



**UNIVERSIDAD ESTATAL  
PENINSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES  
CARRERA DE DERECHO

**“ESTUDIO SOBRE LA CORRESPONSABILIDAD DE  
PEATONES Y CONDUCTORES EN EL ELEVADO  
INDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA”**

**TESIS DE GRADO**

Previa a la obtención del Título de:

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

AUTOR: JUAN ROBERTO CASTELLO VILLANUEVA

TUTOR: ABG. HÉCTOR RAMOS RICARDO

LA LIBERTAD – ECUADOR

2011

La Libertad, Septiembre 01 de 2011

### **APROBACION DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, **“ESTUDIO SOBRE LA CORRESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN EL ELEVADO INDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA”** elaborado por el Sr. JUAN ROBERTO CASTELLO VILLANUEVA, egresado de la Facultad de Ciencias Sociales y de Salud, Escuela de Ciencias Sociales, Carrera de Derecho 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. Héctor Ramos Ricardo**

**TUTOR**

## **DEDICATORIA**

A mis Padres por ser mis compañeros de vida, por su soporte en este proyecto, por su paciencia, por brindarme fortaleza, por hacerme sonreír y motivarme a seguir adelante. A mi Esposa por su incansable dedicación y esfuerzo, a mi Suegra, mis hermanos y mis sobrinos, ustedes constituyen el motor de mi vida y mi motivación. Los amo profundamente.

Pero nada sería posible sin la luz de mi vida, mi mejor amigo, mi padre, mi Fuerza... Dios, gracias padre por todas tus bendiciones, por dotarme del don de la sabiduría, por acompañarme en cada momento y guiarme en el camino de la vida. Gracias mi Señor.

## **AGRADECIMIENTO**

A mi Director de tesis Dr. Tito Ramos Viteri, por su apoyo en todo este proceso, su acompañamiento, sus aportes y asumir este reto conmigo. A mi Tutor Abogado Héctor Ramos Ricardo, por todos los conocimientos y apoyos brindados en este proceso. A todos los profesores que me acompañaron, y al Director del Consejo de Seguridad Vial, por los aportes y el apoyo que me brindaron para culminar esta investigación. .

Mi más sincero agradecimiento a todas y todos los funcionarios de la Policía Nacional de Transito del Ecuador, Comisión de Tránsito del Ecuador y Consejo de Seguridad Vial, que durante todo este proceso me acompañaron y orientaron. Gracias por la disposición y apertura de apoyo.

## **TRIBUNAL DE GRADO**

---

Abg. Carlos San Andrés Restrepo  
DECANO DE LA FACULTAD  
C.C. SOCIALES Y DE SALUD

---

Dr. Tito Ramos Viteri  
DIRECTOR DE CARRERA  
DE DERECHO

---

Abg. Héctor Ramos Ricardo  
TUTOR

---

PROFESOR DEL AREA

---

Msc. Milton Zambrano Coronado  
SECRETARIO GENERAL - PROCURADOR

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES  
CARRERA DE DERECHO

**“ESTUDIO SOBRE LA CORRESPONSABILIDAD DE  
PEATONES Y CONDUCTORES EN EL ELEVADO  
INDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA”**

Autor: Juan Roberto Castello Villanueva  
Tutor: Ab. Héctor Ramos Ricardo

**RESUMEN**

La presente tesis, ESTUDIO SOBRE LA CORRESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN EL ELEVADO ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, tiene como finalidad reducir el índice de los accidentes de tránsito y sus efectos de Mortalidad y Morbilidad de los habitantes de la Provincia de Santa Elena contribuyendo a lograr una mejor calidad de vida de los ciudadanos. Resulta por lo tanto imprescindible conocer el universo de las contravenciones que de acuerdo a la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento establece sanciones tanto para conductores cuanto para peatones, lo que hace necesario cambios radicales en las actitudes diarias de los ciudadanos. Este trabajo comprende la revisión de las infracciones de tránsito de manera general; un estudio sobre el carácter culposo de las infracciones de tránsito, tanto de los conductores como los peatones; abarca a las contravenciones de tránsito en sus diferentes clases; y, al juzgamiento de las contravenciones de tránsito. La metodología utilizada para la realización del trabajo fue principalmente descriptiva, utilizando el método deductivo-inductivo, tomando en cuenta la problemática Mundial y Nacional para enfocarlo en la Provincia de Santa Elena; se realizó encuestas a grupos de personas que están inmersas en el desarrollo y aplicación de las contravenciones de tránsito.

## INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	5
1.1 INFRACCIONES DE TRÁNSITO.....	5
1.1.1 GENERALIDADES .....	5
1.1.2 DEFINICIÓN.....	8
1.1.3 CLASIFICACIÓN .....	9
1.1.3.1 DELITOS .....	10
1.1.3.1.1 FACTOR HUMANO .....	11
1.1.3.1.2 FACTOR MÁQUINA.....	13
1.1.3.1.3 FACTOR VÍA .....	13
1.2 INFRACCIONES CULPOSAS .....	13
1.2.1 ASPECTOS GENERALES .....	13
1.2.2 EL DOLO.....	17
1.2.3 LA CULPA .....	18
1.2.3.1 NEGLIGENCIA .....	19
1.2.3.2 IMPRUDENCIA .....	21
1.2.3.3 IMPERICIA.....	24
1.2.3.4 INOBSERVANCIA DE LA LEY Y REGLAMENTO .....	27
1.3 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	28
1.3.1 DEFINICIÓN.....	29
1.3.2 CARACTERÍSTICAS .....	32
1.3.2.1 FLAGRANCIA .....	32
1.3.2.2 COMPETENCIA.....	33

1.3.2.3	IMPUGNACIÓN.....	34
1.3.2.4	PREVENCIÓN.....	35
1.3.3	CLASIFICACIÓN .....	37
1.3.3.1	CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE.....	39
1.3.3.2	CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE .....	49
1.3.3.3	CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE .....	60
1.3.3.4	CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE .....	70
1.3.3.5	CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE.....	77
1.3.3.6	CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE.....	80
1.3.3.7	CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE .....	82
1.4	JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO.....	90
1.4.1	EL PARTE POLICIAL.....	90
1.4.2	CONTENIDO DEL PARTE POLICIAL.....	91
1.4.2.1	RELACIÓN DETALLADA DEL HECHO .....	92
1.4.2.2	ELABORACIÓN DE UN CROQUIS.....	92
1.4.2.3	FOTOGRAFÍAS .....	92
1.4.3	VALORACIÓN DEL PARTE POLICIAL.....	92
1.4.4	BOLETA DE CITACIÓN.....	93
1.4.5	CONTENIDO DE LA BOLETA DE CITACIÓN .....	94
1.4.6	AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO .....	96
1.4.7	LA SENTENCIA .....	99
1.4.8	EJECUCIÓN .....	102
1.4.9	PRESCRIPCIÓN .....	103
	CAPÍTULO II: METODOLOGÍA .....	105
2.1	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	105

2.2	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	105
2.3	TIPOS DE INVESTIGACIÓN.....	106
2.4	POBLACIÓN Y MUESTRA .....	107
2.4.1	POBLACIÓN .....	107
2.4.2	MUESTRA.....	108
2.5	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES .....	110
2.6	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	112
	CAPÍTULO III: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS ....	115
3.1	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y ANÁLISIS.....	115
3.1.1	TIPO DE ENCUESTADO .....	115
3.1.2	LEY DE TRÁNSITO VIGENTE .....	116
3.1.3	DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO	117
3.1.4	OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES Y PEATONES ..	118
3.1.5	ACCIDENTABILIDAD .....	119
3.1.6	FRECUENCIA DE ACCIDENTES .....	120
3.1.7	OBSERVACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	121
3.1.8	VÍCTIMAS DE ACCIDENTES .....	122
3.1.9	CULPABILIDAD DE PEATONES .....	123
3.1.10	ACTUACIÓN POLICIAL.....	124
3.1.11	CAUSALES .....	125
3.1.12	ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICE DE ACCIDENTES.....	126
	CAPÍTULO IV: LA PROPUESTA.....	127
4.1	ANTECEDENTES .....	127
4.2	JUSTIFICACIÓN.....	137
4.3	MISIÓN.....	140

4.4	VISIÓN .....	140
4.5.	OBJETIVOS.....	141
4.5.1	OBJETIVO GENERAL.....	141
4.5.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	141
4.6	HIPÓTESIS .....	142
4.7	ESTRATEGIAS DEL PLAN.....	142
4.8.	ORGANIGRAMA PARA EJECUCIÓN DEL PLAN.....	144
4.9	DESCRIPCIÓN DEL PLAN.....	145
4.9.1	PROGRAMA DE EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN VIAL.....	146
4.9.2	PROGRAMA DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD DE TRÁNSTIO.....	148
4.9.3	PROGRAMA DE COMUNICACIÓN VIAL.....	151
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....		154
5.1	CONCLUSIONES.....	154
5.2	RECOMENDACIONES .....	156
BIBLIOGRAFÍA.....		158

## INDICE DE TABLAS

TABLA 1 - POBLACIÓN : HABITANTES PROVINCIA DE SANTA .....	107
TABLA 2 – TAMAÑO DE LA MUESTRA .....	109
TABLA 3 – MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES .....	111
TABLA 4 – TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS .....	113
TABLA 5 – TIPO DE ENCUESTADO .....	115
TABLA 6 – LEY DE TRÁNSITO VIGENTE .....	116
TABLA 7 - DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO .....	117
TABLA 8 – OBLIGACIONES COMO CONDUCTOR Y PEATÓN .....	118
TABLA 9 – ACCIDENTABILIDAD .....	119
TABLA 10 – FRECUENCIA DE TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	120
TABLA 11 – OBSERVACIÓN ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	121
TABLA 12: CONOCIMIENTO DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTS DE TRÁNSITO .....	122
TABLA 13: CULPABILIDAD DE PEATONES .....	123
TABLA 14: OPINIÓN DE ACTUACIÓN POLICIAL .....	124
TABLA 15: OPINIÓN DE CUASAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	125
TABLA 16: OPINIÓN DE ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICES DE ACCIDENTES .....	126
TABLA 17 – ECUADOR: ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL .....	130
TABLA 18 – GUAYAS: CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	131
TABLA 19 – GUAYAS: CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	132
TABLA 20 - SANTA ELENA: NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	132
TABLA 21 – SANTA ELENA: CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	134
TABLA 22 – SANTA ELENA: VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	135

## INDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO 1 – POBLACIÓN PROVINCIA DE SANTA ELENA.....	107
GRAFICO 2 – TIPO DE ENCUESTADO .....	115
GRAFICO 3 – CONOCIMIENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO .....	116
GRAFICO 4 – DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO.....	117
GRAFICO 5 – OBLIGACIONES COMO CONDUCTOR Y PEATÓN .....	118
GRAFICO 6: ACCIDENTABILIDAD.....	119
GRAFICO 7: OPINIÓN SOBRE TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	120
GRAFICO 8: OBSERVACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	121
GRAFICO 9: CONOCIMIENTO DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	122
GRAFICO 10: OPINIÓN SOBRE CULPABILIDAD DE PEATONES .....	123
GRAFICO 11: OPINIÓN SOBRE ACTUACIÓN POLICIAL .....	124
GRAFICO 12: OPINIÓN SOBRE CASOS FRECUENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	125
GRAFICO 13: OPINIÓN DE ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICES DE ACCIDENTES .....	126
GRAFICO 14 – REGISTRO ANUAL DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL MUNDIAL.....	127
GRAFICO 15 – COMUNIDAD ANDINA: EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	128
GRAFICO 16 – COMUNIDAD ANDINA: VARIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	129
GRAFICO 17 – VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	130
GRAFICO 18 – SANTA ELENA: COMPARATIVO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	133
GRAFICO 19 – SANTA ELENA: CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	135
GRAFICO 20 – SANTA ELENA: INDICE DE MORTALIDAD.....	136

## **INTRODUCCIÓN**

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009 transformó el marco jurídico en materia de tránsito y otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro.

La nueva Ley de Tránsito instituyó el sistema de reducción puntos a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, y estableció una nueva clasificación a las contravenciones de tránsito, a saber: Leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase y muy grave, aumentó igualmente la cantidad de contravenciones de tránsito de manera considerable; lo que hizo que conductores de vehículos y peatones infrinjan la ley de Tránsito por diversas causas que gran cantidad de personas desconocían; siendo sancionados de manera legal, pero sorpresiva y angustiosamente.

Con la finalidad de contribuir de algún modo al mejoramiento de la circulación vial y disminuir la comisión de contravenciones de tránsito en la Provincia de Santa Elena por parte de los usuarios de las vías públicas, se planteó como objetivo principal del estudio determinar cuáles son los verdaderos motivos que inducen a los conductores de vehículos a cometer este tipo de infracciones de tránsito, y los peatones en igual forma, que por cierto generan contratiempo y se verían involucrados en un proceso judicial sumarísimo, que muchos prefieren no enfrentar.

Hacer conocer a la ciudadanía peninsular que existen 92 tipos de contravenciones de tránsito, las mismas que son sancionadas con multa que comprende desde el cinco por ciento hasta el cien por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de puntos en la licencia de conducir vehículos, desde 1.5 hasta 10 puntos; veinte horas de trabajo comunitario; privación de la libertad por tres días; y, retención del vehículo por veinticuatro horas; es parte de este trabajo investigativo; por cuanto todos los ciudadanos de una u otra manera estamos involucrados en la circulación vial, si tomamos en cuenta que cada día aumenta el parque automotor en nuestro medio; y, conociendo la Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de manera paulatina vamos a aprender a respetarla; y, cambiando de actitud todos y cada uno de los ciudadanos es posible no infringir la norma jurídica, o al menos reducir la cantidad de contravenciones que se cometen diariamente.

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes por la comisión de infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y he escogido el tema sobre las causas que generan altos índices de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena y sus consecuencias de mortalidad y morbilidad, por cuanto este tipo de infracciones son la antesala para que ocurran accidentes de tránsito; si prevenimos a los usuarios de las vías públicas para que no cometan contravenciones de tránsito logramos evitar delitos de tránsito.

Es de suma importancia la investigación sobre los motivos o razones que llevan a los conductores a cometer contravenciones de tránsito en la Provincia de Santa Elena, causas de orden social, cultural, familiar, personal, y por supuesto encontrar soluciones al problema, a fin de disminuir el índice de contravenciones que actualmente es alto.

Está orientado también el presente trabajo a conocer si los contraventores de tránsito tienen o no cultura vial, saben o no el contenido de la normas de tránsito, no olvidemos que existen una gama de contravenciones de toda índole, concretamente son 92 clases de contravenciones de tránsito tanto para peatones cuanto para conductores de vehículos; aspecto que permite tomar correctivos, como dar publicidad a la norma jurídica, difundirla a la ciudadanía, socializarla adecuadamente, para disminuir el índice de los accidentes de tránsito; nos ayuda para el efecto la realización de encuestas a los habitantes de la provincia de Santa Elena y sus Cantones.

Con esta breve introducción la investigación comprende cuatro capítulos: Capítulo I, Marco Teórico, comprende la fundamentación Legal contemplada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial, su clasificación y análisis de cada una de ellas, en relación con el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito; el procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito, el contenido del parte policial y su importancia, la audiencia oral de juzgamiento; y, la prescripción de las contravenciones de tránsito. Capítulo II, Metodología, se aplicó la modalidad de proyecto factible, los tipos de Investigación fueron, investigación Documental, investigación de Campo, e Investigación Descriptiva. La muestra de la investigación corresponde a los habitantes de los tres Cantones. Las técnicas de investigación utilizadas fueron Entrevistas, Encuestas y Observaciones de campo. Capítulo III, Análisis e interpretación de resultados, se presentan Tablas y gráficos estadísticos del levantamiento de información realizado y el correspondiente análisis de la información, de la situación de la Provincia de Santa Elena.

