a la ciudadela universitaria.

2.6.1.6. MÉTODO PROBLEMÁTICO – REFLEXIVO

El análisis comparativo de leyes pertenecientes a otros países, quizá más adelantados en la concienciación social, nos ha permitido procurar su ubicación en un contexto peninsular. El análisis de casos y la reflexión de los mismos nos dan un antecedente cercano respecto de las trabas legales posibles que podamos encontrar a más de las trabas que los mismos actores pudieran generar, bien por cultura, desconocimiento o negligencia.

2.7. TÉCNICAS

Para la recolección de los datos se utilizó tanto técnicas primarias, como técnicas secundarias.

2.7.1. TÉCNICAS PRIMARIAS:

Dentro del grupo de las técnicas primarias se utilizó la encuesta, que sirvió como punto de partida para potenciar lo cuantitativo y cualitativo de las técnicas empleadas por el investigador.

2.7.1.2. TÉCNICAS SECUNDARIAS:

Como técnicas secundarias se utilizaron aquellas ya conocidas y que fueron tomadas de la información de fuentes indirectas, secundarias; es decir, de segunda mano como lo es la investigación bibliográfica y documental.

2.8. PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN

Los procedimientos utilizados durante las tareas de investigación de la presente Tesis, han sido diversos, según el momento en que se realiza la tarea:

- Generalidades del diseño: marco conceptual y naturaleza del control.
- Sujetos del estudio; criterios de inclusión y exclusión, diseño para muestrear y planes para reclutar sujetos.
- Planes de pruebas previas.
- Investigaciones previas.
- Investigaciones estadísticas.
- Control de calidad y gestión de datos.
- Calendario y organigrama.
- Revisión de Resultados obtenidos
- Análisis de los resultados
- Elaboración de Conclusiones y Recomendaciones
- Propuesta

2.9. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Revisado el instrumento por expertos y después de haber realizado la prueba piloto, se procedió al proceso de recopilación de datos, considerada por Yépez E. Jiménez C. (1999). “como la resolución progresiva de un problema, en el cual los métodos de muestreo, la formulación de la hipótesis y el análisis de resultados van de la mano en una interacción permanente”. Para ello se procedió a realizar la entrega de cuestionarios a la comunidad de la Ciudadela Universitaria, zona de influencia. El tipo de método utilizado para la toma de las muestras fue: muestreo aleatorio, es decir se seleccionó al azar la cantidad de personas entrevistadas conforme a lo establecido por la fórmula estadística aplicada.

Cuadro No. 1

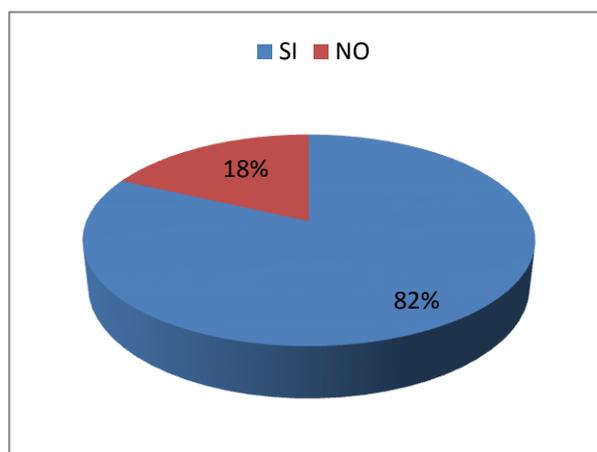
2.9.1. Existencia de un Manual de Educación Vial

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	300	18%
NO	66	82%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 1

Diagrama sobre conocimiento de la existencia de un Manual de Educación Vial



Según los datos obtenidos, el 82% de los estudiantes de la UPSE no tiene conocimiento sobre la existencia de un Manual de Educación Vial, el 18% de los estudiantes encuestados responde que si existe un Manual de Educación Vial.

Cuadro No. 2

Conocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	47	13%
NO	319	87%
TOTAL	366	100%

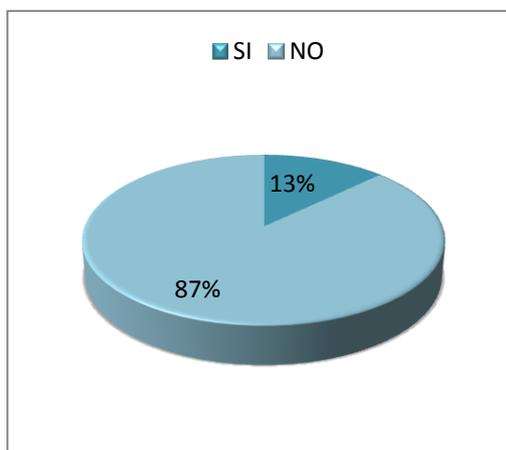
Fuente:
Estudiantes
UPSE

Elaborado por: Bethsy Baquerizo

de la

Grafico No. 2

Diagrama de Conocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial



Una vez analizada la encuesta podemos darnos cuenta del nivel de cultura vial que tiene la comunidad educativa de la UPSE, de tal manera que el 87% responde que no conoce el Contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y el 13% si tiene conocimiento sobre Leyes de Tránsito y Seguridad Vial.

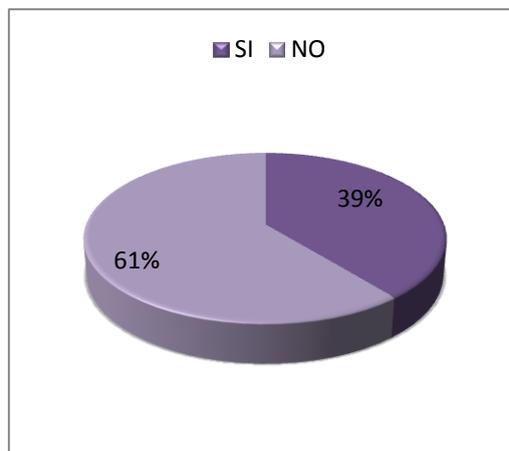
Cuadro No. 3

¿Se considera Usted una persona con plenos conocimientos sobre normas de conducción peatonal?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	143	39%
NO	223	61%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Grafico No. 3



Según los resultados obtenidos el 61 % de los encuestados se considera con pocos conocimientos, y el 39 % tiene conocimientos sobre normas de conducción peatonal, siendo obvia la necesidad de la implementación de un Manual de Educación Vial.

Cuadro No. 4

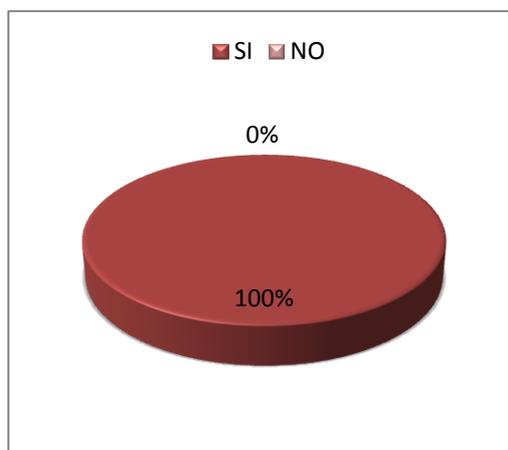
¿Considera usted indispensable el uso de las áreas destinadas para peatones?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	366	100%
NO	0	0%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Grafico No. 4

Diagrama sobre el Uso indispensable de las áreas destinadas para peatones



El 100% de las personas encuestadas ha coincidido en su respuesta referente al uso indispensable de las Áreas destinadas para peatones. Es decir la comunidad conoce que debe usar el paso peatonal pero es muy común observar como: estudiantes, servidores y la comunidad que visita las instalaciones de la UPSE utiliza la forma más rápida de cruzar la vía. (CORRER BAJO EL PUENTE)

Cuadro No. 5

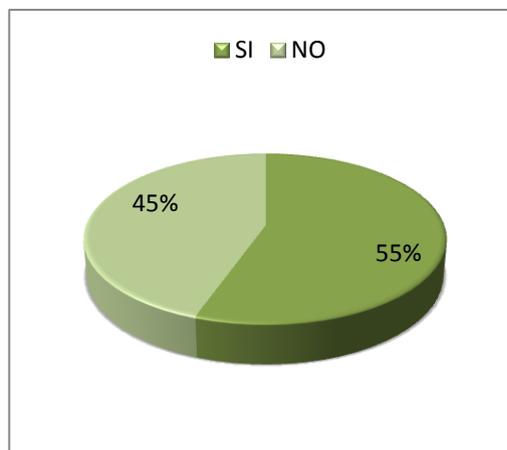
¿Usa siempre el paso peatonal ubicado frente a la Universidad?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	203	55%
NO	163	45%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Grafico No. 5

DIAGRAMA DEL USO PEATONAL UBICADO FRENTE A LA UNIVERSIDAD



El resultado de la encuesta determina que el 55 % de la comunidad educativa cruza la vía por el paso peatonal que se encuentra ubicado frente a la Universidad, mientras que el 45% por diferentes circunstancias no utiliza.

Cuadro No. 6

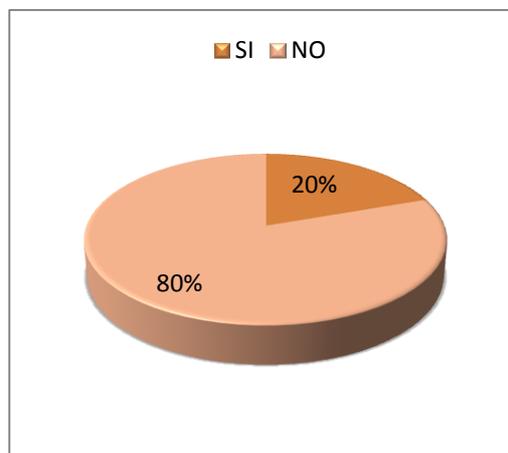
Según su punto de vista... La Universidad Estatal Península de Santa Elena cuenta con la señalética que permita la movilización segura del peatón?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	72	20%
NO	294	80%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 6

DIAGRAMA



El 80% de las personas encuestadas considera que la Universidad Estatal Península de Santa Elena no cuenta con las señales que permitan la movilización segura del Peatón. Siendo un factor muy importante dentro de la Ley de Tránsito que existan señales tanto para conductores de vehículos como para patones, por ende se deben también instalar señales para peatones.

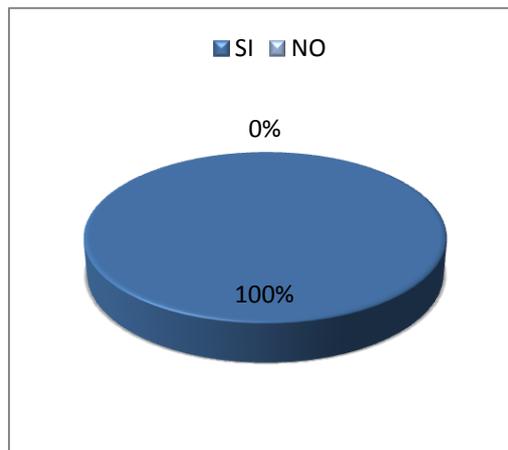
Cuadro No. 7
¿Cree usted que debe existir una enseñanza continua sobre manejo de vías y seguridad vial?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	366	100%
NO	0	0%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
 Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 7

DIAGRAMA EXISTENCIA DE UN AENSEÑANZA CONTINUA SOBRE EL MANEJO DE VIAS Y SEGURIDAD VIAL



El 100 % de las personas encuestadas está de acuerdo que debe existir una enseñanza continua sobre el manejo de vías, obteniendo como además que la continua capacitación no solo debe ser para conductores de vehículos sino también a la comunidad en general.

Cuadro No. 8

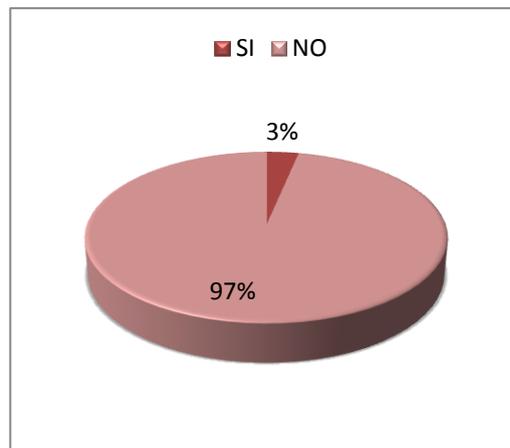
¿Ha presenciado o accidentes de tránsito frente a la universidad?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	3%
NO	354	97%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 8

DIAGRAMA DE LA FRECUENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO DE QUE HAN SIDO PRESENCIADOS POR LOS ESTUDIANTES DE LA UPSE.



Una calle considerada con riesgo mínimo, no presenta estadísticas de accidentes de tránsito, particularidad de la que no goza la Avda. Eleodoro Solórzano puesto que diariamente ocurren accidentes o se cometen infracciones de tránsito en las que en ocasiones se ven involucrados miembros de la comunidad universitaria. Habiendo obtenido como resultado de la encuesta realizada que el 3% de la comunidad ha presenciado este tipo de acontecimientos.

Cuadro No. 9

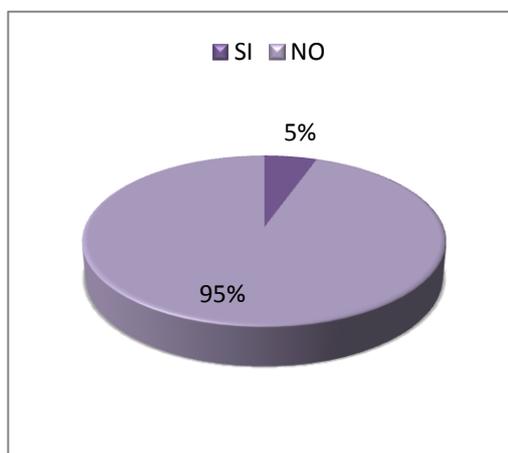
¿Sabe usted como debe actuar ante un acontecimiento de accidente de tránsito?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	5%
NO	346	95%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPS
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 9

DIAGRAMA ACTUACIÓN ANTE UN ACONTECIMIENTO DE ACCIDENTE DE TRANSITO



El 95% de las personas encuestadas no sabría cómo actuar frente a un accidente de tránsito, mientras que el 5% sabe sobre primeros auxilios además de cómo evitar que la imprudencia pueda acarrear un problema mayor al ya acontecido.

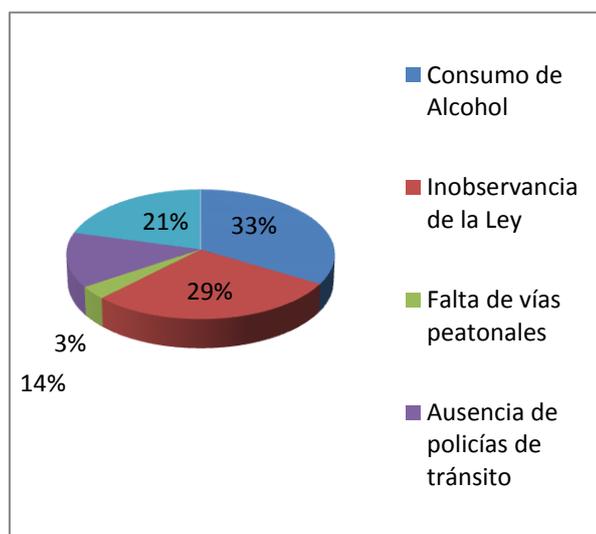
Cuadro No. 10

¿Cuáles cree usted que son las causas que originan un accidente de tránsito?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CONSUMO DE ALCOHOL	123	33%
INOBSERVANCIA DE LA LEY	105	29%
FALTA DE VIAS PEATONALES	12	3%
AUSENCIA DE POLICIAS DE TRANSITO	50	14%
FALTA DE SEÑALETICA	76	21%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 10



Según los resultados los encuestados consideran que el 33 % de los accidentes de tránsito son consecuencia del consumo de alcohol, el 29 % que es por causa de inobservancia de la Ley, el 21% cree que se debe a la falta de señales de tránsito, el 14% manifiesta que los accidentes son a causa de la ausencia de policías de tránsito y el 3% considera que es por la falta de vías peatonales. Como se puede observar estos resultados no definen una sola causa para los accidentes de tránsito.

Cuadro No. 11

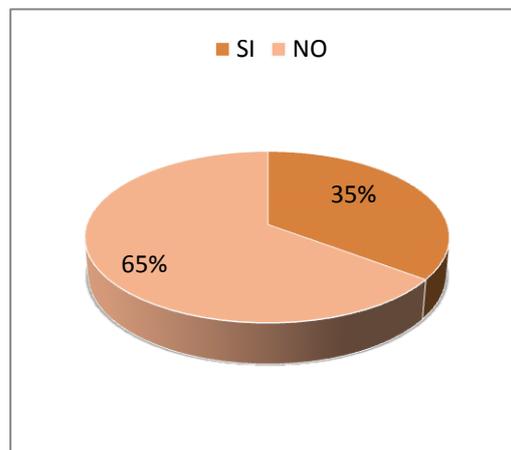
¿Conoce usted la existencia de sanciones por contravenciones de tránsito aplicadas al peatón?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	129	35%
NO	237	65%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 11

DIAGRAMA SANCIONES POR CONTRAVENCIONES APLICADAS AL PEATON



Como resultado de la encuesta hemos obtenido que 35% de conocer la existencia de sanciones por contravenciones, y el 65 % no supiera que existen sanciones para los peatones, respuesta que logra determinar la poca cultura vial de la comunidad.

Cuadro No. 12

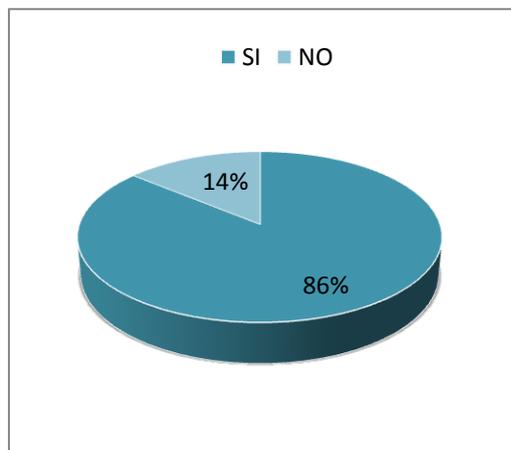
¿Cree usted que el conocimiento de normas de conducción peatonal ayudaría a disminuir el índice de accidentes de tránsito?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	315	86%
NO	51	14%
TOTAL	366	100%

Fuente: Estudiantes de la UPSE
Elaborado por: Bethsy Baquerizo

Gráfico No. 12

DIAGRAMA EL CONOCIMIENTO DE NORMAS DE CONDUCCIÓN AYUDARÍA A DISMINUIR EL INDICE DE ACCIDENTES DE TRANSITO.