Capítulo IV, La Propuesta, como resultado de la Investigación se propone un plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación, en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial. Capítulo V, Conclusiones y Recomendaciones, se presentan, las conclusiones obtenidas de este estudio y se plantean posibles acciones para alcanzar los objetivos propuestos por el Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial.

## **CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO**

### **1.1 INFRACCIONES DE TRÁNSITO**

#### **1.1.1 GENERALIDADES**

La Ley de Tránsito sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país desde su nacimiento como Ley de la República; efectivamente la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, desde este momento entró en vigor, ante la sorpresa de conductores y peatones que no estaban preparados a asumir y someterse a la nueva normativa jurídica por no existir socialización de la misma, que al no saberla de igual forma no se cumplía; su Reglamento fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, de 3 de junio del año 2.009. El tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”<sup>1</sup> (GUERRERO, 1.996)

---

<sup>1</sup> GUERRERO VIVANCO Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.

La Asamblea dio a la nueva Ley de Tránsito el carácter de Orgánica, lo que jurídicamente significa que este Cuerpo Legal tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinarias como el Código Penal, Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones; y sobre los demás actos y decisiones de los poderes públicos, por cuanto así prescribe el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador; la cual, luego de ser aprobada mediante referéndum por el pueblo ecuatoriano el día domingo 28 de septiembre del año 2.008, fue publicada en el Registro Oficial No. 449, de fecha 20 de octubre del año 2.008, esta Ley de Tránsito merece la calidad de Orgánica y se encuentra en la actualidad vigente.

El campo de acción, ámbito u objetivo central de la L.O.T.T.T.S.V., abarca la universalidad de todo lo que se relaciona con la organización, planificación, uso de vehículos, protección del peatón, manejo y conducción de semovientes, prevención de accidentes de tránsito, tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito.

La nueva Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos y peatones a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano. Se pretende entonces cambiar la vieja forma de conducir y caminar por las vías, que ha ocasionado un sinnúmero de accidentes de tránsito y pérdida de muchas vidas a lo largo y ancho del Ecuador, que han quedado marcadas en las vías a través de los famosos corazones azules; también cabe resaltar la participación que ahora tienen los peatones en la nueva Ley, en

contra de quienes se tipifica una serie de acciones y omisiones que son sancionadas con multa.

Las reformas introducidas sin lugar a duda son positivas para tratar de mejorar el caos en el cual se ha convertido el manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario que se aplique de manera firme y correcta las disposiciones contempladas en la nueva Ley de Tránsito por parte de quienes están involucrados en el quehacer de administrar justicia, llámese Policía Nacional, quien tiene el deber ineludible de actuar de manera transparente y correcta ante la comisión de una infracción, sin que quede en duda su labor como servidor público; de igual forma la Fiscalía, a través de los señores agentes fiscales, como titulares de la acción penal deben actuar ágil y oportunamente conforme lo dispone la Constitución de la República; y, finalmente los Jueces de Tránsito que deben resolver la situación jurídica de los conductores y peatones que participaron en una infracción de tránsito dentro de veinticuatro horas de producido el acto jurídico, aplicando los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, intermediación, celeridad y economía procesal.

Por otra parte para que exista un verdadero cambio en la circulación vial, todos debemos embarcarnos en el tren de una verdadera concientización y cambio de actitud, que nos conduzca a esa real transformación que anhelamos tanto conductores como peatones, con hechos y no solo con buenas intenciones.

Los usuarios de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, de cambio y eficaz, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos.

### 1.1.2 DEFINICIÓN

Para referirnos al concepto de infracciones de tránsito, en primer término conozcamos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”.<sup>2</sup> (CABANELLAS, 1.998)

En conclusión se nos habla que la infracción es una violación a la norma jurídica, la cual no debe ser violada, siendo creada para todos los ciudadanos para que las cumplamos.

La definición de infracción penal se encuentra en el Código Sustantivo Penal. Que nos dice: “Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales...”, Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción.

Los actos a los cuales se refiere el Código Penal no se los debe tomar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión. La Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, porque los hechos se producen por la naturaleza.

Imputar, es atribuir a una persona que tiene capacidad y conocimiento la comisión de un delito, es asignarle el ilícito a su haber moral, en este caso al conductor y el peatón.

---

<sup>2</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205.

La infracción es el quebrantamiento de una Ley o tratado, de una norma moral; lógica o doctrinal, que es la denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta.

En materia de tránsito la definición de infracción que trae la Ley de Tránsito es más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; que se encuentra tipificada en el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

Art.-106.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

De conformidad con la definición de la Ley el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial.

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es más que para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y tenemos que recurrir al Código de Procedimiento Penal, como norma supletoria, atento a la disposición general vigésima primera de la L.O.T.T.T.S.V. que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

### **1.1.3 CLASIFICACIÓN**

El artículo 107 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:” Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones”. Esta clasificación es tomada del Código Penal, que se encuentra clasificada de forma similar.

### **1.1.3.1 DELITOS**

Los delitos de tránsito están tipificados en la Ley de la materia desde el artículo 126 hasta el artículo 137, inclusive.

Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor.

De acuerdo al sistema oral en el cual se ventilan los procesos judiciales en todas las materias, según la Constitución de la República del Ecuador es necesario determinar y conocer en donde se ubica y como se desarrolla la acción penal de tránsito en lo atinente a los delitos, al efecto nos remitimos a la norma supletoria, el Código Adjetivo Penal. El artículo 32 del C.P.P. reformado dispone: “La acción penal es de dos clases: Pública y privada”.<sup>3</sup> (CPP, 2.010)

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial, y el ejercicio corresponde exclusivamente al Fiscal; así lo dispone el artículo 108, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; sin embargo con las reformas al C.P. P. debería suprimirse en la Ley de Tránsito la frase “de instancia oficial”. El doctor Jorge E. Alvarado considera que delito de Tránsito:

---

<sup>3</sup> CPP - Código de Procedimiento Penal. Registro Oficial Nro. 555. 24 de marzo 2.009. Quito-Ecuador.

Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o peatón. La doctrina nos enseña que los delitos de tránsito se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.<sup>4</sup> (ALVARADO, 2.005)

#### **1.1.3.1.1 FACTOR HUMANO**

Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor o peatón no toman las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores, de acuerdo al artículo 240 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que dispone que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos.

Jesús Gómez Toapanta considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos”<sup>5</sup> (GOMEZ J. , 2.005), aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas

---

<sup>4</sup> ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.

<sup>5</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

situaciones del tránsito; a manera de ejemplo cito algunos delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano, como es el caso del peatón que también tiene que regirse a las normas impuestas porque en este caso también podría ser causante directo de accidentes de tránsito.

A manera de ejemplo cito un delito que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano.

1.- Quien conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez y ocasione un accidente de tránsito del que resulte muerta uno a más personas. Artículo 126 de la Ley de Tránsito vigente.

Este delito es el único que la Ley sanciona con pena de reclusión de ocho a doce años, en tal virtud no admite caución a favor del conductor a fin de recobrar su libertad y defenderse en forma libre, conforme lo dispone el artículo 175, numeral primero del C.P.P. reformado, norma supletoria en materia de tránsito que en lo pertinente dispone:

Art. 175.- “Prohibiciones.-No se admitirá caución en los siguientes casos: En los delitos sancionados con pena máxima privativa de la libertad superior a cinco años”

Sin embargo existen casos muy famosos en nuestro país como es el caso del señor Luis Bolaños, jugador de fútbol del club deportivo El Barcelona de la ciudad de Guayaquil, en donde el Presidente de la Corte Provincial del Guayas en providencia ordenó igualmente al Juez de Tránsito de esta ciudad que fije caución a favor de dicho ciudadano infractor, pero no se ejecutó, afortunadamente luego fue revocada ante la alarma de la ciudadanía y las múltiples quejas de los Colegios de Abogados y protestas de varios Juristas de nuestro país, tomando en cuenta que la actual Ley de Tránsito es de carácter orgánico, ya no tiene el carácter de especial, como ocurría en la Ley de 1.996

### **1.1.3.1.2 FACTOR MÁQUINA**

Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes.

Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas. Artículo 127 literal e), en relación con el artículo 137 de la Ley Orgánica de Tránsito.

### **1.1.3.1.3 FACTOR VÍA**

Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías públicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico.

La Ley de Tránsito sanciona a las personas que permiten accidentes de tránsito por este factor. Artículo 128 de la Ley de Tránsito vigente.

## **1.2 INFRACCIONES CULPOSAS**

### **1.2.1 ASPECTOS GENERALES**

El tratadista Guillermo Cabanellas dice que: Es la acción, y según algunos también la, omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros. <sup>6</sup> (Cabanellas, 1998)

Esta definición es muy clara y engloba todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca, sin que exista la intención y se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia la cual está prohibida por la Ley.

Está a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta de renovación en forma oportuna de los vehículos que lleva largo tiempo siendo utilizados; y, principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación.

Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la L.O.T.T.T.S.V. y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón, de nuestra Parroquia, para circular conduciendo un vehículo sea a motor, de tracción humana o de manera especial para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios

---

<sup>6</sup> CABANELLAS, Guillermo. Obra citada, Pág. 124.

verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ecuatorianos de manera obligatoria.

En el ámbito legal el artículo 14, inciso final del C.P. dispone:

Art. 14.- “Elementos de conciencia y voluntad en infracciones dolosas y culposas.- La infracción es dolosa o culposa. La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes”.

La norma jurídica penal citada está plenamente adecuada a la materia de tránsito y respecto a la infracción culposa nuestra Ley de Tránsito se refiere a los delitos y contravenciones en los mismos términos, es decir que se verifican por las causas de culpa señaladas.

El artículo 108, inciso primero de la L.O.T.T.T.S.V. dispone que las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción.

Tanto los delitos como las contravenciones de tránsito son de carácter culposos, ya que en ningún momento el conductor de un vehículo sale a la calle con el fin de atropellar a una persona o de impactarse con otro automotor, lo que sucede es que los conductores y los peatones no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante o a su vez caminando por la calle; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen o caminan, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en la Provincia de Santa Elena.

Sin embargo existen algunos tratadistas que manifiestan que el conducir un vehículo en estado de embriaguez no debe ser considerado como infracción culposa, sino dolosa, en razón que estas personas sabiendo que se encuentran en dicho estado conducen los automotores, y tienen pleno conocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para los peatones que son seres inocentes y víctimas de estos irresponsables del volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.

Los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

- 1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
- 2.- Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.
- 3.- El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.
- 4.- La causación de un daño.

5.-La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido.<sup>7</sup> (ROMERO, 2.001)

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

### **1.2.2 EL DOLO**

Cuando se trata de estudiar al dolo, surge dificultad al no encontrar unidad de criterios, tanto por la variedad de escuelas, de teorías en que se ha tratado de cimentar, sin embargo:

El tratadista Alfonso Zambrano Pasquel, respecto al dolo lo considera, “es el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción, o al menos la aceptación de que se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria”.<sup>8</sup> (ZAMBRANO, 1.998)

El dolo entonces es la intención positiva de irrogar daño; es la voluntad de ejecutar un acto jurídico por acción u omisión, que la Ley contempla como delito, con la previsión del resultado querido que se deriva de la propia acción y de la intención de producirlo.

---

<sup>7</sup> ROMERO FLORES, Beatriz, “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia, España, año 2.001, Página 274.

<sup>8</sup> ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso, “Manual de Derecho Penal”, Editorial Edino, Segunda Edición, año 1.998. Quito-Ecuador, Pág. 58.

Por todo lo expuesto se colige que el dolo no es aplicable a las infracciones de tránsito; los conductores de vehículos no circulan por la vía pública con el fin de cometer un ilícito; en el supuesto no consentido este acto jurídico sale de la materia de tránsito e ingresa al campo penal.

### **1.2.3 LA CULPA**

En términos generales la culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo.

En la culpa se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso síquico esté colmado del momento volitivo, sino porque en la culpa hay ausencia de intención criminosa. La culpa en materia de tránsito representa la conducta de una persona que no es cuidadosa, y que por lo tanto no cumple con las obligaciones que le impone la Ley de Tránsito.

El doctor Efraín Torres Chávez considera:

Las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes.<sup>9</sup> (TORRES, 1.979)

A manera de ejemplo citamos a un individuo que conduce un vehículo a exceso de velocidad, produce un accidente de tránsito del que resulta la muerte de una persona; el sujeto tiene pleno conocimiento de los límites de velocidad que

---

<sup>9</sup> TORRES CHÁVEZ, Efraín, “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, 1.979, Quito-Ecuador, Pág. 63

debe respetar en la ciudad o en carretera, sin embargo conduce a exceso de velocidad y al producir un accidente de tránsito debe ser juzgado por un delito culposo, por su imprudencia, así lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El artículo 106 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:

Art. 106.-“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”

Nuestra legislación en materia de tránsito recoge entonces cuatro formas de culpa fundamentales, las cuales conllevan a la comisión de infracciones de tránsito por parte de los sujetos participantes; generalmente en la práctica los involucrados son los conductores de vehículos y en muy pocas ocasiones los peatones, a saber: Negligencia, Imprudencia, Impericia e Inobservancia de la Ley, Reglamento y más disposiciones de tránsito; siendo las tres primeras las más importantes, sin descartar obviamente aquellos actos de desobediencia que en muchos casos son reiterados, y que provienen de personas con renombre, que gozan de poder y dinero, que piensan que no puede hacerse nada contra ellos, pero no olvidemos que la Ley es para todos y no tiene excepciones de ninguna naturaleza; y a los Jueces de Tránsito no les debe temblar la mano para sancionar y juzgar a los infractores, sea quien sea y venga de donde venga, solo así lograremos cambiar este país y la conducta inadecuada de los conductores y peatones.

### **1.2.3.1 NEGLIGENCIA**

Este es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar nacimiento a la culpa, principalmente en lo concerniente a la circulación vial; para comprender mejor dicho concepto ubiquemos lo contrario o antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tiene que someterse todos los usuarios de las vías públicas.

El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para si mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.

La atención de los usuarios de las vías públicas constituye un requisito indispensable para participar con fortuna en los movimientos del tráfico en cualquier de sus fases y con cualquier medio de locomoción, su falta es causa concurrente de grandes accidentes de tránsito.

La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada. Ejemplo: Es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales de tránsito, a los peatones, a la marcha de otros vehículos; o si se olvida de accionar el freno de mano al parar el vehículo en la pendiente de una vía, etc.

El tratadista Guillermo Cabanellas considera:

Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor. <sup>10</sup>(Cabanellas, 1998).

---

<sup>10</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo V, pág. 532

Gran cantidad de infracciones de tránsito se ocasionan por negligencia, este fenómeno que viene a ser sinónimo de irresponsabilidad es quizá una de las principales causas que ocasiona especialmente accidentes de tránsito; los actores no toman las precauciones necesarias en las vías, existe falta de atención en la circulación y en la conducción; se presume que todo vehículo debe ser guiado por un conductor idóneo en razón de su edad y de sus condiciones físicas y mentales, con gran sentido de responsabilidad y sobre todo con capacidad; en tal virtud todo conductor de vehículo está en la obligación de cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del automotor, a él le corresponde verificar detenidamente el estado de la vía, su condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes depende de él; y, de cuidar sus propias condiciones personales, auto examinar su salud, su condición emocional; por cuanto el chofer es el único responsable de la conducción del vehículo y de las consecuencias que se deriven del mismo. Solo así diremos que el conductor está en óptimas condiciones para conducir un automotor.