Según los resultados obtenidos, los encuestados consideran que el conocimiento de las Leyes de Tránsito ayudaría en gran medida a disminuir el número de accidentes, por lo que el 86 % respondió positivamente. El 14% respondió en forma negativa, asumiendo que este número de personas ha recibido algún tipo de instrucción en relación a la aplicación, cumplimiento y observancia de las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

2.9.2 Datos de la Entrevista a Funcionarios y Docentes.

En la presente investigación se aplicó también la técnica de la entrevista, mediante la cual se ha obtenido información fehaciente por parte de funcionarios, tanto de la Dirección Provincial de Educación como de Docentes del Magisterio.

En el diálogo sostenido con el Lic. Milton Saona Mirabá, Coordinador Provincial del Programa de Seguridad Vial, en el cantón Santa Elena se está trabajando en la capacitación a los docentes el cual está ya su la segunda fase, debido a que este programa pertenece a la Policía de Tránsito de la Provincia del Guayas, que tiene facultades hasta el cantón Santa Elena en la Provincia de Santa Elena, por resolverlo así la primera autoridad del cantón. No así en el cantón Salinas y La Libertad que solo se está trabajando en Seguridad Vial con los alumnos de Tercer Año del Bachillerato. Además nos informó el Lic. Milton Saona que la planificación para la socialización de la Educación Vial aún no está definida debido a que es un trabajo que está a cargo del Programa Nacional de Educación para la Democracia y el Buen Vivir.

En cuanto al dialogo con los docentes manifestaron que en la maya curricular de planes y programas solo existe como unidad en el quinto año de educación básica que no va más allá de un trimestre de estudio, lo que consideran un tiempo no suficiente que permitan una óptima calidad en Educación Vial, a pesar de ello, si creen llegar a la concienciación en los niños.

Según los datos obtenidos podemos determinar claramente que es necesaria la elaboración de un Manual de Prevención y Capacitación sobre el Desarrollo de la Cultura Vial de los Peatones de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, el mismo que podría ser aplicado a otros niveles educativos.

2.9.3 Resultados Generales de los Instrumentos Aplicados

Terminada esta etapa, se procedió a la tabulación de la información en función de cada uno de los ítems, se elaboran tablas de distribución de frecuencias absolutas y relativas simples de cada uno de los ítems considerando los diferentes elementos de la muestra y categorías, las mismas que se realizaron en forma ascendente.

Con los datos de las tablas estadísticas, se elabora un gráfico de pastel ajustado en porcentajes, por ser la más conveniente de acuerdo a las características de la información. La última fase comprende el análisis e interpretación de resultados, que se lo ha dividido en tres partes. La primera descripción del ítem, la segunda el análisis de datos y la tercera las conclusiones y recomendaciones.

Lo cual representa que del total de la población sobre la base que se realizó la investigación el 95% no tiene conocimientos sobre la aplicación de normas de conducción peatonal, lo cual está fundamentado en que la enseñanza no está considerada como materia fundamental dentro del proceso educativo, en lo que al ciudadano común se refiere, y en cuanto a conductores apenas en unos meses según lo que establezcan las escuelas de conductores que preparan a los futuros choferes de vehículos, tiempo que no resulta suficiente si a materia de educación nos referimos para considerar a estas personas como profesionales del volante.

2.10. HABITANTES DE LA ZONA DE INFLUENCIA

2.10.1. ASPECTOS SOBRE CONOCIMIENTO, APLICACIÓN Y OBSERVANCIA DE LA LEY ORGANICA DE TRANSITO TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.

Por otro lado es por demás importante contrastar la información que hasta aquí hemos presentado con el nivel de incidencia de accidentes en la provincia de Santa Elena, durante el mismo periodo. No podemos dejar de hacer notar de igual forma los denominados puntos críticos de la Provincia por caracterizarse por ser tradicionalmente aquellos lugares donde mayoritariamente se producen accidentes de tránsito; entre estos lugares considerados como críticos veremos que se encuentra la Eleodoro Solórzano puesto que es la avenida principal de acceso a la Provincia de Santa Elena y paso obligado para los peatones que tienen como destino la Universidad Península de Santa Elena.

2.11. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Definición conceptual	Clasificación	Definición
			Escala
DEPENDIENTE:	Nueva Ley de Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Cuantitativa continua	ALTA
INDEPENDIENTE:	Carente cultura vial por desconocimiento e inejtabilidad de la Ley tanto por peatones como por conductores	Cualitativa nominal	ALTA

CAPÍTULO III

3. PROPUESTAS DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA PLANTEADO

3.1. CONCLUSIONES:

En base a la investigación realizada podemos concluir lo siguiente:

En esta propuesta de manual queremos dar las herramientas y los conocimientos para que cada peatón, conductor, pasajero, usuario de la vía pública en general, comprenda que la muerte y los traumatismos causados por los accidentes de tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; que muchos de estos lamentables hechos son errores corrientes de conducción y que el comportamiento común de los peatones y conductores no deberían ocasionar traumatismos graves ni defunciones.

- Las inmediaciones de la ciudadela universitaria son un sector sensible a producirse frecuentemente accidentes por lo que es imperioso generar políticas que mitiguen este hecho.
- La Provincia de Santa Elena en general y la comunidad Universitaria en particular posee poca cultura de educación vial y la misma se ve manifestada por el desconocimiento de las leyes o por el carente desarrollo de competencias en el tema vial, cultura, educación y seguridad vial.
- No existe en la Universidad un plan vial que considere las diferentes variables que puedan provocar un accidente de menor o mayor magnitud y en el que estén implicados alumnos, profesores, familia, visitantes y la comunidad en general.
- No se ha establecido protocolos de acción frente a accidentes de carácter vial, antrópico o natural por lo que la elaboración de un plan amplio se vuelve por demás imperioso.

- Existe apertura tanto del alumnado como por parte de los directivos para poder cambiar esta realidad.

3.2. RECOMENDACIONES:

Producto de la presente tesis investigativa y habiendo dado cuenta de los diferentes pareceres y comportamientos de la seguridad vial consideramos importante recomendar lo siguiente:

- Impulsar la socialización de la nueva Ley de Tránsito para que la comunidad educativa conozca a ciencia cierta cuáles son los deberes y derechos en el tema de seguridad social, procurando no solo el conocimiento de la misma sino más bien su empoderamiento.
- Solicitar la presencia de personal de tránsito en jornadas continuas que garanticen un adecuado flujo vehicular y seguridad al peatón.
- Solicitar la asesoría del personal responsable del tránsito en la provincia, para que a más de que se impulsen charlas de concienciación sobre el tema vial se pueda crear como parte del Plan integral de Gestión de Riesgos la creación de la brigada de Seguridad Vial, que de forma rotativa y periódica pueda colaborar con el flujo vehicular, la seguridad del peatón y siendo la ciudadela universitaria un punto de concentración de un significativo conglomerado humano se pueda repartir dípticos o trípticos informativos sobre el tema.
- La gran cantidad de personas y vehículos en la avenida Eleodoro Solórzano, principal vía de acceso a la Universidad Península de Santa Elena, plantea un sinnúmero de variables que hay que tomar en cuenta, no solamente el inconveniente que a diario se genera por la presencia de los

estudiantes vs. la presencia de vehículos en las horas pico, entradas y salidas de los peatones, sino que hay que considerar el aumento de los automotores en las épocas de temporada turística alta y con la finalidad de prevenir cualquier tipo de percance se debe de considerar el peor de los escenarios, creyendo que, si nos preparamos para aquello, si se presentara una situación de menor envergadura ésta podrá ser manejable, por lo que recomendamos la necesidad no solo de crear un Manual de Prevención y Capacitación sobre el Desarrollo de la Cultura Vial de los Peatones de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, sino también la creación de un Plan Integral de Gestión de Riesgos, el mismo que considerará los fenómenos naturales y antrópicos, dentro del cual se considerará en particular el riesgo vial que es motivo de nuestra tesis.

A continuación como parte de las recomendaciones a seguir planteamos un sencillo esquema que podría ser aplicado en la Comunidad Educativa de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

MANUAL DE PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN: “DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA”

Misión

Concientizar en los ciudadanos una Cultura Vial que vaya en pro del adelanto de la educación, no solo de la comunidad Universitaria ya que al estar capacitados se conviertan en multiplicadores del contenido de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Visión

Lograr que la ciudadanía asuma los retos y compromisos a través de la constante búsqueda del conocimiento académico y el fortalecimiento de los Valores Humanos para lograr una vivencia integral que permita fortalecer todas las potencialidades a través de la cultura que permita compartir un ambiente de paz y tranquilidad.

1.- DATOS GENERALES

Provincia: SANTA ELENA

Cantón: La Libertad

Institución: UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA

Ubicación: Ciudadela universitaria

2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA INSTITUCIÓN – PRINCIPALES PROBLEMAS PRESENTADOS

3.- DETERMINAR EL ESCENARIO DE RIESGOS DE LA INSTITUCIÓN

3.1 Análisis de la amenaza

3.2 Vulnerabilidad

- Factor Física
- Factor Social
- Factor Económico
- Factor Ambiental

3.3 Análisis del Riesgos

Tipos de riesgos	Efectos	¿Por qué puede ocurrir?	¿Qué podemos hacer?

4.- ORGANIZACIÓN COMUNITARIA EDUCACIÓN VIAL

4.1 Organización del Comité Institucional para la elaboración de Un Manual de Prevención y Capacitación para el Desarrollo de la Cultura Vial de los Peatones de la Ciudadela Universitaria.

Para establecer los responsables del Comité Institucional se describirá en el cuadro los nombres y apellidos, edad, cargo y número telefónico de al menos 5 personas.

N°	Nombre y Apellidos	Edad	Cargo	Número Telefónico.
1			Presidente	
2			Vice-presidente	
3			Secretario	
4			Tesorero	
5			Síndico	

4.2 Funciones del Comité Institucional para la elaboración de Un Manual de Prevención y Capacitación para el Desarrollo de la Cultura Vial de los Peatones de la Ciudadela Universitaria.

4.3 Brigadas Institucionales

Es necesario contar con brigadas Institucionales para responder accidentes, emergencias y/o desastres, se anotara el nombre del jefe de la brigada y los miembros que le apoyaran con sus respectivas funciones.

a) BRIGADA DE SEGURIDAD VIAL

Jefe de la Brigada.

Miembros.

Funciones

- Socializar la nueva Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Gestionar ante las autoridades competentes la colocación de señales de tránsito, además de la ya establecida señalización para peatones.
- Capacitación de personal especializado en Educación Vial.
- Coordinar con las instituciones correspondientes la realización de Seminarios Talleres.
- Planificar actividades en conjunto con los Miembros de la Comisión de Tránsito del Ecuador.
- Coordinar con miembros de la Comisión de Tránsito Nacional los horarios de permanencia de dicho personal y cómo se puede colaborar de forma activa cuando ellos no estén.
- Socializar la base de datos de la CTN y demás números de Equipos de Pronta Respuesta.
- Coordinar con las autoridades Gubernamentales seccionales, la publicación gratuita del contenido de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Nomias de Conducción Peatonal

La Educación Vial “es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras. Que permitan a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se pueda ver inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor”.

b) BRIGADA DE PRIMEROS AUXILIOS Y BÚSQUEDA RESCATE

Jefe de la Brigada:

Miembros:

Funciones

- Programar actividades de capacitación en la Institución sobre primeros auxilios y rescate.
- Mejorar los recursos disponibles (camillas, férulas) para atender a los pacientes y realizar operativos de rescate.
- Velar por el adecuado mantenimiento del botiquín de cada aula y de un botiquín general para la Institución.
- Asegurar que se informe a los especialistas en socorro de la comunidad, sobre las víctimas que se pueden presentar en determinado momento.
- Ayudar a los pacientes a mantenerse optimistas y a aceptar la ayuda.
- Evaluar al paciente físicamente para programar el auxilio que convenga y solicitar ayuda.
- Contribuir en las operaciones de preparación para el traslado de las personas afectadas, al centro de atención previsto.

c) BRIGADA CONTRA INCENDIOS

Jefe de la Brigada.

Miembros.

Funciones

- Ofrecer charlas y campañas divulgativas, en materia de prevención y extinción de incendios, con los trabajadores.
- Mejorar los recursos disponibles para extinguir el fuego.
- Llevar a cabo, en forma periódica, diagnóstico en la institución sobre riesgos y recursos, tanto humanos como materiales, para la prevención y la extinción de incendios.
- Hacer uso de las técnicas y recursos que se tengan a disposición para extinguir el fuego.
- Coordinar con los bomberos o PREDES la preparación y extinción de incendios.
- Verifican el nivel de daños y probables necesidades.
- Recorren las instalaciones de la Institución para localizar al personal que no logró salir debido a que está herido o quedó atrapado.

d) BRIGADA DE ALBERGUES COMUNITARIOS

Jefe de la Brigada.

Miembros.

Funciones

- Dar a conocer a sus compañeros las vías de escape y zonas seguras establecidas de la Institución.
- Facilitar la movilización de las personas, en forma ordenada y rápida, a las zonas de seguridad asignadas, evitando que se provoque el pánico.
- Asegurarse, que todas las personas estén siendo evacuadas, durante la emergencia.
- En las zonas seguras asegurar la permanencia de los alumnos evacuados hasta que se oriente lo contrario
- Realizar reuniones periódicas entre sus miembros y con los miembros del comité.

5.- ALERTA

Se describirá las alertas que se establecerán en la comunidad y quien será el encargado de activarla.



BLANCA: cuando existen las condiciones generales para que se presenten fenómenos



AMARILLA: cuando se están generando las condiciones específicas para un fenómeno potencialmente grave.



NARANJA: cuando se han concretado las condiciones necesarias para que se presente el fenómeno y sólo sea cuestión de minutos y horas para que se manifieste el fenómeno.



ROJA:
Cuando ya se manifestó el fenómeno ya causado o está causando daños.

6.- ALARMA

Se implementará un sistema de sirenas comunitarias, coordinada de manera conjunta con el ya instalado sistema de la voz de los techos, donde el único responsable de la activación de la misma es el presidente del CCGR.

Alarma: El tipo de alarma que se establecerá con todos los miembros de la comunidad. (Ejemplo sirenas, campanas de la iglesia etc.)

Una vez identificada la alarma se establecerá

¿Quién activa la alarma?

¿Cuándo?

¿Cómo?

7.-RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES

7.1 Una evaluación de los recursos disponibles en la comunidad, indicando su descripción, cantidad, ubicación:

No.	Descripción	Cant.	Ubicación
1	Recursos Materiales		
2			
3			
4			
5			
6			
7			
	Recursos Humanos		
8			
9			
9			
10			
11			
12			

7.2 Identificar necesidades: Se han identificado las siguientes necesidades a fin de realizar una respuesta inmediata en caso de un evento adverso:

7.3 Coordinación: La coordinación se llevará a cabo liderada por el Comité Comunitario de Gestión de Riesgos, con las siguientes entidades.

8.- EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

8.1 Estudio de casos: Según la amenaza detectada se realizará el guión de ejercicios para la actuación de los participantes. Ejemplos “tres pacientes atrapados en la casa comunal, producto del colapso de techo por el movimiento sísmico”

8.2 Ejercicios de simulación: Se llevará a cabo la situación planteada a continuación:

8.3 Simulacros: es un ejercicio general que involucra el movimiento de recursos humanos y materiales como si fuese una realidad.

9.- NORMAS DE TRANSITO PEATONAL Y SEÑALES MAS COMUNES

PASOS PARA PEATONES

Son los lugares de la calzada destinados para cruzar los peatones. Están señalizados con líneas anchas y transversales de color blanco

También debemos considerar peatones a quienes empujan o arrastran un coche de bebé o una silla de persona con capacidades especiales o cualquier otro pequeño vehículo sin motor.

Desplazarnos de un sitio a otro es algo bonito y necesario, pero cuando lo hacemos por las calles de nuestra ciudad o por las carreteras, no estamos solos. Existen además otras personas que comparten con nosotros las calles. Unos lo hace a pie: son los PEATONES, y otros utilizando un vehículo: son los CONDUCTORES o VIAJEROS.

NORMAS DE CONDUCCIÓN PEATONAL

- TRANSITAR POR LAS ZONAS PEATONALES, sin invadir la calzada.
- No obstante, excepcionalmente, se podrá circular por las ACERAS y si no existiera, por la CALZADA, pero adoptando las debidas precauciones.
- Si no existieran ZONAS PEATONALES O ACERAS, se debe caminar LO MÁS PRÓXIMO POSIBLE a las casas, prestando

atención a los vehículos que circulan y si es posible, de cara a ellos para verlos venir.

- Aunque en ciudad se podrá circular por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente y seguro, **SE CIRCULARÁ SIEMPRE POR LA DERECHA:**
- En desplazamientos **FORMANDO GRUPO** dirigidos por una persona.
- Las personas con discapacidad física que utilizan silla de ruedas.
- **ESTAR MUY ATENTOS A LA EXISTENCIA DETALLERES y GARAJES**, ya que pueden entrar y salir vehículos por ellos.
- **DEJAR LA CALZADA LIBRE**, situándose en las zonas destinadas a peatones cuando circulen vehículos prioritarios, como Ambulancias, de Bomberos, de Policía y de Protección Civil, que utilicen las correspondientes señales acústicas y luminosas.
- **AYUDAR AL QUE LO NECESITA**, como personas mayores, personas discapacitadas o con movilidad reducida.

LO QUE NO SE DEBE HACER

- **DETENERSE EN LA ACERAS** de forma que se impida el paso a los demás, a no ser que sea inevitable para cruzar por un paso de peatones o para subir a un vehículo.
- **HACER CARRERAS Y OTROS JUEGOS** que puedan molestar a otros vecinos

- CAMINAR POR EL BORDILLO O MUY PROXIMO A ÉL
- LLEVAR ANIMALES SUELTOS. Pueden ser atropellados, molestar a los demás o provocar un accidente.
- LA CALZADA ES PARA LOS VEHÍCULOS, Y LAS ACERAS, ARCENES Y ZONAS PEATONALES PARA LOS PEATONES.
- CAMINA SIEMPRE POR LAS ZONAS PEATONALES, CUANDO NO EXISTAN, HAZLO LO MÁS PRÓXIMO POSIBLE AL BORDE DE LAS CASAS Y A SER POSIBLE POR LA IZQUIERDA.
- PRESTA ATENCIÓN A LAS SALIDAS Y ENTRADA DE TALLERES Y GARAJES.
- NO TE DETENGAS SIN NECESIDAD, NI REALICES JUEGOS EN LAS ACERAS.
- NO CAMINES POR EL BORDILLO INVADIENDO LA CALZADA.
- NO LLEVES A TU MASCOTA SUELTA, PUEDEN ATROPELLARLA O PROVOCAR UN ACCIDENTE.
- CRUZAR LA CALLE O CALZADA puede ser peligroso si no se hace bien, ya que por ella circulan los vehículos.