La negligencia de los conductores desaparecerá entonces, cuando éstos realicen chequeos permanentes de los vehículos y tengan suma atención en las vías por las cuales circulan, lo que les obliga a ser verdaderos profesionales del volante, y no como ahora que tienen esta denominación solo de membrete, las estadísticas de accidentes de tránsito respaldan esta verdad.

### **1.2.3.2 IMPRUDENCIA**

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

Guillermo Cabanellas considera:

“Imprudencia.- Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños”.<sup>11</sup>(Cabanellas, 1998)

Toda conducta humana que aparece como desafío de la adversidad en la realización de una actividad cotidiana se enmarca dentro de la imprudencia, por cuanto esta conducta arrastra riesgos innecesarios o prescinde de adoptar las medidas de seguridad necesarias para impedirlos o minorarlos; el imprudente siempre está expuesto al peligro.

El tratadista Carlos Olano Valderrama respecto a la imprudencia dice, “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”.<sup>12</sup> (OLANO, 2.003)

Para comprender mejor vamos a citar algunos ejemplos de imprudencia en materia de tránsito: a) Conducir un vehículo en estado de embriaguez y causar accidente de tránsito, por cuanto hay que estar consciente de que no se puede conducir en esas condiciones; b) Conducir un automotor a exceso de velocidad y provoque un accidente, irrespetando de esta forma los límites de velocidad que están debidamente establecidos y señalados en la vía y que son de conocimiento del conductor; c) Conducir un vehículo y causar accidente de tránsito a sabiendas que el conductor está cansado, con sueño, o en malas condiciones físicas; por estar

---

<sup>11</sup> CABANELLAS, Guillermo. Obra citada. Tomo IV, Página 354.

<sup>12</sup> OLANO VALDERRAMA, Carlos. “Tratado Técnico- Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines”. Editorial ABC, sexta Edición. Año 2.003. Bogotá-Colombia. Pág. 57.

frente al volante varias horas, por conducir en horas de la noche, especialmente conductores de transportes interprovinciales que son obligados por sus dueños, que a pesar de estar cansados tienen que hacerlo; d) El peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo; e) El avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad de otro que le antecede; y, f) Abandonar o soltar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo. Estos ejemplos son típicos de manifiesta imprudencia.

Existe entonces la obligación de los conductores especialmente, de prever las posibles causas de accidentes, ya que en la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta humana más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.

En resumen consideramos que la imprudencia en materia de tránsito es la falta de ponderación, y la excesiva confianza de un conductor o peatón en una situación que genera evidente peligro y que puede producir un accidente de tránsito.

Las Escuelas de Capacitación para la conducción de vehículos deben ser sobre todo organismos técnicos en donde se resalte de manera extraordinaria el reconocimiento del ser humano, quien merece el respeto de todos quienes lo rodean, y esta debe ser la norma que se inculque al ciudadano que adquiere la profesión de chofer profesional, para que luego presten un servicio eficiente a la colectividad y particularmente a las personas que son sus únicos clientes; por lo que basta de imprudencias o de improvisaciones. La conducción con prudencia debe ser la norma para seguridad del propio conductor y más todavía de la colectividad; evitar toda clase de peligro y consecuentemente las infracciones de tránsito serían lo lógico y lo ideal.

El Doctor Bolívar Gallegos efectúa un análisis interesante sobre los dos tipos de culpa referidos, al considerar que:

En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos.<sup>13</sup> (GALLEGOS, 2.009)

### **1.2.3.3 IMPERICIA**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP”.

---

<sup>13</sup> GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009, Pág. 25.

La impericia hoy en día en nuestro medio junto al estado de embriaguez del conductor es quizá una de las causas más sobresalientes para la comisión de una infracción de tránsito sin dejar a un lado la irresponsabilidad del peatón; también el que no se respeta la categoría ni la facultad que concede una licencia para conducir determinados vehículos de acuerdo a su capacidad y fin; y por ello los agentes encargados del control de tránsito deben ser enérgicos en la revisión prolija de los documentos de conducción.

El tratadista Jorge E. Alvarado, respecto a la impericia considera:

Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica.<sup>14</sup> (Alvarado, 2005).

Guillermo Cabanellas sostiene.

Impericia, falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia.<sup>15</sup> (Cabanellas, 1998).

Es evidente que una persona experta en el manejo de un vehículo sigue todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones que pueden presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia aconsejan, lo que se conoce comúnmente como manejo a la defensiva que tiene que ponerse en práctica cuando el caso lo amerite, a fin de que el uso del vehículo no resulte peligroso para la seguridad de la circulación; solo si el conductor demuestra que posee la preparación requerida para conducir y que tiene habilidad técnica o profesional.

---

<sup>14</sup> ALVARADO, Jorge E, Obra citada, Pág. 55

<sup>15</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo IV, Página 412.

La impericia por lo tanto encarna el concepto opuesto a la pericia, por cuanto el sujeto adolece de aquella técnica que no le permite afrontar con éxito las circunstancias de dificultad que se le presentan en las vías.

El artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: “Serán sancionados con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias”, y en el literal b) cita la impericia.

Esta disposición legal se refiere a la sanción que reciben los conductores profesionales o no profesionales que cometan un delito de tránsito con impericia, es decir sin haber obtenido legalmente su licencia de conducir, las penas son muy duras y ante ello los conductores deben tomar conciencia y no conducir un automotor sin que hayan realizado la capacitación necesaria que les permita optar por esta actividad sin ningún obstáculo; es más el artículo 133 de la Ley de la materia dispone que al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente de tránsito sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor.

En cuanto a las contravenciones de tránsito que se cometen por impericia tenemos el artículo 142, literal c) de la L.O.T.T.T.S.V. que dispone. “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30 % de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir, quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir.”

La impericia juega un papel muy importante en las infracciones de tránsito y las estadísticas demuestran que un treinta por ciento de los delitos y de las contravenciones ocurren por esta circunstancia, para efectos de juzgamiento se presume la impericia del conductor, cuando no haya obtenido su licencia de conducir.

La Ley de Tránsito no exige que el conductor de un vehículo tenga una elevada habilidad, sino el mínimo que se exige a una persona que ha obtenido su licencia, y sobre todo que actúe con máxima diligencia y prudencia. En la circulación local e interprovincial se observa cada día un mayor número de conductores que frecuentemente revelan su inexperiencia y falta de pericia en situaciones que ofrecen alguna dificultad.

La impericia en definitiva es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad, en el tema de estudio, de la conducción de un vehículo a motor. Ejemplo: Un conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres y produce un accidente de tránsito, o también lo ocurrido hace poco con el chofer de la cooperativa Reyna del Camino, es obvio que la infracción ocurrió por desconocimiento y falta de práctica o documento habilitante para ello, y debe responder ante la justicia por su impericia, por falta de cultura en materia de tránsito.

#### **1.2.3.4 INOBSERVANCIA DE LA LEY Y REGLAMENTO**

El derecho es un conjunto de normas, que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad; y como parte de este ordenamiento jurídico, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones, reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación, y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de

la circulación peatonal, la contaminación ambiental, y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito.

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes; en nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes.”

La inobservancia es la falta de obediencia en las leyes o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado. Ejemplo: Un conductor a las diez de la noche corre en su vehículo a una velocidad elevada que supera los límites legales determinados en la vía y sin embargo de ello se da cuenta que un peatón está atravesando la vía, no se detiene en tiempo oportuno y lo atropella; es evidente que si el conductor circulaba a una velocidad moderada conforme lo dispone el Reglamento General de Aplicación a la Ley de Tránsito, el accidente de tránsito no hubiera ocurrido, de manera que por violar la norma sobre la velocidad incurre en culpa y responderá ante la justicia por delito de tránsito.

Todos debemos mantener una disciplina adecuada en el tránsito vehicular y peatonal, con responsabilidades compartidas.

### **1.3 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**

Las contravenciones de tránsito constan en la Ley Orgánica de Tránsito en el Libro Tercero, Título III, Capítulo V, recordemos que la nueva Ley tiene cinco libros distribuidos de la siguiente manera:

Libro Primero, relativo a la Organización del sector;

Libro Segundo, del transporte terrestre automotor,

Libro Tercero, del tránsito y la seguridad vial;

Libro Cuarto, de la prevención, y,

Libro Quinto, del aseguramiento.

### **1.3.1 DEFINICIÓN**

La Ley de Tránsito no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Sin embargo desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y le han dado a esta ciertas denominaciones que no están exentas de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como:

La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo.

Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana.<sup>16</sup> (Cabanellas, 1998)

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley de Tránsito se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez que se sanciona con tres días de prisión, todas las contravenciones de tránsito se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario; mientras que todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones de tránsito no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos.

Al constituir una violación a la Ley, las contravenciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad, más aún en la Provincia de Santa Elena, lugar en el cual se realiza el estudio, toda vez que al ser una ciudad costera y tener como actividad laboral el intercambio comercial, gran cantidad de usuarios de las vías se ven envueltos en un sinnúmero de faltas a la Ley de Tránsito; al respecto cabe resaltar que los extranjeros tienen los mismos derechos y obligaciones que los ciudadanos ecuatorianos, en tal virtud las sanciones que se imponga serán las mismas; sin que se pretenda alegar la falta de conocimiento, es de derecho que el desconocimiento de la ley, no exime a persona alguna, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 13 del Código Civil que dispone: “La Ley obliga a todos los habitantes de la República, con inclusión de los extranjeros; y su ignorancia no

---

<sup>16</sup> CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo II, Pág. 360.

excusa a persona alguna”; con la única particularidad que a los ciudadanos extranjeros y generalmente colombianos en nuestro medio no se puede sancionar con la reducción de puntos en su licencia de conducir en razón que ellos tienen su propio “pase” (licencia de manejo) que les permite circular en la frontera, ya que el sistema de reducción de puntos es aplicable únicamente para las licencias de conducir expedidas en nuestro país por las Jefaturas, Sub-jefaturas de Tránsito y la Comisión de Tránsito del Guayas; y, las que expidan las Comisiones de Tránsito del país; siendo este un vacío legal que no permite aplicar la norma en igualdad de condiciones a todos los contraventores y de manera general a los infractores.

Los agentes de tránsito, encargados del control de la circulación al citar a los autores de una contravención, lo único que pretenden es evitar que se cometan accidentes de tránsito, y esa es la razón de existir de las contravenciones de tránsito, y el asambleísta así lo consideró al expedir la nueva Ley de Tránsito con el fin de lograr que disminuyan los altos índices de morbilidad y mortalidad por accidentes en el Ecuador, es decir las contravenciones de tránsito pueden considerarse como una prevención a los conductores y a los peatones, para alertarles sobre los errores y omisiones en los cuales incurren al conducir un vehículo.

Pese a la gran importancia que reflejan las contravenciones de tránsito los ciudadanos del país y lo que es más grave todavía los conductores de automotores corren el riesgo de perder su licencia de conducir, lo cual para los señores choferes profesionales que han dedicado su vida a ejercer su trabajo y mantener a su familia de la actividad de conductores de taxis, buses, servicio interprovincial, tráileres, etc., es sumamente delicado porque prácticamente perderían su trabajo; y no es momento de responsabilizar al gobierno de todo los males propios, es tiempo de cambiar de actitud y ser mejores ciudadanos, contribuyendo a salvaguardar la integridad física de las personas y propender la seguridad vial.

La mayor parte de los choferes y peatones transitan sin observar la Ley ni el reglamento; lo cual los lleva todavía a conducir los vehículos con irrespeto, indiferencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que buena parte de los accidentes de tránsito ocurren constantemente porque los contraventores no respetan las normas tendientes a tutelar los derechos incólumes de los usuarios de las vías públicas, poniendo al descubierto una verdadera insensibilidad social, superior inclusive a la demostrada por los autores de verdaderos y propios delitos, no olvidemos que los derechos de las personas terminan donde empiezan los derechos de los demás.

Las contravenciones de tránsito son en otras palabras todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan.

### **1.3.2 CARACTERÍSTICAS**

Por su naturaleza las contravenciones de tránsito tienen sus propias características, tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento, mismas que a continuación analizamos:

#### **1.3.2.1 FLAGRANCIA**

Las contravenciones de tránsito son infracciones flagrantes, en razón que al agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de las mismas, siendo requisito sine-quantum que al vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito por parte del contraventor, para en forma inmediata

entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en la cual incurrió.

En atención a la flagrancia el artículo 162 del Código de Procedimiento Penal dispone: “Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión...”.

### **1.3.2.2 COMPETENCIA**

El artículo 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los Jueces determinados en la presente Ley.”

El Consejo de la Judicatura, Organismo que tiene a su cargo la organización de la administración de justicia hasta la presente fecha no ha designado a los Jueces de Contravenciones conforme lo dispone la Ley de Tránsito, y ha solucionado parcialmente este inconveniente al otorgar competencia para conocer y juzgar este tipo de infracciones a los propios Jueces de Tránsito del País, y a los Jueces Penales en los Cantones en los cuales no existen Jueces de Tránsito mediante una resolución dictada por el pleno en la cual se dispone que los Jueces de Tránsito actúen como Jueces de Contravenciones.

La falta de Jueces de Contravenciones de tránsito ha ocasionado que se sature el trabajo en los despachos de tránsito y se corre el riesgo que estas dependencias colapsen por la gran cantidad de contravenciones que ingresan a diario; la Ley Orgánica de Tránsito dispone que los Jueces competentes resolverán sumariamente cada uno de los casos y la sentencia será notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes para los fines legales consiguientes, es

decir para la reducción de puntos en la licencia de conducir de su titular y para cobrar o recaudar la multa impuesta por el Juez.

Las contravenciones de tránsito ingresan de manera directa al Juzgado de Tránsito; el agente elabora el parte policial y lo remite a este Despacho, sin que en el caso intervenga el señor Fiscal; por excepción al existir lesiones y daños materiales el señor Fiscal realiza las diligencias periciales para determinar si el hecho constituye delito o contravención, para según seguir conociendo el caso o inhibirse del mismo ante el Juez de Tránsito.

### **1.3.2.3 IMPUGNACIÓN**

Las contravenciones de tránsito tienen una sola instancia, ante el juez de tránsito, no son susceptibles de recurso de apelación, así lo dispone el inciso final del artículo 178 de la Ley de Tránsito vigente al decir que: “La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”.

Muchos estudiosos del derecho manifiestan que todo proceso penal tiene dos instancias, es decir que la sentencia de un Juez debe ser revisada por otro Juez de instancia superior, a fin de que no se cometan irregularidades por parte del juzgador, para que no haya abusos o exceso de poder; sin embargo de ello en nuestro país se ha tomado de otra manera esta norma jurídica, en el sentido de que esta sola instancia impide que las causas se dilaten o propaguen, ya que el trámite para juzgar las contravenciones de tránsito tiene carácter sumario y prescriben en treinta días, conforme al artículo 617 del Código Sustantivo Penal que textualmente dispone. “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o

desde la fecha en que la sentencia condenatoria quedó ejecutoriada, respectivamente”.

Desde el 8 de octubre del año 2.008, fecha en la cual las boletas de citación a contraventores de tránsito empezó a circular en todo el país y los agentes de control del tránsito realizaron sus primeras citaciones, hasta la presente fecha observamos que los juzgados de Tránsito del Ecuador están a punto de colapsar por la gran cantidad de contravenciones que se registran y por la falta de designación de los Jueces de Contravenciones de Tránsito por el Consejo de la Judicatura; esto ha hecho que los Jueces de Tránsito del país de manera particular y en una forma errónea por cuanto está en contra de la Ley de Tránsito han decidido previo acuerdo con el Jefe Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial que únicamente van a tramitar judicialmente los partes policiales y citaciones que han sido impugnadas por parte de los usuarios de las vías; y lo demás será devuelto a la Jefatura para que procedan a sancionar y cobrar las multas pertinentes.

Solo los Jueces de Tránsito y excepcionalmente los Jueces Penales en los Cantones donde no haya Jueces de Tránsito son competentes para juzgar las contravenciones de tránsito, proceso que termina con sentencia del Juez, la misma que se envía actualmente a los funcionarios de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de cada provincia, para los fines legales consiguientes, es decir reducir los puntos en la licencia del contraventor y cobrar la multa impuesta.

#### **1.3.2.4 PREVENCIÓN**

Las contravenciones de tránsito están consideradas como faltas a la Ley y al Reglamento y tiene como característica prevenir accidentes de tránsito para

evitar que se siga incrementando los índices de morbilidad y mortalidad debido a las contravenciones y que de acuerdo a su magnitud puede convertirse en delito con graves consecuencias, las mismas que pudieron evitarse; esa es la razón de existir de las contravenciones de tránsito.

El agente de control del tránsito al solicitar los documentos de conducción de vehículos, está previniendo un posible accidente a aquellas personas que no poseen su licencia de conducir; al revisar las condiciones de funcionamiento de un automotor, no está fastidiando al conductor y los ocupantes sino previniendo un posible accidente de tránsito; al impedirle conducir un vehículo a una persona que ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, no lo hace para impedirle llegar a su casa o a su trabajo, aunque en esas condiciones no puede ir muy lejos, sino está previniéndole un accidente de tránsito que puede degenerar en lesiones, daños materiales e inclusive la muerte del conductor, de sus acompañantes y de los usuarios de las vías en este caso los peatones; y así podemos citar una gran cantidad de ejemplos que ilustran la importancia que tienen las contravenciones de tránsito y que los conductores y peatones estamos obligados a observar y respetar a fin de evitar accidentes de tránsito. Recordemos que la Ley de Tránsito vigente contempla un capítulo relativo a la prevención de las infracciones, y que consta en el Libro Cuarto, título 1, desde el artículo 181 al 184.

El artículo 181 de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales”

Las contravenciones de tránsito permiten a todos los usuarios de las vías tener un adecuado control de las acciones y omisiones que realizan, a efecto de no provocar un accidente de tránsito o verse inmerso en el mismo.

### **1.3.3 CLASIFICACIÓN**

El artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones de Tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”.

La nueva Ley de Tránsito nos trae esta clasificación novedosa, con la cual no estamos de acuerdo totalmente, no sé si el asambleísta se basó en estudios previos de la realidad nacional en la cual nos desenvolvemos cotidianamente sobre materia de tránsito, o simplemente trató de adaptar normas jurídicas de otros países que tienen esta clasificación de las contravenciones de tránsito; concretamente en lo atinente a contravenciones muy graves discrepo por cuanto exclusivamente se sanciona con prisión al conductor de vehículo en estado de embriaguez, recordemos que la anterior Ley de Tránsito del año 1.996 contemplaba 13 tipos de contravenciones graves de tránsito sancionadas con prisión y multa; se ha dejado fuera de la clasificación actual casos muy delicados como el conducir un automotor sin haber obtenido su licencia de conducir, que de acuerdo al sistema vigente de reducción de puntos prácticamente en este aspecto hay impunidad, simplemente cabe la imposición de multa; recordemos que los accidentes de tránsito ocurren por la irresponsabilidad de los conductores, por su falta de pericia.

La clasificación de las contravenciones de tránsito dispuesta en el artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está

plenamente relacionada con el artículo 97 de este Cuerpo Legal, en donde se dispone por vez primera en nuestro país el SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES, lo que ha generado varias reacciones de los implicados en el quehacer del transporte público y privado, generalmente negativas de este sector, por cuanto consideran que los treinta puntos que se asigna a las licencias de conducir es muy poco, que se debe diferenciar entre transporte público y privado, otorgando a los primeros una mayor cantidad de puntos en la licencia al trabajar más tiempo en sus unidades de transporte; y también ha generado reacciones positivas por parte de un gran sector de la ciudadanía, quienes arguyen que ya es hora de frenar las irregularidades e irresponsabilidades de los conductores del transporte público principalmente, quienes se creen dueños de la vías y abusan permanentemente de los usuarios de este tipo de servicio.

Previamente es necesario precisar que fue un acierto del asambleísta la determinación y forma de sancionar pecuniariamente a los infractores de tránsito, tomando en cuenta la remuneración básica unificada del trabajador en general, lo que permite que dichos valores se incrementen proporcionalmente y de acuerdo a la inflación que registre el país, que para el año 2.008 fue del 9% ; y no como sucedía en la Ley de Tránsito anterior que solo tomaba en cuenta el salario mínimo vital del trabajador en general, es decir cien mil sucres ( 4 dólares). Desde el primero de enero del año 2.009 la remuneración básica unificada del trabajador en general es de doscientos dieciocho dólares, siendo publicado en el R.O. No 123 de fecha 31 de diciembre del año 2.008; y, en base a esta cantidad se debe calcular el porcentaje establecido para cada contravención; para el año 2010 es de doscientos cuarenta dólares.

### **1.3.3.1 CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE**

El artículo 139 de la Ley de Tránsito vigente dispone: “Incurrir en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir...”.

La nueva Ley Orgánica de tránsito contempla 18 tipos de contravenciones de primera clase.

a).- El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referentes a la emisión de ruidos.

La norma legal pretende eliminar el exceso y el abuso de la bocina por parte de ciertos conductores que la utilizan hasta para saludar a los amigos o para llamar la atención de la ciudadanía por los lujosos carros que conducen; esta realidad se observa de manera exagerada en la ciudad Salinas los días viernes, Sábados y Domingos en el malecón lugar de concentración de los jóvenes, sin que la policía haga absolutamente nada al respecto, es más considero que esta contravención se comete con la complicidad de la policía por falta de control en este sector; además en la ciudad de La Libertad en la parte céntrica, en el cual los conductores de los buses de servicio urbano y taxis son protagonistas de esta contravención y afortunadamente algunos ya han sido juzgados.

Tengo sana envidia de los conductores de vehículos en Europa (Alemania, Francia, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, España), quienes casi no utilizan la bocina; prima el respeto, la cortesía, la solidaridad son normas de conducta común en éstos países, lo que permite una adecuada y fluida circulación vial.

Todo esto fue creado para tratar de bajar el índice de accidentabilidad existente y tratar de dar una mejor calidad de vida para los peatones y conductores.

El tratadista Carlos Julio Balseca, sobre esta contravención considera

En nuestras ciudades periodiqueros, políticos, publicistas utilizan los parlantes en forma inapropiada y provocan ruidos espantosos, los mismos que son causas de alteraciones psíquicas y físicas de los mismos conductores y de la ciudadanía.<sup>17</sup>

b).- Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Este caso suele darse generalmente al adquirir vehículos nuevos, los conductores se descuidan, no matriculan el automotor y no obtienen las placas de identificación correspondiente, que les permite circular por las vías del país sin ningún inconveniente, en la Provincia de Santa Elena es común ver circular vehículos nuevos sin placas, dada la facilidad de pago para su adquisición; también ocurre que las placas se pierden o se deterioran, ante ello cabe denunciar inmediatamente este hecho y obtener el duplicado con el mismo número de identificación en las Comisiones de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del país.

c).- El conductor de transporte público de servicio masivo de personas, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

---

<sup>17</sup> BALSECA, Carlos julio, Obra citada, Pág. 105.

Existe una gran variedad de transporte público, ya sea de buses urbano (popular o ejecutivo), servicio interprovincial, taxis, furgonetas, camionetas, etc., unidades que deben estar plenamente identificadas en el servicio que prestan a los usuarios.

d).- La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente.

La Constitución de la República del Ecuador se refiere a las personas con capacidad diferente en el artículo 47 al disponer: "El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para personas con discapacidad y su integración social".<sup>18</sup>

Conforme lo prevé el artículo 20, inciso segundo de la Ley Sobre Discapacidades que dispone: " los vehículos ortopédicos para uso personal de las personas con discapacidad deberán llevar en un lugar visible el símbolo internacional de acceso con la leyenda "VEHÍCULO ORTOPÉDICO".<sup>19</sup> El distintivo o símbolo acreditará el derecho a franquicias de libre tránsito y estacionamiento en todo el territorio nacional, de acuerdo a lo que establezca las ordenanzas y disposiciones de la Dirección Nacional de Tránsito, escasos son los automotores que circulan en la Provincia de Santa Elena con esta identificación.

e).- El conductor de transporte público de servicio colectivo y/o masivo, que permita el ingreso de personas para realizar actividades de comercio, oferta o prestación de servicios, o solicitar contribuciones.

Esta contravención causó muchos comentarios a nivel nacional, por cuanto se estaba privando del derecho al trabajo a un sinnúmero de personas que

---

<sup>18</sup> " Ley Sobre Discapacidades", Registro Oficial No.-996, de fecha 10 de Agosto de 1.992

diariamente ejercían esta actividad, lo cual ocasionó algunos problemas al Presidente de la República, ya que un Secretario de Estado dijo públicamente que no era prohibida esta actividad pese a constar en la Ley y pidió a la policía que se abstengan de citar y a los Jueces que no sancionen.

Esto a la larga se degeneró causando otro tipo de problemas como de las personas que por vender se caen siendo arrollados por las unidades de transporte público, también que por no poseer una identificación adecuada se presta para cierto tipo de robos o atracos en las mismas unidades.

f).- El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.

El objetivo de esta norma legal es evitar accidentes de tránsito que puede terminar en lesiones y posiblemente en la muerte de las personas que realizan estos actos, con el afán de trasladarse en un vehículo de un lugar a otro a toda costa, actitud que no debe ser permitida por el conductor, ya que es el único responsable.

g).- El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros en tratándose de transporte público interprovincial o internacional.

Desde la salida del terminal terrestre, los conductores de vehículos de servicio público tienen la obligación de presentar la lista de pasajeros al agente de control del tránsito para que verifique y selle; y a lo largo de su recorrido presentarla en los controles de policía al ser requerida por la Autoridad. Generalmente en nuestro medio existe incumplimiento. Ya se han dado algunos casos en la Provincia, y los responsables han sido juzgados condenatoriamente.

h).- El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento.

Todo ciudadano conductor de un vehículo debe mantener una distancia prudencial con respecto al que le antecede, a fin de poder detenerse sin ninguna complicación en caso de cualquier emergencia; el artículo 162 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Orgánica de Tránsito dispone que los conductores deben mantener una distancia prudencial de tres metros con respecto al vehículo que le antecede, esto en áreas urbanas; y, en áreas rurales se tomará en cuenta la velocidad, estado del vehículo, topografía de la vía, entre otros factores.

No es común que los conductores acaten esta disposición legal, es más creo que no la conocen siquiera porque en las vías conducen como quieren y de acuerdo a la urgencia que tengan.

i).- El conductor que llevare animales domésticos en los asientos delanteros.

Las mascotas, llámese perros y gatos son considerados verdaderos miembros de la familia por parte de varios conductores, a tal punto que los llevan a pasear en los vehículos a donde ellos vayan, y permitir que estén en los asientos delanteros puede ser fatal, por cuanto el conductor desatiende la conducción, se entretiene y puede perder el control del vehículo, ocasionado accidente de tránsito. En la Provincia de Santa Elena hasta el momento no se ha juzgado a ningún conductor por este tipo de contravención de tránsito.

j).- Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad.

“La finalidad del cinturón de seguridad es de retener y proteger el cuerpo del conductor y ocupantes en caso de detención brusca, vuelco o impacto frontal debido a una colisión”, así lo señala Jesús Gómez, asesor técnico de ANETA.<sup>20</sup>

El cinturón de seguridad puede salvar muchas vidas, por eso es necesario que los conductores de vehículos siempre lo lleven puesto y debidamente enganchado en el dispositivo de seguridad, suele suceder en la práctica que a la mayoría de conductores profesionales y no profesionales no les gusta usarlo, será porque nunca han tenido un accidente de tránsito, y lo único que hacen es colocarlo por encima del hombro cuando miran a un policía o se acercan a un control de policía.

Este tipo de contravención de tránsito en la Provincia de Santa Elena es una de los más frecuentes y gran cantidad de conductores han sido sancionados por su incumplimiento, espero que el conductor sancionado haya reflexionado no por la multa impuesta y los puntos que se reducen a su licencia de conducir sino por lo vital que resulta conducir un vehículo puesto el cinturón de seguridad en todo momento.

k).- El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente, o no pongan a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de los mismos.

De acuerdo a la vigente Ley de Tránsito el transporte terrestre es de tres clases: Público, comercial y por cuenta propia. Artículo 51.

Transporte público.- Es aquel que puede prestar el Estado o lo otorga mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas,

---

<sup>20</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, Obra CITADA, Pág. 26

comprende servicio de buses urbanos, buses interprovinciales, carga pesada, entre otros.

Transporte comercial.- Aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, con el correspondiente permiso de operación, comprende al transporte escolar, taxis, carga liviana, mixto, turístico, entre otros.

Transporte por cuenta propia.- Satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito comercial exclusivo de las personas naturales o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. No se incluye en esta clase el servicio particular, familiar o personal.

Es nueva la tipificación de esta contravención y muy acertada por parte del asambleísta, que pretende mantener las vías y las ciudades limpias, al mejor estilo anglosajón y europeo, por una parte; y, por otra no contaminar el medio ambiente. Resulta risible pero antes de la vigencia de la nueva Ley de Tránsito en algunos de los buses urbano de la Provincia quisiéramos encontrar adhesivos con la siguiente leyenda: “Demuestre su cultura, no ensucie el vehículo, arroje la basura por la ventana”, pocos son los conductores de servicio público y comercial que han dado cumplimiento a este requerimiento; sin embargo no hay citación o parte policial por violación a esta norma.

1).- Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.

Para efectos del cumplimiento de la Ley de Tránsito, se consideran peatones a las personas que transitan a pié por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros. Art. 344 del Reglamento General

para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, en relación con el artículo 265 Ibidem.

En el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que entró en vigencia el 3 de junio del 2.009, y que fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, consta el procedimiento para los peatones en el artículo 268 dispone:” En el cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de las personas en general, y que no presentaren algún documento de identificación, el agente de tránsito o policía, acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente.

Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad. Este tipo de contravención es muy común en nuestro medio por falta de cultura de circulación vial de los peatones, al ser costumbre de todos transitar por la calzada; es necesario capacitar inmediatamente. Su sanción es pecuniaria. Esto se lo debe tomar muy en cuenta porque en la actualidad los peatones son los culpables más directos de una gran cantidad de accidentes de tránsito, porque no tienen sanciones muy definidas las multas son muy bajas y por esta razón siguen haciendo lo que les da la gana sin prever en lo que pueden causar.

m).- Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente.

Anteriormente ya analizamos este aspecto al referirnos al transporte público, pero ahora la norma hace relación a las personas que conducen sus vehículos particulares, así como también a todos sus acompañantes, a quienes les está prohibido arrojar basura en la vía pública.

n).- Quien ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

Toda persona que ejerza el comercio en las veredas y demás zonas de seguridad de los peatones, en la calzada será sancionada pecuniariamente, por cuanto su actividad puede provocar accidentes de tránsito, al ocupar sitios prohibidos por la ley, claro que por la necesidad de vender algo no toman las medidas necesarias causando una serie de accidentes, que en algunas veces resultan ser muy graves.

o).- Los carretilleros, ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los cuales no esté permitida su circulación.