LOS SEMÁFOROS

LOS SEMÁFOROS son señales formadas por luces de distintos colores y sirven para poner de acuerdo a los vehículos y a los peatones, indicándoles el momento en que cada uno puede pasar.

Hay varios tipos de semáforos de los que hablaremos ahora se divide en dos partes:

Una orientada hacia los vehículos y otra hacia los peatones.

- LOS SEMÁFOROS para los vehículos son circulares y en general están formados por tres luces
- LOS SEMÁFOROS reservados para los peatones llevan la silueta de un peatón en rojo y otra en verde.

En estos pasos se deben obedecer siempre las indicaciones del semáforo.

Semáforo para peatones en:

ROJO

NO CRUZAR

Semáforo para peatones en

VERDE

PODEMOS CRUZAR

- Cuando en el semáforo para peatones aparezca el peatón en VERDE INTERMITENTE. Indica que el semáforo va a cambiar y que el tiempo que dispones para cruzar la calzada está a punto de finalizar. En

este caso, si ya has iniciado el cruce, ES NECESARIO DARSE PRISA para terminar lo antes posible. Pero si todavía no has comenzado a cruzar, DEBES ESPERAR EN LA ACERA, hasta que nuevamente la silueta del peatón esté en VERDE DE FORMA FIJA

- CRUZAR SOLO cuando el semáforo este con la silueta del peatón en VERDE DE FORMA FIJA.
- ESPERAR SOBRE LA ACERA, sin bajarse a la calzada, mientras se espera para cruzar.

LO QUE NO SE DEBE HACER

- CRUZAR LOS SEMÁFOROS PARA PEATONES EN ROJO aunque no circulen vehículos por la calzada.
- IMITAR la conducta de otras personas que cruzan con el semáforo en rojo o antes de tiempo. No son buenos peatones, ya que no respetan las normas y ponen en peligro su vida y la de los demás.
- CRUZAR hasta no estar seguros de que los vehículos se han detenido, y ello, aunque el semáforo esté en verde.
- SALIRSE de las bandas que delimitan el Paso para Peatones.

PASOS PARA PEATONES SIN SEMÁFORO

- Si está regulado por un Policía o Agente de Circulación, se OBEDECERÁN siempre sus indicaciones.

- Sí está regulado con semáforo solo para vehículos, **NO SE DEBE INVADIR LA CALZADA** hasta asegurarse de que los vehículos se encuentran totalmente **DETENIDOS CON SU SEMÁFORO EN ROJO**.

PASOS PARA PEATONES SEÑALIZADOS SOLO CON MARCAS VIALES

- En estos pasos lo peatones pueden pasar antes que los vehículos, o sea **TIENEN PREFERENCIA DE PASO**. Para cruzar por ellos es necesario **MOSTRAR LA INTENCIÓN DE HACERLO** y recordar que solo se debe invadir la calzada cuando se observe que los **VEHICULOS SE HAN DETENIDO O DEMUESTRAN QUE VAN A HACERLO** y puede cruzarse con seguridad.
- Si los vehículos circulan para un lado y para otro, esto es, se trata de una calle de **DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN**, es necesario asegurarse que se ha observado bien a los vehículos que circulan en ambos sentidos. Para estar seguros debemos **MIRAR TRES VECES Y EN ESTE ORDEN: IZQUIERDA, DERECHA Y OTRA VEZ A LA IZQUIERDA**.

PARA CRUZAR POR DONDE NO EXISTEN PASOS PARA PEATONES

- Existen calles por las que circulan pocos vehículos y no tiene pasos especiales para peatones. Estas son también más peligrosas. Por ello hay que aprender a cruzarlas bien.

LO QUE SE DEBE HACER

- **CRUZAR SIEMPRE POR EL LUGAR MAS SEGURO**, al ser posible por las esquinas, ya que por allí los vehículos circulan más despacio y tiene preferencia los peatones.
- **ANTES DE CRUZAR Y SOBRE LA ACERA, MIRAR SIEMPRE primero a la IZQUIERDA**, después a la **DERECHA** y antes de empezar a cruzar, mirar otra vez a la **IZQUIERDA**.
- Cruzar **POR EL CAMINO MAS CORTO**, o sea, **EN LINEA RECTA** y perpendicular a la acera y con **PASO RÁPIDO**, pero **SIN CORRER** ni **DETENERSE** para hablar o jugar.
- **CUANDO SE ESTA CRUZANDO**, asegurarse de que no circulan vehículos próximos y si apareciese alguno de pronto, **ES MEJOR DETENERSE SIN VACILACIÓN**, a ser posible, en el centro de la calzada y esperar a que pase.
- **CRUZAR POR CURVAS O LUGARES** en los que existan árboles, edificios u otros objetos que oculten a los conductores la presencia del peatón.
- **SALIR DE ENTRE LOS VEHÍCULOS ESTACIONADOS**, ya que ellos podrían ocultar al peatón.
- **SITUARSE PARA CRUZAR DETRÁS O ENTRE VEHÍCULOS** que estén dando marcha atrás, iniciando el movimiento o haciendo cualquier otra maniobra.

CRUCES DE PLAZAS Y GLORIETAS

En estos lugares el cruzar es más complicado, ya que hay que prestar mucha atención a los vehículos que circulan o se incorporan a la plaza o glorieta.

LO QUE SE DEBE HACER

Para cruzar la plaza o glorieta **DEBEMOS RODEARLA**, cruzando por las esquina de sus calles, una a una y cumpliendo las normas a las que nos hemos referido para los cruces en general.

LO QUE NO SE DEBE HACER

- NO se debe **ATRAVESAR** la plaza para cruzarla

PASOS SUPERIORES E INFERIORES PARA PEATONES

- A veces la circulación de los vehículos es tan grande y complicada que el interrumpirla para dejar pasar a los peatones, sería un poco difícil. Por ello se han construido los **PASOS SUPERIORES E INFERIORES**, para que se pueda cruzar con seguridad y sin interrumpir la circulación de vehículos.
- Cuando éstos existan, **DEBEN SER UTILIZADOS ADECUADAMENTE** y no cruzar por los lugares prohibidos, saltando las barreras que lo impiden

AGENTES DE CIRCULACIÓN

- LOS AGENTES O GUARDIAS DE LA CIRCULACIÓN ayudan a que la circulación de nuestras calles y carreteras sea más ordenada y segura.
- También nos defienden y protegen.
- Para dirigirse a ellos, se deberá hacer una indicación clara y ellos acudirán, ya que **ES PELIGROSO SALIR A LA CALZADA.**
- Es necesario conocer también que las señales de los Agentes **TIENEN PREFERENCIA SOBRE LAS DEMÁS.**

Ejemplo:

Si un semáforo se encontrase en su fase verde, permitiendo el paso, pero un **AGENTE DE LA CIRCULACIÓN** indicase con su señal **NO PASAR, SE DEBE OBEDECER SIEMPRE SU INDICACION Y DETENERSE.**

EL PEATÓN EN CARRETERA

LAS CARRETERAS O VIAS son los caminos que unen los pueblos y ciudades y nos permiten trasladarnos de un lugar a otro con facilidad. Pero caminar por ellas puede ser peligroso, ya que los vehículos circulan a mayor velocidad que en las poblaciones y es más difícil calcular la distancia. Por eso cuando nos desplazamos a pie, debemos tener mucho más cuidado para hacerlo con seguridad y para no entorpecer a los vehículos que circulan por ellas.

LO QUE SE DEBE HACER

- **CAMINAR POR LA IZQUIERDA** en el sentido de la marcha, lo más alejado posible del borde de la carretera. Así se verá mejor a los vehículos que viene de frente, salvo que hubiese alguna razón que hiciese más seguro caminar por la derecha (no existencia de arcén a la

izquierda y sí a la derecha, existencia de un precipicio a la izquierda, o algún otro peligro que lo justifique, etc.)

- SI SE VA EN GRUPO circular uno detrás de otro.
- SI SE NECESITA CRUZAR DE UN LADO A OTRO, es necesario poner mucha atención, ya que aquí los vehículos circulan a mayor velocidad y para los niños pequeños y personas de edad puede ser un poco complicado calcular la distancia. En caso de duda ES MEJOR ESPERAR.

No obstante, si se necesita cruzar: hacerlo siempre por el sitio más seguro, comprobando que se vea bien a los vehículos que circulan y que sus conductores nos pueden ver a nosotros.

- Si existiera niebla o humo, es preciso poner especial cuidado, pues la VISIBILIDAD para los conductores y también para los peatones, es peor.

Recordar además, que en carretera la circulación es en ambos sentidos y por ello es necesario para cruzar aplicar la regla importante que ya se conoce

- MIRAR PRIMERO A LA IZQUIERDA, DESPUÉS A LA DERECHA Y ANTES DE EMPEZAR A CRUZAR, MIRAR OTRA VEZ A LA IZQUIERDA

AUTOPISTAS

HAY UNAS CARRETERAS QUE TIENEN UNAS CARACTERÍSTICAS ESPECIALES Y SE LLAMAN AUTOPISTAS.

NO ESTÁ PERMITIDO A LOS PEATONES ATRAVESARLAS, NI CIRCULAR POR ELLAS.