Las carreteras de la Provincia es uno de los lugares que se practica el ciclismo, ahora se ha normado la circulación a los ciclistas, quienes están sujetos a respetar los espacios físicos de los peatones y vehículos a motor, estamos de acuerdo con ello toda vez que se han causado varios accidentes de tránsito por la negligencia e imprudencia de los señores ciclistas, que circulan en ocasiones por las aceras o veredas, en contravía, etc., desafiando a la ciudadanía y demostrando sus destrezas en la conducción. La sanción de conformidad con la ley es únicamente de multa. Los derechos y obligaciones de los ciclistas están regulados en el artículo 204 de la Ley Orgánica de Tránsito y en el artículo 302 del Reglamento; y de los motociclistas en el artículo 284 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito, en cambio para los carretilleros no existe todavía regulación alguna, claro porque en las ciudades grandes no se ven como se los observa en localidades más pequeñas.

p).- El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contados a partir de la fecha del respectivo contrato.

Esta contravención se verifica al momento de matricular los vehículos en las dependencias de tránsito; el agente de policía previamente a matricular el automotor al encontrar esta irregularidad cita al contraventor con la boleta pertinente, y una vez que sea juzgado por el Juez de Tránsito, cancele la multa impuesta en sentencia, continúa con el trámite para la obtención de su matrícula.

q).- Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones.

Generalmente en la Provincia de Santa Elena encontramos esta mala práctica de algunas personas que llevan a comer a sus chivos, a sus chanchos, etc y los dejan abandonados, dichos animales deambulan por las vías obstaculizando la circulación de los vehículos, o corren en forma repentina y provocan accidentes de tránsito. Los responsables son sancionados con multa.

r).- Los peatones que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.

Dentro de los deberes de los peatones el artículo 266, numeral 1 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito se dispone que deben ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancia, policiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y laminaas; estos vehículos que se dirigen en forma rápida a fin de atender los requerimientos de la ciudadanía, es lógico que los peatones den vía libre para su circulación, lo contrario es sancionado por la falta de colaboración y obediencia, esto es algo que se encuentra tipificado pero sin embargo no se lo practica, será por falta de información de las autoridades, o por algún motivo que no conocemos.

s).- El propietario de un vehículo que instalare, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

Los vehículos son diseñados de tal manera que cada objeto cumple una función específica, el alterar su ubicación o colocar luces, faros, neblineros fuera de lo normal degenera en contravención de tránsito. El artículo 186 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los faros neblineros deberán colocarse en el guarda choque delantero en un número no mayor de dos...”.

La mayoría de contravenciones de primera clase que se analizaron constaban en la anterior Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, varias de ellas jamás han sido objeto de citación por parte de los agentes de control de tránsito y por lo tanto no llegan a conocimiento de los Jueces de Tránsito, constituyen letra muerta; se debe revisar entonces de manera consciente y práctica cuales son necesarias y cuales deben eliminarse para una mejor seguridad vial, esta es otra de las disposiciones que se han degenerado y se convierten en mecanismo de corrupción por parte de las autoridades de tránsito, porque en nuestras carreteras vemos buses de todo tipo con una cantidad de alógenos impresionante, unos a simple vista y otros detrás de las mascarillas, sin embargo nadie dice nada.

### **1.3.3.2 CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE**

El artículo 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir”

Se citan a continuación 22 tipos de contravenciones leves de segunda clase, y cuyo contenido se analiza detenidamente.

a).- El conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la Presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

Uno de los objetivos primordiales de la actual Ley de Tránsito es la reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor. Artículo 88, literal h).

El Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito en el artículo 327 dispone que ningún vehículo que circule en el país podrá emanar o arrojar gases de combustión que exceda el 60% de acuerdo a una escala establecida; para efecto de medición los agentes de tránsito deben utilizar dispositivos técnicos, aspecto que en la práctica es irrealizable, sabemos que la policía de tránsito no cuenta con tecnología y el personal idóneo que le permita cumplir a cabalidad su función.

b).- Quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble circulación.

Es obligación de los conductores circular siempre por su derecha, salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen, acorde a lo dispuesto en el artículo 272 del Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito; Si no lo hace está en riesgo el conductor de provocar un accidente de tránsito. La inobservancia y desobediencia de esta norma ocasiona y seguirá ocasionado muchos accidentes de tránsito en las vías. Carril derecho para circular y carril izquierdo para rebasar, no deben olvidar los conductores.

c).- El conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

Es una contravención nueva; y en la Provincia de Santa Elena por el momento no existe este tipo de transporte, lo que hace inaplicable la norma.

d).- El conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Muchos conductores cumplen con esta disposición, pero no saben cómo utilizar estos objetos que sirven para salvar vidas en caso de un accidente de tránsito, ese es el objetivo de su requerimiento, pero no está por demás sugerir a las Comisiones de Tránsito del país que dicten charlas de primeros auxilios a los oficiales de los medios de transporte o a su vez a los choferes, porque esto puede salvar una vida, igual lo pueden hacer los hombres de la casaca roja, el Benemérito Cuerpo de Bomberos.

e).- Quien estacione un vehículo en sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas o vías de circulación peatonal.

Esta contravención es la más común en la Provincia de Santa Elena y los responsables de la misma no han sido juzgados en forma ejemplar; es lamentable decirlo pero existe una gran cantidad de vehículos estacionados en las aceras; en la Provincia de Santa Elena todavía no existen ese tipo de rampas de circulación para personas con capacidad diferente; en sitios en donde existe la señal de tránsito “No estacionar”; en las paradas de buses, en las paradas de taxis, etc.

Cabe señalar que estacionar un vehículo por un tiempo mayor a cinco minutos en un sitio que esté prohibido por la Ley, constituye abandono del vehículo y los agentes de tránsito en estricto cumplimiento de sus funciones y de la Ley de Tránsito y su Reglamento están llevando estos automotores a los patios de retención vehicular de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, en aplicación de los artículos 177 y 189 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

f).- Quien obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce.

La falta de cuidado y de atención en la actividad que realiza una persona constituye negligencia; y el conductor que maneja un vehículo a motor sin percatarse que está sin gasolina es un negligente, por lo que es sancionado como contraventor al obstaculizar el tránsito vehicular. Todo conductor debe revisar detenidamente su vehículo antes de usarlo.

g).- El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento.

Este tipo de contravención es nueva y nada se dice sobre el dispositivo de retención infantil en el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito para aplicar a cabalidad su contenido. Es evidente que los niños merecen extrema seguridad en su traslado de un lugar a otro en un vehículo a motor, por la fragilidad y desatención de ellos, debemos recalcar que por falta de información hay conductores que no saben que es ese tipo de dispositivos.

h).- Quien conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

La primera parte de la disposición legal se refiere al olvido de la licencia de conducir al cual todos estamos inmersos algún momento, por salir rápido de casa o por una llamada urgente, etc.; y pese a que si la hemos obtenido en las dependencias de tránsito no la portamos al conducir nuestro vehículo; y, la segunda parte se refiere al descuido por parte del conductor de un vehículo a motor que permitió que su licencia de manejo caduque sin darse cuenta. Las licencias de conducir tienen una vigencia de cinco años desde su expedición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento de la Ley Orgánica de Tránsito; los conductores pueden canjear su licencia 15 días antes o 15 días después de la fecha de caducidad, y durante este tiempo para efecto de comisión de contravenciones no se considerará como licencia caducada, acorde a lo dispuesto en el artículo 126 del citado Reglamento.

i).- El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares.

Por seguridad propia y de los demás es evidente que todo conductor debe detenerse en estos sitios para evitar accidentes de tránsito, no hacerlo es poner en riesgo la vida.

j).- Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

Las sirenas o balizas son utilizadas específicamente por el personal policial, ambulancias, cuerpo de bomberos, las mismas que deben ser utilizadas adecuadamente y cuando el caso amerite, pero lamentamos que varios policías

utilizan estos dispositivos hasta para adelantar a otro vehículo; y, por excepción son utilizadas por los particulares que hayan obtenido autorización del organismo de tránsito.

k).- El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el reglamento.

A la mayoría, por no decir a todos los conductores de vehículos les ha ocurrido un imprevisto en carretera, un daño en su automotor; ante esta realidad lo correcto es colocar los triángulos de seguridad en la vía para evitar accidentes de tránsito, en la forma como lo determina el artículo 179 del Reglamento de la Ley Orgánica de tránsito que dispone: “Cuando por cualquier daño un vehículo se quedare inmovilizado, los conductores tomarán medidas de prevención, en áreas rurales colocarán los triángulos de seguridad en la parte delantera y posterior, a una distancia del vehículo entre 50 y 150 metros, y en áreas urbanas entre 7 y 10 metros”.

Es de vital importancia portar los triángulos de seguridad para ser debidamente utilizados en caso de emergencia; en nuestro país y especialmente en la Sierra es común mirar a los vehículos dañados en carretera y a su alrededor ramas de cualquier clase, arbustos que según los conductores remplazan a los triángulos de seguridad, lo cual es ilegal y por el contrario pueden provocar accidentes de tránsito de mayor gravedad, por lo que recomendamos no hacer uso de éstas viejas y malas prácticas; actualmente se está utilizando como alternativa válida los conos, que por su diseño, cumplen la misma función que los triángulos de seguridad.

l) Quien conduzca un vehículo con vidrios con películas polarizantes sin el permiso correspondiente.

El agente de control del tránsito debe tener una buena observación o visibilidad con referencia al conductor del vehículo para ver si cumple o incumple las normas de tránsito, pero si el automotor posee vidrios polarizados como comúnmente se conoce va a impedir su labor policial y el correcto cumplimiento de su trabajo; no podrá por ejemplo observar si el conductor hace uso del cinturón de seguridad, si está utilizando el teléfono celular, si está ingiriendo licor, etc.

Esta contravención está justificada plenamente, e inclusive elimina ciertos privilegios a aquellos conductores que hacen gala de flamantes carros y escapan al control de los gendarmes; sin embargo está permitido circular con vidrios polarizados a aquellos conductores que hayan obtenido el permiso o autorización pertinente de las autoridades de tránsito, que generalmente se conceden a ciertos funcionarios gubernamentales como el señor Presidente de la República, sus Ministros de Estado, Gobernadores Provinciales, por su seguridad.

m).- El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Es una contravención moderna y acorde a nuestra realidad, en la Ley de Tránsito de 1.996 no se contemplaba, pues la tecnología de los teléfonos celulares aún no llegaba al Ecuador; en este sentido deben manejarse todas las Leyes de la República, reformándolas cada que existan cambios evidentes en la sociedad, más que imitar o copiar de otras legislaciones. La nueva Ley de Tránsito tipifica y sanciona el uso inadecuado del celular mientras conduce un automotor; nos referimos a que el conductor siempre debe tomar el volante con sus dos manos para una conducción segura, si con la mano derecha toma el volante y con la mano izquierda toma el celular, está haciendo un mal uso de este aparato tecnológico, es permitido hablar por el teléfono celular y conducir mientras se haga uso del dispositivo homologado de manos libres, el cual funciona como los audífonos y permite que no se suelte el volante momentáneamente, hacerlo significa poner en riesgo su seguridad y la de los demás.

Existen conductores osados que prefieren poner en riesgo su vida antes que perder unos segundos de su tiempo, y otros lo hacen a propósito como presumiendo sus objetos y su habilidad en la conducción, son aquellos que provocan accidentes de tránsito.

Como recomendación a los conductores que no porten el dispositivo homologado de manos libres para utilizar, es fácil estacionar o detener temporalmente el automotor en sitios adecuados y atender serenamente sus llamadas o revisar mensajes; debemos tomar conciencia cada día de nuestras acciones frente a un volante.

n).- El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales.

La norma pretende frenar el abuso de los conductores de los buses urbanos, inter-cantoniales e interprovinciales quienes en ocasiones cobran el valor total del pasaje a los usuarios considerados preferenciales como adultos mayores, estudiantes y personas con capacidad diferente, que por su calidad tiene descuentos especiales.

Los estudiantes poseen su carnet estudiantil, que les hace merecedores de grandes beneficios sociales y económicos, al asistir a espectáculos públicos, pagar un pasaje especial en los buses, al asistir a las bibliotecas, etc., son conquistas de los estudiantes que deben ser respetadas por la ciudadanía y especialmente por los conductores de los buses, quienes indebidamente y en varias ocasiones no detienen sus unidades para subir a los estudiantes argumentando que se ven perjudicados en sus ingresos, por cuanto pagan la mitad del pasaje.

En cuanto a los adultos mayores, la Constitución de la República en el artículo 36 dispone que considere personas adultas mayores aquellas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad

o).- El conductor que dejare en el interior del vehículo a niños solos o sin supervisión de un adulto.

Todo es posible con los niños, su desconocimiento, ingenuidad e inocencia los lleva a cometer acciones inesperadas; si dejamos a un niño en el interior de un vehículo es posible que manipule el sistema de funcionamiento del automotor y este empiece a rodar, generando un accidente de tránsito. La imprudencia de los padres o conductores se refleja en la conducta de los hijos.

p).- El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas.

A fin de prevenir accidentes de tránsito se obliga a los conductores a encender las luces de los vehículos que conducen en horas de la noche, jornada nocturna que comprende desde las dieciocho horas hasta las seis de la mañana del siguiente día, de esta manera se visualiza mejor a todos y cada uno de los vehículos que circulan por las vías; en igual forma en los túneles es obvio que por la oscuridad que existe deben prender las luces para mirar y ser vistos por los demás conductores a fin de evitar accidentes.

Sin perjuicio de la norma jurídica citada es conveniente encender las luces también cuando las condiciones atmosféricas lo exijan, por ejemplo cuando exista presencia de neblina, lluvia, etc.

q).- El conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

Todos los usuarios del transporte público y comercial merecen respeto, hacen uso de este servicio por no tener un vehículo propio en el cual trasladarse, o por diferentes razones, y por lo tanto los conductores deben guardar respeto y consideración, ya que de estas personas viven y llevan el sustento diario a sus hogares; sin embargo es común escuchar a ciertos conductores que se dirigen a los usuarios de los buses urbanos especialmente, de manera grosera y atrevida y prepotente llegando inclusive hasta el maltrato; esta actitud debe cambiar, los dirigentes de las cooperativas de transporte público deben dar charlas, cursos de relaciones humanas a sus socios y a los conductores, esta mala imagen de los llamados profesionales del volante se debe desterrar para siempre.

r).- El conductor que genere ruido, por uso excesivo del pito, escapes, u otros sonoros.

Será sancionado aquel conductor que abuse del pito. Este instrumento sonoro debe ser utilizado solo cuando sea necesario, de esta manera contribuimos a eliminar los ruidos en la ciudad especialmente, lugar donde transitan muchos peatones y con esta inconducta provocamos enfermedades de orden auditivo y el estrés. En la Provincia de Santa Elena ya se ha juzgado a pocos de los conductores que infringieron esta norma.

s) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

De acuerdo al glosario de términos, que se encuentra dispuesto en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito en el artículo 344, la bicicleta es un vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.

Para llevar a cabo estos eventos deportivos se solicita autorización al Jefe Provincial de Tránsito, quien autoriza y además colabora con personal policial

idóneo para su desarrollo. Considero personalmente que esta contravención debe suprimirse, no va a existir infractores de la misma, además a quien se sanciona al organizador a o a los deportistas. Finalmente las competencias de tracción animal en la Provincia no se realizan.

t) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general que presten sus servicios en la vía pública.

Existen comerciantes que no respetan la vía pública y hacen suyos los lugares destinados para uso de los peatones o de los vehículos, inclusive para diversión general, nos referimos a quienes por razones de trabajo utilizan las veredas para promocionar y vender sus productos; utilizan parte de la vía pública para exhibir y comercializar sus vehículos generando caos y congestión total en la ciudadanía; no nos oponemos a esta actividad pero deben hacerlo respetando el derecho ajeno y utilizando los espacios privados que les pertenece, esta norma legal es muy interesante y apropiada que nos obliga a ser ordenados y respetar a los demás.

u).- Los propietarios de vehículos de servidos público o privado que instalaren en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor.

La tecnología permite darse lujos que la humanidad jamás esperó, pero que ahora están fácilmente a su alcance; instalar equipos electrónicos de video o televisión en el interior del vehículo es uno de ellos, pero esta comodidad y confort es para los usuarios, para que tengan un viaje cómodo y entretenido, más no para el conductor, ya que en cualquier momento se distrae y puede ocasionar accidentes de tránsito; en tal virtud si los propietarios de los vehículos instalan equipo de video o televisión deben hacerlo en un lugar idóneo, que no perturben al conductor.

La norma legal sanciona única y exclusivamente con multa pecuniaria a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones, de conformidad con lo establecido en el presente artículo.

v).- El controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios;

En la Provincia de Santa Elena y creo que en todo el Ecuador se observa tanto a ayudantes y a controladores de las unidades de transporte público que utilizan un lenguaje fuerte, atrevido, grosero y descomedido con los usuarios que día a día utilizan este medio de transporte y que les permite llevar a ellos el pan de cada día a sus hogares; bienvenida esta disposición legal para frenar de alguna manera la conducta equivocada de estas personas que dependen de la ciudadanía. Pero en la práctica se torna muy difícil de cumplir.

Este tipo de contravención se sanciona con multa únicamente, y hasta el momento no ha llegado ninguna citación al Juzgado de Tránsito de la ciudad de Tulcán por este acto jurídico punible.

### **1.3.3.3 CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE**

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

Las contravenciones de tránsito dispuestas en este artículo son 25 y tienen tres sanciones:

1.- Multa equivalente al cincuenta por ciento de una remuneración básica unificada del trabajador en general.

2.- Veinte horas de trabajo comunitario.- Para este tipo de contravenciones se establece cumplir trabajo comunitario, no sé por qué razón el asambleísta dispuso esta sanción única y exclusivamente para contraventores leves de tercera clase y no para aquellos que incurrir en contravenciones graves. El artículo 235, inciso segundo del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito dispone: "El trabajo comunitario se cumplirá prestando servicios como: actividades, tareas especiales inherentes al tránsito sin remuneración o beneficio alguno, en instituciones públicas o privadas situadas en lo posible en el sector en donde se domicilia la persona sancionada". El autor de una contravención de tránsito puede solicitar a la autoridad un plan de días y horas dentro de las cuales cumplirá la pena impuesta, y el trabajo comunitario en todo momento será controlado por los agentes de tránsito.

3.- Reducción de 4.5 puntos en la licencia de conducir.- El asambleísta tomó precaución de ir subiendo poco a poco la cantidad de puntos que pierde el contraventor, por la gravedad de la contravención.

A continuación hacemos un somero análisis de cada una de las contravenciones comprendidas en este artículo.

a).- Los conductores que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos.

No es tan común esta conducta por parte de los conductores, pero algún momento ocurre y creo que lo hacen por ahorrar combustible, y ponen en riesgo su seguridad.

b).- Quien conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente.

Cuando un conductor participa de un accidente de tránsito y ha sido objeto de sanción por parte del Juez de Tránsito, en la sentencia correspondiente se ordena la suspensión de la licencia por un tiempo determinado o si el caso es grave se ordena la suspensión definitiva de la licencia de conducir. El conductor tiene pleno conocimiento, pero a pesar de ello conduce un vehículo en franca violación a la Ley de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, suspende la licencia en varios casos, cito a manera de ejemplo los siguientes:

1.- Suspensión definitiva, cuando el conductor se halle en estado de embriaguez y ocasione la muerte de una o más personas. Artículo 126.

2.- Suspensión definitiva, cuando el conductor utilice un vehículo para la comisión de un delito penal.

3.- Suspensión de tres a cinco años cuando el conductor actúe con negligencia, imprudencia, impericia, exceso de velocidad, inobservancia de la Ley y el Reglamento y ocasione la muerte de una o más personas. Artículo. 127.

4.- Suspensión de uno a tres años cuando el accidente de tránsito se produjo por cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor. Artículo 129.

c).- El que condujere un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

Esta clase de contravención es muy frecuente en la Provincia de Santa Elena, lamentablemente los conductores no observan las señales de tránsito colocadas en

las vías públicas y al ser citados argumentan que no conocían o que la señalización no es clara. La violación a la norma se da cuando el conductor guía su vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, existiendo clara y visiblemente la señal reglamentaria que indica “UNA VÍA”, con la flecha que indica la dirección a seguir.

Dada la peligrosidad del hecho, ya que se corre el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito con fatales consecuencias, esta contravención debió ser ubicada por el asambleísta dentro de las contravenciones graves.

d).- Quien transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos.

Los conductores de vehículos destinados al transporte de carga, no podrán circular si la carga sobresale 1.2 a 2 metros de la parte anterior o posterior, está obligado a colocar banderolas de color roja en el extremos de la carga durante el día, y luces de color amarillo durante la noche, acorde a lo dispuesto en el artículo 180 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito. El color rojo significa peligro en materia de tránsito y es visible a la distancia, tiende a prevenir a los peatones y demás conductores.

e).- El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el Reglamento.

El artículo 181 del Reglamento General para la Aplicación de Ley de Tránsito dispone que el tubo de escape de los vehículos de transporte público y comercial deba estar instalado en la parte posterior izquierda o derecha en un ángulo de cuarenta y cinco grados; de tal manera que los gases no puedan penetrar

en el interior del vehículo, esto se garantiza con la revisión técnico-mecánico que realizan semestralmente las Comisiones Provinciales de Tránsito.

f).- El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar a ayuda solicitada.

Se trata de un acto de humanidad y solidaridad a favor de una persona que ha sufrido un percance en la vía pública; en la Provincia de Santa Elena estos valores se mantienen intactos, creo que ni se conoce este tipo de contravención.

g). Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo da emergencia, no dejen la vía libre.

Constituyen vehículos de emergencia, las ambulancias, patrulleros, motobombas; la Ley de Tránsito dispone que ante su señal de alarma y en cumplimiento de sus funciones, todo conductor debe dejar la vía libre para su circulación, se trata de salvar vidas y por lo tanto el tiempo es valioso; lo prudente y lógico es conducir el vehículo al costado derecho de la calzada o deteniéndose si fuere el caso.

h).- El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

Este tipo de contravención fue ya analizado, artículo 140 literal e). La única diferencia radica en que los conductores de vehículos se detienen o estacionan en sitios prohibidos por la Ley para dejar o recoger pasajeros, hablamos de los conductores de taxis, buses, servicio escolar.

En la Provincia de Santa Elena los conductores de buses violan a diario esta disposición legal, al recoger pasajeros fuera de las paradas establecidas, esta conducta debe cambiar a costa inclusive de imposición de sanciones, pese a los reclamos constantes de este gremio y las amenazas permanentes al juzgador. Los taxistas deben detener su vehículo al costado derecho de la vía pública, cerciorándose que ese lugar no esté prohibido por las señales respectivas.

i).- Quien estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito; o lo deje abandonado en la vía pública.

Las medidas básicas para estacionar un vehículo son: En el costado derecho en sentido de circulación; detener el funcionamiento del motor; asegurar el sistema de frenos; dejar engranado el vehículo en primera velocidad o retro, según el caso, guardar una distancia mínima de un metro de otro vehículo ya estacionado.

El abandono de un vehículo se produce cuando han transcurrido 24 horas, desde que lo dejó estacionado en la vía pública en un sitio permitido por la Ley.

j).- El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba.

En la Provincia de Santa Elena, por ser pequeña no se ha dispuesto la legalidad de usar el taxímetro, pero están obligados a llevar la cartilla tarifaria.

k).- Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios u acompañantes.

Se refiere especialmente al transporte escolar, para la seguridad de los niños es obligación del conductor adaptar a cada asiento el cinturón de seguridad y verificar que cada adolescente se coloque adecuadamente.

l).- El conductor que haga cambio brusco o Indebido de carril.

La circulación vehicular debe realizarse respetando las normas legales establecidas; y los conductores deben guiar su vehículo por la derecha, está prohibido un cambio brusco o indebido de carril ya que puede ocasionar accidentes de tránsito.

m). El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

Estamos frente al transporte de buses, los conductores deben previamente proveerse de combustible para prestar un buen servicio a los usuarios, lo contrario representa molestias y pérdida de tiempo.

n). Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

Los niños por lo general disfrutan del viaje cuando están junto al conductor, es comprensible el amor familiar, pero este acto genera distracción del conductor y puede ocasionar accidente de tránsito; las mascotas deben ir en la parte posterior del asiento para evitar contratiempos al conductor del vehículo.

o).- Quien conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no realice señales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

El sistema eléctrico es de vital importancia en la conducción vehicular, en tal razón los conductores deben revisar continuamente las luces de sus automotores y utilizarlas adecuadamente cuando las circunstancias lo requieran.

p).- El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

Esta nueva contravención obliga a los conductores a detenerse mientras el vehículo escolar que ya se estacionó en un sitio permitido, se encuentre bajando o subiendo a sus pasajeros, generalmente adolescentes, todo esto para precautela su seguridad, ya que generalmente entran y salen corriendo sin medir consecuencias, acorde a lo dispuesto en el artículo 200 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito.

q).- El conductor de bus urbano de transporte público que para dejar o recibir pasajeros, se detuviere fuera de las paradas de bus señalizadas.

Esta clase de contravención se reitera, claro que anteriormente lo hace de manera general, en cambio ahora es específico para los conductores de buses de transporte urbano; pero esto generalmente confunde a los agentes de control de tránsito que elaboran las citaciones a los contraventores; sanciona la norma cuando el conductor de bus se detiene fuera de la parada establecida para recoger o bajar pasajeros, esto genera congestión vehicular, la cual se pretende evitar.

r).- El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor.

Cada vehículo está diseñado técnicamente para transportar un número determinado de personas o de carga, de acuerdo a su capacidad, así los taxis deben

llevar cinco personas, incluida el chofer; todo exceso al nivel permitido por la ley genera peligro, el sistema de frenos no responde y se provoca accidentes de tránsito.

s).- El chofer de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

El horario normal de trabajo de todo funcionario público es de lunes a viernes a razón de ocho horas diarias, cuarenta horas a la semana; así lo establece la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carreara Administrativa, que en el artículo 24 literal c) dispone que son deberes de los servidores públicos cumplir de manera obligatoria, la semana de trabajo de cuarenta horas, con una jornada normal de ocho horas diarias y con descanso de los sábados y domingos. Todos los servidores públicos cumplirán este horario a tiempo completo.

Se pretende con esta disposición precautelar los bienes del Estado, que solo están al servicio de los funcionarios públicos en el horario de su trabajo, y evitar el uso indebido de los mismos. Existe abuso de ciertos funcionarios públicos que utilizan los vehículos oficiales para paseos particulares con su familia. Por excepción se permite su uso con autorización previa o salvoconducto.

t).- Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas, aquel conductor que se niegue será citado por esta contravención, desde luego debe tener la unidad espacio adecuado para el efecto.

u).- Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.

Los ciclistas al igual que los peatones deben ser respetados en las vías públicas por parte de los conductores de vehículos. En la práctica no ocurre, por lo que se han producido algunos accidentes de tránsito, y el ciclista tiene que sortear varias dificultades y convertirse en un experto dominador de su instrumento, los conductores abusan de la envergadura de sus vehículos.

v).- El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

Países europeos como Bélgica, Holanda por su geografía plana utilizan en la ciudad en gran escala este vehículo de tracción humana como medio de transporte, a razón de cinco bicicletas por un vehículo; obviamente existe a lo largo de la vía pública zonas exclusivas para circular los ciclistas, así como también existe estacionamientos para bicicletas.

La Provincia de Santa Elena no cuenta con vías asignadas para ciclistas. Recomendamos a nuestras autoridades locales asumir el reto de construir estas vías que le vendría muy bien a la población.

w).- Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo de motocicletas, motonetas, bici motos, tricars y cuadrones que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado.

Quienes están obligados a llevar casco en su al conducir un vehículo no lo hacen correctamente, tienen el casco pero no lo colocan en la cabeza para su protección, la costumbre es llevarlo en la mano o en el manubrio del vehículo, y al hacerlo cometen contravención que se sanciona con multa pecuniaria.

x).- Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Lo legal es que circulen dos personas en una motocicleta, pero lamentablemente existe una exageración de los jóvenes especialmente, que violan en forma permanente esta norma. Se sanciona esta conducta con multa únicamente.

y).- Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Esta disposición legal sanciona con multa a los ciudadanos por el mal uso de la vía pública.

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

#### **1.3.3.4 CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE**

Art 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir.

A partir de este artículo iniciamos el análisis de las contravenciones denominadas graves y de primera clase son 17 contravenciones de tránsito.

a).- El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías.

Los agentes de control de tránsito están destinados a trabajar en las vías públicas, sus instrucciones y órdenes tienen que ser respetadas y obedecidas por los conductores de vehículos, a fin de garantizar la seguridad ciudadana; el conductor que no preste atención a las órdenes del agente de tránsito será citado; esperamos que los vigilantes actúen con seriedad en su trabajo porque la norma le brinda amplias facultades para cometer abuso de autoridad policial.

b).- Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas norma reglamentarias o de señalización.

Adelantar de acuerdo al glosario de términos del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito es una maniobra efectuada para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril. El adelantamiento debe hacerse siempre por el lado izquierdo, en sitios permitidos y no en curvas, puentes, túneles o al coronar una cuesta por cuanto en el sentido contrario a la vía puede circular otro vehículo y se generaría un accidente de tránsito. Sin embargo vemos conductores osados que arriesgan su vida y adelantan en estos lugares prohibidos por la ley.

c).- Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención comete el dueño que entrega su vehículo al infractor.

Hay que diferenciar en forma clara que el conductor que no porta su licencia es porque se ha olvidado, pero si tiene; y, quien conduce un automotor sin poseer licencia es porque no la obtiene todavía. Es muy sutil la interpretación de la norma. Los agentes de tránsito incurren en error al citar a los conductores por no tener clara la diferencia, los cuales son subsanados por el Juez de Tránsito.

Es sujeto de contravención también el propietario de un vehículo que entrega a quien no ha obtenido su licencia de conducir, sucede cuando los padres enseñan a manejar a sus hijos o familiares.

d).- El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

Todo conductor que desea utilizar la vía pública en su totalidad debe solicitar los permisos correspondientes a las autoridades administrativas que el caso amerita, lo contrario significa alteración deliberada de la circulación vehicular y por tanto es objeto de sanción.

e).- Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes.

Los conductores de vehículos destinados al transporte escolar deben tener extrema seguridad y cumplir más que nadie su función por cuanto están en riesgo niñas y niños, de quienes la Constitución de la República exige que reciban atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado; en efecto el artículo 44 de la Carta Magna dispone: “El Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes, y asegurarán el ejercicio pleno de sus derechos; se atenderá al principio de su interés superior y sus derechos prevalecerán sobre los de las demás personas”.

f).- El conductor de un vehículo automotor que transportando niños o adolescente exceda los límites de velocidad permitidos.