LO QUE NO SE DEBE HACER:

- NO se debe ATRAVESAR la plaza para cruzarla.
- Cruzar por CURVAS ondulaciones o CAMBIOS DE RASANTE que impidan ver bien a los vehículos. Tampoco y por el mismo motivo, cruzar las vías y las calles cuando existan edificios, vehículos, árboles u otros objetos que nos impidan ver y que nos vean
- Atravesar un PASO A NIVEL CON BARRERAS cuando se encuentren cerradas, comenzando a hacerlo o con el semáforo en rojo.
- DETENERSE, JUGAR O PONER OBSTÁCULOS EN LAS VIAS.

RECUERDA:

- CALCULA BIEN LAS DISTANCIAS Y LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS. Y EN CASO DE DUDA ESPERA A QUE PASEN.
- LO MÁS IMPORTANTE ES HACERSE VER Y NO SORPRENDER A LOS CONDUCTORES.

EL PEATÓN POR LA NOCHE

Caminar por la carretera durante la noche y desde la puesta hasta la salida del sol y sobre todo en aquellas que no están iluminadas, puede ser muy peligroso, pues aunque para nosotros es más fácil ver a los vehículos, ya que llevan sus faros encendidos, para los conductores puede ser más difícil ver a los peatones que circulan.

Por estos motivos, **NO ES CONVENIENTE** caminar de noche por las carreteras. Si fuera absolutamente necesario, recuerda esta regla:

- **VER Y SER VISTOS**

LO QUE SE DEBE HACER

- **CAMINAR POR LA IZQUIERDA ES OBLIGATORIO** llevar UN ELEMENTO LUMINOSOS O REFLECTANTE HOMOLOGADO, como brazaletes, cinturones, linternas.... Visibles a una distancia de por lo menos 150 metros.
- Si se utiliza una linterna, la luz estará dirigida hacia el suelo para no deslumbrar a los conductores.
- Es conveniente además, utilizar prendas de vestir blancas o de colores muy claros, porque son más fáciles de ver.
- **CUANDO SE CIRCULA EN GRUPO** es necesario llevar, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias que serán **BLANCAS O AMARILLAS** las que se dirigen hacia adelante y **ROJAS** las que se dirigen hacia atrás.

Debes saber además, que estas medidas se deben también utilizar cuando **NIEBLA** o **LLUEVE** para que sea más fácil ver bien a los vehículos y que ellos nos vean a nosotros.

NIÑOS PEQUEÑOS

LO QUE SE DEBE HACER:

- Al desplazarnos con niños más pequeños que nosotros, es necesario que vayan DE LA MANO COGIDOS Y VIGILADOS, procurando llevarlos por la PARTE INTERIOR, nunca por el lado de la calzada.
- Si el niño ya puede entendernos, se LE DEBEN EXPLICAR algunas de las reglas que conoces para circular caminando con seguridad.

RECUERDA:

- CRUZA POR LOS PASOS PARA PEATONES.
- SI NO EXISTIERAN, HAZLO POR EL LUGAR MAS SEGURO, A SER POSIBLE POR LAS ESQUINAS.
- MIRA SIEMPRE ANTES DE CRUZAR.
- CRUZA CON PASO RÁPIDO, PERO SIN CORRER NI DETENERTE EN LA CALZADA.
- CRUZA EN LÍNEA RECTA, QUE ES EL CAMINO MÁS CORTO.
- HAZTE VER Y NO SORPRENDAS A LOS CONDUCTORES.
- NO ATRAVIESES LAS PLAZAS, RODEALAS.
- UTILIZA LOS PASOS SUPERIORES E INFERIORES PARA PEATONES.
- POR LA NOCHE:
- PROCURA SER VISTO.
- LLEVA ELEMENTOS REFLECTANTES O LUMINOSOS
- ADOPTA LAS MISMAS MEDIDAS CUANDO POR NIEBLA, NIEVE, LLUVIA U OTRAS CAUSAS, LA VISIBILIDAD SEA PEOR.
- EN CARRETERA CRUZA POR EL SITIO MÁS SEGURO, ASEGURÁNDOTE DE QUE NO EXISTEN CURVAS U OTROS

OBSTÁCULOS QUE TE IMPIDAN VER BIEN A LOS VEHÍCULOS QUE SE APROXIMEN.

- CAMINA POR LA IZQUIERDA Y POR EL ARCÉN, SI NO EXISTE ARCÉN,
- CAMINA LO MÁS SEPARADO DEL BORDE DE LA CALZADA.
- CUANDO CAMINES EN GRUPO, TIENES QUE IR UNO DETRÁS DEL OTRO.

LAS SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas, denominadas además de advertencia de peligro, tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías de riesgos y/o situaciones imprevistas de carácter permanente o temporal e indicarles su naturaleza.

Estas señales requieren que los conductores tomen las precauciones del caso ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y las de los peatones.

El uso de estas señales es de gran importancia para los conductores. Para una mejor claridad sobre estas señales se ha realizado la siguiente clasificación:

1. Por Diseño de la Vía.
2. Por Irregularidades Físicas de la Vía.
3. Generales en la Vía.
4. Señales Especiales.
5. Otros.

Riesgos por Diseño de la Vía

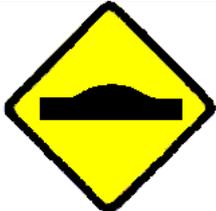
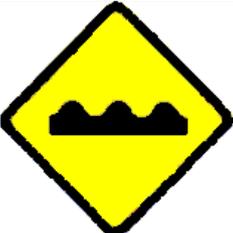
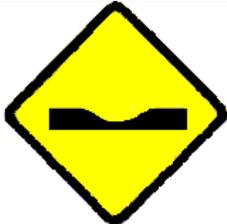
Algunos ejemplos de cita son:

		
<p>Curva, esta señal previene al conductor sobre la proximidad de una curva cuya velocidad de diseño es homogénea con la velocidad de operación en la vía, pero podrían presentarse problemas de visibilidad que obliguen a poner mayor atención en la conducción</p>	<p>Curva Cerrada, la señal previene a los conductores sobre la proximidad de una curva más acentuada que la antes descrita y cuya velocidad de diseño es sustancialmente menor a la velocidad de operación de la vía, por lo tanto obliga al conductor a poner más atención y disminuir la velocidad.</p>	<p>Zona de Curvas, esta señal es utilizada para prevenir a los usuarios de las vías sobre la proximidad de una zona en que existen más de dos curvas consecutivas.</p>
		
<p>Curva y Contracurva, nos indica sobre la proximidad de una curva y una contracurva no cerradas. Debiéndose tomar todas las precauciones del caso.</p>	<p>Curva y Contracurva, nos indica la proximidad de una curva y contracurva cerrada. Debiéndose tomar las precauciones del caso.</p>	<p>Pendiente Fuerte, esta señal no indica y previene sobre la proximidad a un lugar de pendiente, la cual puede ser indicada con una placa en la parte inferior de la señal (indicando el Porcentaje de ésta).</p>
		
<p>Angostamiento de la Vía a Ambos Lados, esta señal es utilizada para indicar que próximamente la vía se angostara en ambos lados.</p>	<p>Angostamiento de la Vía a un Lado, esta señal se instala para señalar la proximidad de un angostamiento de la vía sólo a un lado.</p>	<p>Puente Angosto, esta señal indica la proximidad de un puente angosto en la vía, cuyo diseño afecta el comportamiento de los conductores.</p>

			
Dos Sentidos de Tránsito, esta señal indica los dos sentidos de tránsito en vías cuyo sentido inicial único y se transforma en vía de dos sentidos más adelante.	Ensanchamiento de la Vía a Ambos Lados, esta señal es utilizada para prevenir al conductor de un ensanche y/o doble pista en la ruta.	Altura Máxima, indica la proximidad a una restricción de altura.	Ancho Máximo, indica la proximidad a una restricción de ancho.

Riesgos por Irregularidades Físicas de las Vías.

Las señales de riesgos por irregularidades físicas de las vías se detallan a continuación:

		
Resalto Simple, esta señal advierte a los conductores de la proximidad de una protuberancia en la superficie de la vía de naturaleza tal que obligue a tomar precauciones	Resaltos Sucesivos, es utilizada esta señal para prevenir sobre la proximidad de 2 o más resaltos sucesivos en la vía.	Badén, esta señal nos indica la proximidad de una irregularidad física de tipo cóncavo en la superficie de la vía que puede representar riesgos para la conducción y obliga a tomar precauciones.

Riesgos Generales en la Vía.