El asambleísta protege a gran escala la seguridad de los niños y en general de todo adolescente, y califica como grave la conducta de quien tiene bajo su responsabilidad a este grupo de personas vulnerables, cuando su transporte sea a exceso de velocidad, es decir que el conductor supere los límites legales establecidos en las vías.

g).- El conductor profesional de, transporte público o comercial que supere el número de pasajeros permitido para, el nivel de servicio definido en el Reglamento.

Este tipo de transporte, público y comercial, por el servicio que prestan está sometido a un riguroso control legal, no olvidemos que la gran cantidad de accidentes de tránsito que se producen en el país ocurren en vehículos de transporte masivo; generalmente obedecen al exceso de velocidad o exceso de pasajeros, en este último caso el peso de la unidad impide al conductor realizar maniobras adecuadas en las curvas, o en un momento inesperado el sistema los frenos no responde; en tal virtud el legislador sanciona al conductor que lleve exceso de pasajeros, precisamente para evitar accidentes de tránsito. Exigimos mayor control en las vías públicas por parte de los agentes de control del tránsito, y a los conductores a tomar conciencia de su conducta, por obtener unos centavos más en sus ingresos ponen en riesgo la vida de varios seres humanos.

h).- El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor.

El artículo 58 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial dispone: “El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro de las actividades comerciales exclusivas de personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar”.

La disposición legal sanciona en definitiva el exceso de pasajeros en estos dos tipos de transporte; por cuenta propia y particular.

i).- El conductor que transporte carga o volumen excediendo la capacidad del automotor.

Cada vehículo tiene una capacidad de carga o tonelaje que se establece en la matrícula del automotor. Existen dos tipos de transporte de carga: pesada y liviana, cada uno con sus propias características y capacidad. El conductor que transporte carga que supere los límites determinados para el vehículo es sujeto de sanción, es lógico por cuanto se expone a un accidente de tránsito.

j). El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

La agresión física al agente de control de tránsito por parte de un conductor debe ser probada procesalmente. En caso de existir lesiones debe acudir inmediatamente a la fiscalía, a fin de que se le practique un examen médico legal con el propósito de establecer las lesiones de las cuales ha sido objeto, sin importar desde luego la incapacidad física para el trabajo, ya que la norma no exige este requisito; sin perjuicio de hacerlo ante un Comisario Nacional de Policía o Intendente General de Policía, como diligencia previa; además debe constar en autos que fue el conductor citado quien le ocasionó las lesiones; con estos dos presupuestos jurídicos el juez está en la capacidad y obligación de sancionar. Este tipo de agresión genera inclusive juicio penal por lesiones.

k).- Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo.

En la ciudad de Tulcán este tipo de eventos inició hace tres años, con los famosos piques de los cabezales, actividad que se realiza en el aeropuerto, una vez al año por las festividades de la Provincia. No se ha utilizado la vía pública.

l).- Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la Integridad de pasajeros y transeúntes.

Es clásico en nuestro medio que los conductores de vehículos de transporte público compitan entre sí, a fin de recoger la mayor cantidad de pasajeros en la vía; sucede entre las empresas de transporte interprovincial como: Liberpesa, Libertad Peninsular, Cica, Transportes Esmeraldas, occidental, etc. Es esta razón la que motiva a los conductores a rebasar o adelantar sus vehículos entre sí, obviamente esta acción genera un grave peligro a los pasajeros, por cuanto las maniobras son inadecuadas y atrevidas.

m).- Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.

No se especifica a qué clase de vehículo automotor se refiere, recordemos que ya analizamos el transporte público, comercial y por cuenta propia. El artículo 192 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transito dispone que los vehículos livianos deben circular a 90 k/h en el perímetro urbano y a 100 k/h en carretera; los vehículos de transporte público y comercial en el perímetro urbano a 40 k/h, en carretera a 90 k/h; los vehículos de transporte de carga a 70 k/h.

n).- Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento.

Todo conductor profesional y no profesional debe ser responsable y mantener en buenas condiciones mecánicas el vehículo que conduce, realizar mantenimiento periódico del mismo a fin de evitar accidentes de tránsito que

pueden ocurrir precisamente por falla mecánica y a sabiendas del conductor, conforme lo dispone el artículo 307 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito; el agente de tránsito que se cerciore de este hecho en base a sus conocimientos en la materia citará al irresponsable de la conducción.

o).- El conductor profesional o no profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente.

Ocurre cuando un conductor sin tener licencia de conducir, por motivos de trabajo se arriesga a manejar por su experiencia un vehículo de transporte público o comercial; o cuando un conductor tiene licencia tipo “B” que le autoriza conducir vehículos pequeños, sin embargo conduce bus o tráiler; al hacerlo infringe la norma en análisis y debe ser sancionado por el Juez de Tránsito.

p).- El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos.

El artículo 188 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones), o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm.

En los controles que realizan en forma periódica los agentes de tránsito ya sea en la ciudad o en carretera se establece esta irregularidad, y la norma indica que será sancionado el conductor que circule con uno o más neumáticos desgastados.

q).- El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

Es un acto irresponsable que el propietario de un vehículo entregue o preste su automotor a una persona que no haya obtenido licencia de conducir, por más experiencia que tenga esta persona en esta actividad, y por esta razón es sancionada. Se trata de evitar accidentes de tránsito, las contravenciones de tránsito tienen el carácter de prevenir la comisión de un delito de tránsito. Esta norma se la aplico en su momento a la Cooperativa Reina del Camino.

### **1.3.3.5 CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE**

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7.5 puntos en el registro de su licencia de conducir.

Las contravenciones graves de segunda clase son seis únicamente y a continuación pasamos a revisar detalladamente.

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

Esta infracción era sancionada con prisión en la anterior Ley de Tránsito. Resulta sumamente peligroso detener momentáneamente o estacionar por un tiempo considerable un automotor en las zonas o lugares que se indican en la norma por cuanto existe riesgo de ocasionar accidentes de tránsito; sin embargo es punible esta conducta cuando los conductores no tomen las medidas de seguridad necesarias señaladas en el reglamento; es decir si se puede estacionar o detener en

una curva, puente, túnel procediendo conforme lo exige el reglamento; por ejemplo encender las luces respectivas, colocar los triángulos de seguridad, etc.

No estoy de acuerdo con esta última parte, si bien se prohíbe o bien se permite pero de una manera clara.

b).- El que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporte, daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

El conductor es responsable del vehículo que conduce y de las consecuencias que se deriven de su conducción, en tal virtud está obligado a tomar todas las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar deteriorar o dañar la vía pública por donde circula; en la práctica esta contravención se verifica cuando transportan material de construcción especialmente hierro.

c).- El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

Fruto de negligencia, imprudencia e impericia de los conductores que transportan este tipo de materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, puede ocasionarse el derrame de estas sustancias en la vía pública; cabe aclarar que quien transporta cuenta con el permiso o autorización de autoridad competente, caso contrario comete otro tipo de infracción.

d).- El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

Transportar material inflamable, explosivo o peligroso actualmente es un delito penal que es sancionado con penas muy drásticas. Esta norma por lo tanto debe suprimirse.

A continuación del artículo 367 del Código Penal se agregó un capítulo denominado: “De los delitos relativos a la comercialización ilícita de combustible derivados e hidrocarburos, incluido el gas licuado de petróleo y biocombustibles”. El artículo 2 dispone: ” Serán sancionados con una pena de prisión de uno a tres años y multa de quinientos a un mil remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general y el comiso especial de los bienes utilizados para la ejecución del delito, los que comercialicen, almacenen, transporten ilegalmente derivados de hidrocarburos, especialmente en las zonas de frontera y mar territorial, sin autorizaciones, guías de remisión y demás permisos exigidos por la Ley para ejecución de dichas actividades”.

e).- Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservado las disposiciones del respectivo reglamento.

Los reductores de velocidad son construidos por los agentes de tránsito, en sitios que el caso lo amerite, en base a un estudio previo; suele suceder que en algunos pueblos los moradores arbitrariamente colocan material en las vías, a manera de reductores de velocidad, con el fin de que los vehículos disminuyan la velocidad y de esta forma evitar accidentes de tránsito, pero no se dan cuenta que sucede lo contrario por cuanto quien desconoce de su existencia conduce sin prevención y se impacta de forma violenta y genera accidentes. Quienes incurran en este tipo de contravención de tránsito son sancionados únicamente con multa.

f).- Quienes roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios luego de terminadas las obras.

Las calles de la Provincia de Santa Elena están en mal estado por la falta de atención de las autoridades competentes, pero cada uno de los usuarios de la vía pública debemos contribuir con su mantenimiento. Incurren en esta contravención los propietarios de inmuebles que construyen, por no solicitar los permisos pertinentes al Municipio y a la Jefatura de Tránsito y además por no retirar el material sobrante, siendo sancionados exclusivamente con multa.

#### **1.3.3.6 CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE**

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

Son tres contravenciones únicamente de esta clase, a continuación detallamos:

a).- El que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Se contempla como requisito en este tipo de contravención que el procesado haya participado en un accidente de tránsito cuyo resultado sean únicamente daños materiales a los vehículos participantes, a la propiedad pública o privada, cuyo monto no sea superior a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, recordemos que el ejecutivo determinó en doscientos

dieciocho dólares la remuneración unificada, a partir del primero de enero del 2.009; y en doscientos cuarenta dólares a partir del primero de enero del año 2.010 cantidades que obviamente sufrirán variación en el futuro.

Para determinar legalmente el monto de los daños materiales es necesario que el agente fiscal avoque conocimiento del caso para establecer a través de informe pericial si el hecho se trata de un delito o una contravención de tránsito, para según corresponda iniciar instrucción fiscal o inhibirse ante el Juez de Tránsito.

El artículo 165, inciso quinto, en relación con el artículo 166 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que la diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el fiscal recibe el parte policial correspondiente, por parte de oficiales especializados del Sistema de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional.

b).- El conductor profesional o no profesional que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad.

Generalmente en la Provincia de Santa Elena a los conductores de vehículos que no se han asociado a ninguna Cooperativa ni compañía de transporte y que por ende laboran al margen de la Ley de tránsito se los denomina “piratas”. La falta de fuentes de trabajo hace que gran cantidad de personas de nacionalidad ecuatoriana y colombiana se dediquen a esta actividad, principalmente al transporte de personas, en vehículos que no prestan ninguna seguridad para el servicio que prestan, ya que son automotores viejos.

La norma legal exige dos requisitos para sancionar a los contraventores; a saber: Que el vehículo no esté legalmente autorizado por una Cooperativa o

Compañía de transporte para prestar el servicio, es decir que no posea permiso o contrato de operación; y, que preste servicio de transporte de personas o bienes.

c).- El conductor que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo adulterado que tenga el mismo color y características de los vehículos autorizados, que no tenga la autorización para realizar esta actividad; a quien además de la sanción establecida en el presente artículo, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Comisión Provincial de Tránsito, correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio e pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.

Esta contravención es muy parecida a la anterior, la única diferencia radica en que los vehículos destinados a transportar personas o bienes han pertenecido a una Cooperativa o Compañía de transporte, pero que al salir de ella continúan prestando sus servicios como tal; es una irregularidad que se da de manera común cuando los propietarios de estos vehículos han cambiado su unidad de transporte, y en vez de salir del servicio público siguen laborando con el logotipo y colores de la empresa a la cual pertenecían; por lo que al detectarse, son retenidos y trasladados a los patios de Jefatura de Tránsito, a fin de que su propietario previa a la devolución pinte su vehículo de un color distinto, bajo la estricta responsabilidad y control del Juez de Tránsito.

### **1.3.3.7 CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE**

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de

prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas.

La Provincia de Santa Elena registra un vergonzoso índice a nivel nacional en consumo de alcohol, así lo demuestran las estadísticas realizadas. Esta conducta hace que muchos ciudadanos a más de ingerir licor, conduzcan un vehículo en estas circunstancias y se involucren en la comisión de esta clase de contravención, que para su juzgamiento es necesario que se cumplan dos requisitos, que se conduzca un vehículo, es decir que el automotor esté en movimiento, y que se lo haga en estado de ebriedad debidamente comprobado; la misma que conlleva cuatro clases de sanción al contraventor, a saber:

#### ❖ **Tres días de prisión**

Es la única contravención de tránsito que el asambleísta dispuso que se prive de la libertad a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes. El hecho de privar de la libertad a un conductor no garantiza su rehabilitación, como bien lo considera el catedrático Efraín Torres Chávez:

“Mi criterio ante la comisión revisora fue total y definitivamente opuesto a que exista prisión, ante el fracaso de la cárcel, en el mundo entero, como lugar de castigo, los días de prisión infaman y no corrigen, corrompen y no enseñan, dañan y no inmunizan”.<sup>21</sup> (Torres, 1988, Pág. 86).

#### ❖ **Una remuneración básica unificada del trabajador en general**

---

<sup>21</sup> TORRES CHAVES, EFRAÍN, Obra citada, pág. 86.

El Ministro de Trabajo y Empleo mediante acuerdo ministerial publicado en el Registro Oficial número 498 de fecha 31 de diciembre del año 2.008 fijó a partir del primero de enero del año 2.009 en “doscientos dieciocho dólares (USD. 218 mensuales) la remuneración básica unificada del trabajador en general”.<sup>22</sup> (RODRIGO ZAMBRANO, 2.009)

A partir del primero de enero del año 2010 rige doscientos cuarenta dólares.

#### ❖ **Pérdida de diez puntos en su licencia de conducir**

Significa un tercio de la totalidad de los puntos que le otorgan en su licencia, recordemos que las licencias de conducir profesionales y no profesionales se otorgan con treinta puntos; y,

#### ❖ **Aprehensión del vehículo por 24 horas**

En la práctica sucede que los propietarios de los automotores no justifican ser titulares de los mismos, ya porque no tienen la matrícula, ya porque tienen un contrato en blanco, etc., lo que hace que pasen más de 24 horas hasta la entrega de los automotores; por cierto no es culpa de los Jueces de Tránsito, quiénes están obligados a proceder en forma legal y entregar el vehículo al propietario previa justificación, mediante acta de entrega- recepción.

Para establecer si el conductor de un vehículo se encuentra en estado de embriaguez, es necesario practicarle la correspondiente prueba de alcoholemia, mediante el sistema del aire expirado (soplar) en el dispositivo electrónica llamado alcohómetro. El artículo 150 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Cuando un agente de tránsito presuma que quien

---

<sup>22</sup> ZAMBRANO, Rodrigo, “Nuevos Sueldos Básicos Unificados del Trabajador en General. Salarios Sectoriales, 2.009, Quito-Ecuador, Editorial EDICONTAB. Página 1.

conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcotest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcohómetro o cualquier aparato dosificador. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes”. El asesor técnico de ANETA, Jesús Gómez Toapanta considera:

La alcoholemia se puede definir como la cantidad o concentración de alcohol en la sangre; y suele alcanzar su punto máximo una hora después de haber tomado la última copa.<sup>23</sup> (Gómez, 2005, Pág. 15).

En la Provincia de Santa Elena los agentes de control de tránsito no portan los aparatos electrónicos que dispone la Ley, por lo que al cumplir su labor en las vías públicas cuando detectan que un conductor presumiblemente se encuentra en estado de embriaguez lo trasladan a las oficinas de la Jefatura de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia.

Cabe indicar que esta prueba técnica tiene un costo de cuarenta dólares, dinero que se cancela en las propias oficinas de la Comisión de Tránsito al señor recaudador, quien entrega una especie valorada y numerada.

No obstante de la prueba de alcoholemia es legal también practicar exámenes de orina y sangre a los posibles contraventores. También ha sucedido que por falta de prueba y los conductores recuperan su libertad en forma inmediata, esta realidad ha sucedido en varias ocasiones en nuestro medio. También cabe efectuar exámenes psicomotrices para establecer el estado de embriaguez de un conductor.