Algunos ejemplos de señales preventivas que se clasifican de acuerdo al riesgo general en la vía son:

		
<p>Proximidad Rotonda, esta señal previene sobre la proximidad a una intersección rotatoria y por lo que se deberá reducir la velocidad y ceder el paso al ingresar a la misma.</p>	<p>Cruces, esta señal indica la proximidad a una intersección perpendicular.</p>	<p>Bifurcación en "T", esta señal previene sobre la proximidad a una bifurcación en "T"</p>
		
<p>Empalme Lateral, esta señal indica la proximidad de una intersección perpendicular con una vía ya sea de mayor o menor importancia, la que dependerá del ancho de los trazos del símbolo.</p>	<p>Flujo Convergente, Esta señal le indica a los conductores que se les incorporará lateralmente otro flujo</p>	<p>Zona de Escolar, le indica a los conductores de la posible presencia de escolares en la vía, generalmente esta señal se encuentra ubicada en recintos escolares, lo que obliga a los conductores a disminuir la velocidad y acentuar las precauciones en la conducción</p>

		
<p>Niños Jugando, esta señal previene al conductor sobre la posible presencia de niños jugando en las proximidades a la vía, ante lo cual se deberá disminuir su velocidad, por el peligro potencial que representa.</p>	<p>Cruce de Peatones, esta señal advierte al conductor de un cruce peatonal, salvo cuando hay semáforos siempre el peatón tendrá la preferencia.</p>	<p>Proximidad de Cables de Alta Tensión, esta señal alerta sobre la proximidad de Cables de alta tensión.</p>

		
<p>Cruce Ferroviario, esta señal alerta a los conductores de la proximidad de un cruce ferroviario. Esta señal puede estar complementada con la "Señal Pare".</p>	<p>Carretelas en la Vía, se utiliza para prevenir a los conductores sobre la presencia de carretas de tracción animal en la vía, lo que puede ocasionar situaciones de peligro por su lenta circulación y poca visibilidad nocturna.</p>	<p>Maquinaria Agrícola, esta señal previene sobre la presencia de maquinaria agrícola en la vía, cuya lenta circulación o diseño inusual puede ser motivo de peligro y se aconseja conducir con cuidado.</p>

Otros Riesgos.

Estas señales de prevención son las siguientes:

			
<p>Proximidad de Semáforo, esta señal indica la proximidad de semáforo</p>	<p>Proyección de Gravilla, esta señal indica la presencia de grava o material suelto, que puede ser proyectada dañando a terceros</p>	<p>Zona de Derrumbes, esta señal nos indica la proximidad de una zona de derrumbes o rodados, con desprendimiento de material hacia el camino y su posible presencia en la vía.</p>	<p>Pavimento Resbaladizo, esta señal se instala para indicar la existencia de pavimento resbaladizo; en aquellos casos en que la pérdida de roce se deba a la presencia de aguas lluvias o hielo. Esta señal puede ser complementada con una placa que señale "Sólo con lluvia" o "Sólo con hielo".</p>

Señales Especiales.

	
<p>Barreras, estas se utilizan para indicar una desviación transitoria de la vía.</p>	<p>Peligro, esta señal indica la existencia de un peligro no susceptible de ser prevenido mediante señales convencionales.</p>

Señales Reglamentarias.

La finalidad de las señales reglamentarias es la de notificar a todos los usuarios de

las vías, sobre la prohibición, restricción, obligación, y autorización que en ella se detalla., la transgresión constituye una infracción. Estas señales se pueden clasificar de la siguiente manera:

1. Señales de Prioridad.
2. Señales de Prohibición.
3. Señales de Restricción.
4. Señales de Obligación.
5. Señales de Autorización.

Señales de Prioridad.

Las señales de Prioridad son aquellas que regulan el derecho preferente de paso y comprenden fundamentalmente dos tipos: PARE y CEDA EL PASO. Además de las anteriores señales se ha agregado la SEÑAL ALTO NIÑOS, la cual obliga a la detención e indica que no se podrá reanudar la marcha mientras la señal sea mostrada.

		
<p>Señal Pare, su propósito es ordenar al conductor que detenga completamente su vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que elimine totalmente la posibilidad de accidente</p>	<p>Ceda el Paso, su propósito es indicar a los conductores que la enfrenten que deberán ceder el paso a los vehículos que circulan por la arteria a la cual se aproximan no teniendo necesidad de detenerse si en el flujo vehicular por dicha arteria existe un espacio suficiente para cruzarla o para incorporarse a éste</p>	<p>El propósito de la señal Alto Niños es obligar al conductor a detener totalmente su vehículo, en el lugar donde enfrente a la señal, de modo de permitir el paso seguro de escolares.(esta señal es portátil usándose frente a escuelas por personal idóneo).</p>

Señales de Prohibición.

Indican la prohibición de realizar alguna maniobra y/o acción al conducir en las vías como usuarios de ellas. Esta prohibición se conforma con una línea diagonal en 45° con respecto al diámetro horizontal de la circunferencia conformada con su respectiva orla. Cabe señalar que cuando una señal de prohibición es acompañada por un texto, esta se conformará dentro de un rectángulo. Algunos ejemplos son:

		
<p>Virar Izquierda, esta señal indica al conductor que no podrá virar a la izquierda en el punto donde se encuentra la señal.</p>	<p>No Virar Derecha, esta señal indica al conductor que no podrá virar a la derecha en el punto donde se encuentra la señal</p>	<p>No Entrar, esta señal prohíbe la continuación del movimiento directo del flujo vehicular que la enfrenta, es decir, más allá del punto en que aquella se encuentra instalada.</p>
		
<p>Virar en U, esta señal indica al conductor que no podrá dar media vuelta (viraje 180°).</p>	<p>La señal No Adelantar, se utiliza para indicar la prohibición de esta maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u otros que le antecedían, traspasando el eje de la calzada. Esta señal rige para todo tipo de vehículos, y sirve para complementar la demarcación del eje de calzada con línea continua que indica no adelantar.</p>	<p>Prohibida Circulación de Bicicletas, esta señal indica la prohibición de circulación de las bicicletas.</p>

		
<p>Prohibida Circulación de Motocicletas, la señal indica la prohibición de circulación de los biclos motorizados</p>	<p>Prohibida Circulación de Maquinaria Agrícola, esta señal indica que está prohibido el tránsito de maquinaria agrícola.</p>	<p>Prohibida Circulación de Vehículos de Tracción Animal, esta señal nos indica que está prohibido la circulación de toda clase de vehículos de tracción animal.</p>
		
<p>Silencio, esta señal nos indica la prohibición del uso de aparatos sonoros o la generación de niveles altos de ruidos por medio de aceleraciones bruscas o motocicletas a alta velocidad, frente a hospitales, clínicas, colegios, bibliotecas y/o recintos que requieran de silencio.</p>	<p>No Cambiar de Pista, la señal indica al conductor que no podrá cambiar de la pista por la cual va circulando.</p>	<p>Prohibida Circulación de Carros de Mano, esta señal indica que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos a tracción humana.</p>

		
<p>Prohibida Circulación de Buses, esta señal indica la prohibición de circulación de buses y taxi buses.</p>	<p>Prohibida Circulación de vehículos de carga, esta señal se utiliza para indicar la prohibición en cuanto a circulación de vehículos de carga o de cierto tonelaje.</p>	<p>Prohibida Circulación de Vehículos Motorizados, se emplea esta señal para indicar la prohibición de circular a los vehículos motorizados.</p>
		
<p>Estacionamiento, se utiliza para indicar la prohibición de estacionamiento, el alcance puede ser limitado por una leyenda.</p>	<p>Prohibido Estacionamiento Ni Detenerse, nos indica la prohibición de estacionamiento o detenerse, la que es indicada por leyenda.</p>	<p>Estacionamiento Exclusivo, se utiliza en circunstancias especiales en las que se autoriza el estacionamiento exclusivo, y especificando con leyenda a quien se autoriza el mismo.</p>

Señales de Restricción.

Estas nos indican que todo usuario de las vías debe atenerse, cuando se observe una de ellas y de acuerdo a un estudio realizado, restringirán la circulación en las vías. Algunos de estos ejemplos son:

			
<p>Peso Máximo por Eje, reglamenta la circulación de vehículos con un peso superior al establecido por su leyenda, indicado en toneladas por eje.</p>	<p>Peso Máximo Permitido, reglamenta la circulación de vehículos con respecto a su peso total máximo permitido en toneladas (indicado en su leyenda).</p>	<p>Velocidad Máxima, es utilizada para indicar la velocidad máxima a la que los vehículos podrán circular.</p>	<p>Velocidad Mínima, se utiliza para reglamentar la velocidad mínima de circulación e impedir que se conduzca un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de los demás conductores que se desplazan en otros vehículos.</p>
			
<p>Altura Máxima, se instala esta señal para indicar la altura máxima que se permite en un túnel, puente, paso a desnivel u otros obstáculos.</p>	<p>Circulación en Ambos Sentidos, esta señal indica a los conductores de vehículos que están circulando por una vía de un sentido y que a partir de la señal, dicha vía se transforma en una arteria de dos sentidos de tránsito.</p>	<p>Largo Máximo Permitido, esta señal regula la circulación de vehículos de un largo superior a la leyenda que lo indica por ejemplo 10 metros de largo (esta leyenda es indicada en metros).</p>	<p>Fin Prohibiciones o Restricciones, indica a los conductores el término de una prohibición o restricción previamente establecida.</p>

SEÑALES DE OBLIGACIÓN.

Las señales indican la obligatoriedad del usuario a atenerse a las mismas.

Algunos ejemplos son:

 <p><i>Tránsito en Ambos Sentidos</i></p> <p><i>Tránsito en un Sentido</i></p>		
<p>Estas señales son utilizadas para indicar el o los sentidos de tránsito en una calle o vía.</p>	<p>Uso Obligatorio de Cadenas, indica a los conductores que circulan por la vía, que a partir de esa señal es obligatorio el uso de cadenas adecuadas para los neumáticos del vehículo.</p>	<p>Tránsito de peatones, esta señal nos indica que los peatones deberán circular o caminar enfrentando el tránsito vehicular, dependiendo de las circunstancias esta es acompañada por una leyenda "CAMINE POR SU IZQUIERDA".</p>
		
<p>Preferencia el Sentido Contrario, es utilizada esta señal para indicar a los conductores que los vehículos que circulan en sentido opuesto tienen prioridad.</p>	<p>Control, indica a los conductores la existencia de un punto de control de cualquier naturaleza, como puede ser: Aduana, Fitosanitario, Carabineros, etc. (lo que es indicado en la leyenda de la señal)</p>	<p>Paso Obligado, esta señal le indica a los conductores de la vía que deberán continuar circulando por el lado de la calzada indicado por la punta de la flecha.</p>

SEÑALES DE AUTORIZACIÓN

Las señales de autorización, autorizan por reglamento a los usuarios de las vías.

Algunos ejemplos son:

		
<p>Permitido Virar Izquierda, esta señal indica a los conductores de vehículos que está permitido el viraje hacia la izquierda. (Esta señal puede estar limitada o restringida por leyenda).</p>	<p>Permitido virar Derecha, esta señal le indica a los conductores de vehículos que está permitido el viraje hacia la derecha.(esta señal puede estar limitada o restringida por leyenda</p>	<p>Permitido Virar en "U", indica a los conductores que el viraje en "U" se encuentra permitido.</p>
		
<p>Estacionamiento Permitido, esta señal indica a los conductores de un lugar, que se encuentra autorizado para estacionar.</p>	<p>Sólo Bicicletas, indica a los conductores que una pista o vía según corresponda es exclusiva para la circulación de bicicletas.</p>	

3.3. BIBLIOGRAFIA

- **“CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR”**, Registro Oficial N. 643. Entró en vigencia el 28 de julio del 2009
- **“LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL”**, Vigente
- **“LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL”**, Entró en vigencia el 11 de agosto de 2008.
- Arcelio Hernández Mussio – HACIA UNA NUEVA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL. Universidad de Costa Rica 2003.
- Marco Antonio Vivas Motta. BID. Visión General y Experiencias Municipales: **Tránsito y Transporte Público Urbano en Brasil** – 2002.
- Rosemary Plancer.- La Seguridad Vial en la Región de América Latina Y EL CARIBE. SITUACIÓN ACTUAL Y DESAFIOS – CEPAL 2010
- http://perso.wanadoo.es/aniorte_nic/apunt_metod_investigac4_4.htm
- http://perso.wanadoo.es/aniorte_nic/apunt_metod_investigac4_4.htm
- <http://proyecto-comunicacion.wikispaces.com/Marco+Te%C3%B3rico>
- www.aconvivir.org/.../accidentes%20de%20transito%20en%20costa%20rica.doc
- <http://www.luchemos.org.ar/espa/estadis.htm>
- http://www.reporteespecial.com.mx/archivos/REGLAMENTO_TRANSITO%20METROPOLITANO.pdf
- http://www.abogadoseficientes.com/areas/tematicas/11_Trafico/4.htm
- http://www.**colombia**.com/noticias/codigo**transito**

- <http://www.csv.go.cr/plannacional/Plan%20Nacional%20de%20Seguridad%20Vial%202007-2011.pdf>
- <http://www.transito.go.cr/>
- <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>
- http://www.nacion.com/ln_ee/especiales/2009/enero/ley/
- <http://www.col.ops-oms.org/diamundial/2004/>
- www.poder-judicial.go.cr/**transito**/**ley**/indice.htm
- http://www.portalautomotriz.com/tramites/reglamentos/transito_df/

ANEXOS

Anexo No. 1



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
CARRERA DE DERECHO**

ENCUESTA REALIZADA A ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD
ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA.

Objetivo.- Recabar información de factibilidad para elaborar un “MANUAL DE
PREVENCION Y CAPACITACIÓN” que permita el DESARROLLO DE LA
CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUDADELA
UNIVERSITARIA.

1.- ¿CONOCE USTED LA EXITENCIA DE UN MANUAL DE EDUCACIÓN
VIAL?

SI NO

2.- ¿Conoce usted el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y
Seguridad Vial?

SI NO

3.- ¿Considera usted una persona con plenos conocimientos sobre normas de
conducción peatonal?

SI NO

4.- ¿Cree usted que es indispensable el uso de las áreas destinadas para peatones?

SI NO

5.- ¿Usa siempre el paso peatonal ubicado frente a la universidad?

SI NO

6.- Según su punto de vista. La universidad Estatal Península de Santa Elena
cuenta con las señales reglamentarias que permitan la movilización segura del
peatón?

SI NO

7.- ¿Cree usted que debe existir una enseñanza continua sobre manejo de vías y seguridad vial?

SI NO

8.- ¿Ha presenciado accidentes de tránsito frente a la universidad?

SI NO

9.- ¿Sabe usted como debe actuar ante un acontecimiento de accidente de tránsito?

SI NO

10.- ¿Cuáles cree usted que son las causas que originan un accidente de tránsito?

Consumo de Alcohol

Inobservancia de la Ley

Falta de Vías Peatonales

Ausencia de Policías de Tránsito

Falta de Señalética

11.- ¿Conoce usted que leyes se aplican para sancionar contravenciones de tránsito aplicadas al peatón?

SI NO

12.- ¿Cree usted que el conocimiento de normas de conducción peatonal ayudaría a disminuir el índice de accidentes de tránsito?

SI NO

Anexo No. 2



UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA SOBRE EDUCACION VIAL REALIZADA AL DR. CARLOS RUBIRA GÓMEZ, DIRECTOR ENCARGADO DEL DEPARTAMENTO DE BIENESTAR ESTUDIANTIL

1.- ¿Conoce las principales causas de los accidentes de tránsito?

Son varias pero entre ellas podría citar:

Porque los choferes manejan en estado etílico.

Porque no respetan la luz roja de los semáforos.

Por imprudencia de los peatones

2.-Considera usted que con las nuevas leyes de tránsito, disminuirán las muertes y los accidentes

No, los accidentes siguen aumentando. Esto no se debe única y exclusivamente a la creación de nuevas leyes, estas siempre han estado, las actuales aunque sean más duras no necesariamente llevarán a una reducción de accidentes y muertes. El camino debe de ser la educación

3.- Están bien señalizadas las carreteras de la Provincia de Santa Elena?

No. Recientemente la Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos ha impulsado el tema de señalética pero a nivel de riesgos naturales y particularmente en las playas de la Provincia, pero a nivel de señalética vial aún queda mucho por hacer.

4.- Considera Usted que en la Provincia de Santa Elena existe adecuada información y publicidad sobre la Seguridad Vial

No, hay mucha gente que desconoce las leyes de tránsito, mucho menos que las apliquen.

5.- En la Provincia de Santa Elena se cumplen con obligación y rigor todas las leyes de tránsito

No

6.- Considera Importante la implementación de la Educación Vial a través del aprendizaje en las Instituciones Educativas, en la Provincia de Santa Elena

Sí, porque es una medida de prevención para evitar futuros accidentes por el desconocimiento del tema vial.

7.- ¿Cómo podemos hacer que las calles de la Provincia de Santa Elena sean más seguras?

Señalizando todas las calles, y educando a todos los ciudadanos para que tomemos conciencia de la importancia de respetar las leyes de tránsito.

8.- ¿Cuál es el estado de las carreteras de la Provincia?

Las carreteras que vienen de Guayaquil a Santa Elena y la ruta del Spondylus son carreteras de primera línea pero a nivel interno el asfaltado en muchos lados es deplorable y que no decir de las vías de segundo y tercer nivel.



GALERIA DE IMÁGENES

AVDA. ELEODORO SOLÓRZANO



PUENTE PEATONAL



GLOSARIO

- **ACCIDENTE:** Suceso imprevisto que causa un trastorno en el orden regular o en la marcha prevista de las cosas, en especial aquel que, involuntariamente, produce daño a personas o cosas.
- **AMENAZA:** Un fenómeno, sustancia, actividad humana o condición peligrosa que pueden ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales.
- **AMENAZA NATURAL:** Un proceso o fenómeno natural que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales.
- **AMENAZA SOCIONATURAL:** El fenómeno de una mayor ocurrencia de eventos relativos a ciertas amenazas geofísicas e hidrometeorológicas, tales como aludes, inundaciones, subsidencia de la tierra y sequías, que surgen de la interacción de las amenazas naturales con los suelos y los recursos ambientales explotados o degradados.
- **CONCIENTIZACIÓN:** El grado de conocimiento común sobre el riesgo de desastres los factores que conducen a estos y las acciones que pueden tomarse individual y colectivamente para reducir la exposición y la vulnerabilidad frente a las amenazas.
- **DESARROLLO DE CAPACIDADES:** El proceso mediante el cual la población, las organizaciones y la sociedad estimulan y desarrollan sistemáticamente sus capacidades en el transcurso del tiempo, a fin de lograr sus objetivos sociales y económicos, a través de mejores conocimientos, habilidades, sistemas e instituciones, entre otras.

- **DESASTRE:** Una seria interrupción en el funcionamiento de una comunidad o sociedad que ocasiona una gran cantidad de muertes al igual que pérdidas e impactos materiales, económicos y ambientales que exceden la capacidad de la comunidad o la sociedad afectada para hacer frente a la situación mediante el uso de sus propios recursos.
- **EDUCACIÓN:** Proceso de enseñanza y aprendizaje encaminado a la formación educativa de las personas, también se conoce como la forma de comportarse una persona según las normas sociales.
- **MITIGACIÓN:** La disminución o la limitación de los impactos adversos de las amenazas y los desastres afines.
- **SEGURIDAD:** Estado en el cual el riesgo de verse involucrado en cualquier tipo de accidente o situación peligrosa es mínimo.