---

<sup>23</sup> GÓMEZ TOAPANTA, Obra citada, Pág. 15.

Estado de embriaguez, es la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionado por el consumo de bebidas alcohólicas que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo, así lo dispone el artículo 244 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito a causa de ingerir bebidas alcohólicas o fermentadas

El artículo 1, incisos quinto y sexto del Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes que fue derogado el tres de julio del año dos mil nueve disponía:

Art. 1.-“Resultado positivo: Cuando en la sangre se halla 0.8 gramos de alcohol o más por litro”.<sup>24</sup>

El artículo 152 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que textualmente dispone: “Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, serán determinados en el Reglamento respectivo”.

Efectivamente a partir de la vigencia del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esto es desde el tres de julio del año 2.009, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, la tasa límite legal es de 0.3 gramos por cada litro de sangre; al tenor del artículo 245 que dispone: “Para efectos del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte, y este Reglamento, se consideran como niveles máximos de alcohol permitidos: 0.3 gr/lt de alcohol por litro de sangre o 0.3 gm/lt de alcohol en aire expirado para quien conduzca un automotor”; además deroga el Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes mediante disposición derogatoria.

---

<sup>24</sup> Reglamento Sobre Conducción de Vehículos Bajo la Influencia del Alcohol, Drogas o Sustancias Estupefacientes R.O. No. 3; del 20 de enero del 2.003

Cabe comentar que el asambleísta exageró en la disminución del grado de alcohol en la sangre para determinar el estado de embriaguez de un conductor de vehículo, la tasa límite es muy baja, ya que dentro de éstos límites el individuo conserva su idoneidad para la conducción vehicular; prácticamente con una copa de licor fuerte, una cerveza de lata, medio vaso pequeño con vino, el resultado es positivo a estado de embriaguez, y el infractor debe ser sancionado. El tratadista Carlos Olano Valderrama, considera:

La mayoría de expertos en el viejo mundo están acordes en recomendar la unificación acerca de la tasa límite legal, sobre la base del 0.8 % gramos por cada litro de sangre; y para llegar a esta tasa se necesita que una persona de 70 kilogramos de peso, durante una comida ligera, tome medio litro de vino o un litro de cerveza o cuatro copas de licor fuerte.<sup>25</sup> (Olano, 2003, Pág. 370)

Por su parte el tratadista José García Falconí considera:

Si se produce un accidente en que se presume que el alcohol ha desempeñado un papel importante, la muestra debe tomarse de inmediato, porque a medida que pasa el tiempo, mayor es la desconcentración de alcohol. Se calcula que ésta a partir del suceso por cada hora que transcurre es de 0,1 gramo por cada litro de sangre.<sup>26</sup> (JOSE GARCIA FALCONI, 1.997)

Al respecto existe una sentencia emitida por la Ex Corte Suprema de Justicia, actual Corte Nacional de Justicia, publicada en la Gaceta Judicial que considera:

Si bien es cierto, en el informe de la Comisión de Tránsito del Guayas constante de fojas 2, aparece con el resultado de 0.431 G/L, que no constituye embriaguez completa según el criterio científico, este aspecto suficientemente

---

<sup>25</sup> OLANO VALDERRAMA, Carlos Obra citada, Pág. 370.

<sup>26</sup> GARCÍA FALCONÍ, José, "Temas Jurídicos en Materia Civil, Penal, Laboral, Tránsito, Inquilinato", Año 1997, Quito- Ecuador, Página 137.

dilucidado por el profesor de medicina legal doctor Luis Vascones S., e informe del Instituto de Criminología de la Universidad de Guayaquil constante a fojas 374 a 375, concluye que habiéndose realizado la prueba después de cuatro horas veinte minutos de ocurrido el accidente, de acuerdo con el proceso de eliminación del alcohol etílico en el organismo de un ser humano, por la oxidación o bióxido de carbono y agua a nivel de hígado, en el 95% y el 5% restante eliminado como alcohol por las vías respiratorias y riñones, concluye que el nivel de alcoholemia debió ser 1,03; es decir embriaguez completa. <sup>27</sup> (Gaceta, 2003, Pág. 4280).

Con este análisis los doctores Milton Moreno Aguirre, Arturo Donoso Castellón y Jorge Andrade Lara (Conjuez Permanente) dictan sentencia condenatoria por ocasionar muerte de dos personas al conducir un vehículo en estado de embriaguez.

Sin perjuicio de los límites legales establecidos, en la práctica sucede que los conductores al someterse a las pruebas se niegan a realizarse los exámenes de alcoholemia, de orina y sangre, lo que obligaría al juzgador a otorgar la inmediata libertad del supuesto contraventor, pero sabiamente el asambleísta previó este caso y creó una norma jurídica, que está contenida en el artículo 151, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que textualmente dispone: “El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de drogas estupefacientes o psicotrópicos-”

Para sancionar a una persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez es necesario probar esta circunstancia, y al existir negativa a practicarse las pruebas establecidas en la Ley de Tránsito, el Juez debe tener otros indicios probatorios para declarar la culpabilidad del procesado, receptor de la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento del caso y también de

---

<sup>27</sup> Gaceta Judicial serie 13, XVII, de fecha septiembre a diciembre del 2.003. Pág. 4280.

sus acompañantes o testigos que presenciaron el hecho, tomar en cuenta el certificado médico que obra de autos, caso contrario confirmará la inocencia. Recordemos que ya no se debe dictar sentencia condenatoria; las reformas al Código de Procedimiento Penal y Código Penal vigentes desde el 24 de marzo del año 2.009, norma supletoria en materia de tránsito determinan que se debe declarar la culpabilidad del procesado o confirmar su inocencia.

El artículo 68 del Código de Procedimiento Penal reformado dispone: "La sentencia debe ser motivada y concluirá declarando la culpabilidad o confirmando la inocencia del procesado; en el primer caso, cuando el Tribunal de garantías penales tenga la certeza de que está comprobada la existencia del delito y de que el procesado es responsable del mismo; y en el segundo caso, si no se hubiere comprobado la existencia del delito o la responsabilidad del procesado, o cuando existiere duda sobre tales hechos".

La sanción a las personas que cometen contravenciones de tránsito no se pueden aplicar en forma equitativa para todos, por cuanto la estructura de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no castiga a los extranjeros con la pérdida de puntos, en razón de que sus licencias de conducir son expedidas en su país, y físicamente es imposible cumplir lo establecido; además los conductores y peatones extranjeros no cancelan las multas impuestas por el Juez, ya que tienen diez días para hacerlo luego de dictada la sentencia, mientras tanto abandonan nuestro territorio; No exista legalmente alguna forma de recaudar dichos valores, perjudicando de esta manera al erario nacional; lo que no pasa con los ecuatorianos que estamos obligados a pagar la sanción pecuniaria, so pena de enfrentar juicios coactivos.

El artículo 13 del Código Civil dispone: "La Ley obliga a todos los habitantes, con inclusión de los extranjeros, y su ignorancia no excusa a persona alguna".

Por todo lo analizado se hace necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Tránsito la misma que desde nuestro punto de vista debe ser redactada en los términos siguientes:

Art...“Los ciudadanos extranjeros que cometan contravención de tránsito serán sancionados únicamente con multa, que será cancelada inmediatamente en el Organismo de Tránsito competente, en caso de aceptar la comisión de la misma; sin perjuicio de su derecho a impugnar el parte policial conforme a la ley; y, para garantizar el cumplimiento de la sanción el agente de control de tránsito retendrá los documentos de conducción o propiedad del vehículo y remitirá en forma inmediata al Juez de Tránsito, quien procede a devolver una vez que se ejecute la sentencia”.

En esta parte de los accidentes por alcoholemia no se toca al peatón, siendo este tal vez el que pueda estar con un alto grado de embriaguez, y por esta razón podría señalárselo como el causante directo del accidente de tránsito, sin embargo toda la normativa antes vista no se refiere en su gran mayoría solo al conductor, sería lógico revisar mejor y darnos cuenta todo lo que puede causar un peatón irresponsable.

## **1.4 JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO**

### **1.4.1 EL PARTE POLICIAL**

La acción penal en materia de contravenciones de tránsito tiene como antecedente el parte policial; en tal virtud esta pieza procesal es el documento más importante del juicio y constituye la única forma para que el juzgador avoque conocimiento de este tipo de infracciones de tránsito.

El artículo 163 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone: “El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción.

Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quien hagan sus veces.

Las contravenciones de tránsito son conocidas y juzgadas actualmente por el Juez de Tránsito, su competencia no consta expresamente en la Ley de Tránsito vigente, fue otorgada mediante resolución del Consejo de la Judicatura, hasta que se creen los jueces de contravenciones, de conformidad con el artículo 147 inciso segundo de la Ley de tránsito vigente que dispone: “Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial”. El Consejo de la Judicatura está en mora.

#### **1.4.2 CONTENIDO DEL PARTE POLICIAL**

Las Jefaturas de Tránsito a nivel nacional se han preocupado por elaborar un parte policial que se constituya en un documento claro, explicativo y que ubique los hechos en el tiempo y espacio; contiene los siguientes datos:

#### **1.4.2.1 RELACIÓN DETALLADA DEL HECHO**

El agente de control de tránsito debe registrar en el parte policial la fecha de la comisión de la contravención, día, mes, año, la hora, el lugar exacto con la dirección precisa; y detallar con claridad la contravención que cometió el usuario de la vía pública, y las circunstancias que rodearon al hecho.

#### **1.4.2.2 ELABORACIÓN DE UN CROQUIS**

Considero que no es necesario, ya que su presencia no cambia la realidad de los hechos. En la práctica los agentes de tránsito no elaboran el croquis en el parte policial y jurídicamente no pasa absolutamente nada.

#### **1.4.2.3 FOTOGRAFÍAS**

Tiene carácter opcional, el agente de tránsito puede o no agregar, o incorporar en su parte policial fotografías que ilustren el lugar de los hechos y resultado de la contravención; así se contempla en el artículo 149, inciso primero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone: “Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo”.

#### **1.4.3 VALORACIÓN DEL PARTE POLICIAL**

El artículo 164 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo y referencial”.

El Juez de Tránsito al momento de resolver una contravención debe tomar en cuenta que el parte policial tiene únicamente carácter informativo y referencial, es decir no constituye prueba; para que adquiera fuerza probatoria debe ser sustentado por el agente de tránsito que lo elaboró, a través de su declaración; para lo cual debe comparecer a la oficina del juzgado de Tránsito, momento en el cual el procesado puede hacer uso del principio de contradicción a través de su abogado defensor, y formular las preguntas que estime convenientes en el contra examen.

En caso que el señor agente de tránsito no asista a rendir su declaración, el juez de tránsito en estricto apego a la norma jurídica invocada al confirmar la inocencia del procesado dictará sentencia absolutoria. Todo cuanto se indica en el parte policial informativo y referencial, debe probarse.

El doctor Jorge Alvarado considera:

“El parte policial si bien es un elemento que tiene carácter de informador, es quien da aviso sobre el acontecimiento, sobre una infracción de tránsito, pero jamás se puede constituir en un elemento de prueba”.<sup>28</sup>(Alvarado, 2005, Pág. 105).

#### **1.4.4 BOLETA DE CITACIÓN**

El artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone. “En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención,

---

<sup>28</sup> ALVARADO. Jorge E, Obra citada. Página 105.

copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. EL original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al juez de contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan”.

La boleta de citación le permite al presunto contraventor enterarse del acto jurídico que ha cometido y que está en contra de la Ley, con lo cual queda facultado para ejercer su legítimo derecho a la defensa.

#### **1.4.5 CONTENIDO DE LA BOLETA DE CITACIÓN**

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ha diseñado un formato de boleta de citación válido para todo el país, en el cual se detalla lo siguiente:

En el anverso, la persona o autoridad a quien debe entregarse; así por ejemplo al usuario, al Juez de Tránsito, a la Comisión Provincial de Tránsito y al Agente de tránsito; recordemos que son cuatro ejemplares que debe redactarse por

cada contravención de tránsito, lo que en la práctica ocupa un tiempo aproximado de cinco minutos; a continuación consta la fecha y el número de la citación, el número de cédula del citado, la categoría o tipo de licencia de conducir; para luego determinar los nombres y apellidos del supuesto contraventor y las características del vehículo como son número de placa, marca, tipo, color; luego se señala la clase de contravención, es decir el artículo infringido, en la práctica diaria los agentes de tránsito incurren en permanentes errores por su desconocimiento de las normas de tránsito, pero este error de derecho puede subsanar el Juez al momento de Juzgar, es comprensible esta situación de orden legal ya que los gendarmes no tienen una preparación adecuada, salvo honrosas excepciones; después consta el lugar en donde se cometió la contravención, se incluye el Cantón; en seguida se determina un casillero denominado breve relato del hecho y circunstancia, es decir la determinación e identificación de la contravención cometida, lo cual guarda relación con lo que se indica en la norma jurídica, ejemplo: El conductor no hace uso del cinturón de seguridad; finalmente hay un espacio para consignar los datos personales del agente de tránsito autor del parte, como son: Nombre, grado, unidad a la que pertenece, reparto, cédula de ciudadanía, firma.

En el reverso de la boleta de citación consta la palabra croquis y un espacio en blanco; los agentes de tránsito elaboran un croquis a mano alzada del lugar en donde se produjo la supuesta contravención, no es una exigencia legal.

Las boletas de citación son originales, y los agentes de tránsito llenan una a una, por cuanto así están diseñadas y se les ha instruido en tal forma; sin embargo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que el original de la boleta con el parte policial se entregará al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, mientras que al responsable de la comisión de la contravención se le entregará una copia de la boleta correspondiente. En honor al tiempo y a fin de evitar equivocaciones entre una y otra boleta, que comúnmente sucede, considero que lo más conveniente es que se

cumpla lo dispuesto en la Ley de Tránsito vigente, una sola boleta original y las tres restantes copias.

Las boletas de citación son cuatro y cada una tiene un color y una autoridad a quien debe entregarse; la boleta de color verde se envía al Juez de Tránsito de turno junto con el parte policial correspondiente la boleta de color azul entrega personalmente el agente de tránsito que tomó procedimiento al usuario de la vía pública que cometió una presunta contravención de tránsito, a fin de que ejerza su legítimo derecho a la defensa ya que ha sido citado de conformidad con la Ley; la boleta de color amarillo entrega a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial de la jurisdicción correspondiente para su procesamiento, el digitador ingresa al sistema informático integral de la Policía Nacional a efecto de proceder a disminuir los puntos en la licencia de conducir y cobrar las multas, en caso de que el Juez de Tránsito declare la culpabilidad del contraventor mediante sentencia; y, la boleta de color beige el agente de tránsito que actuó guarda en su archivo personal para justificar el uso de la papeleta, en caso de ser requerido.

#### **1.4.6 AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO**

El artículo 178 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los jueces determinados en la presente Ley, en una sola audiencia oral; en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, el juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor.

La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”

El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito prevé que se lo haga en una sola audiencia oral, lo que garantiza el principio de celeridad previsto en la Constitución de la República en los artículos 169 y 172; y en el Código Orgánico de la Función Judicial, en el artículo 20, inciso primero que dispone:

“La administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido. Por lo tanto en todas las materias, una vez iniciado un proceso, las juezas y jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte, salvo los casos en que la ley disponga lo contrario”.<sup>29</sup>

En la práctica confluyen tres tipos o formas de audiencias orales para juzgar las contravenciones de tránsito; la primera opera cuando el contraventor acude ante el Juez de Tránsito y acepta en forma libre y voluntaria la comisión de la contravención que consta en el parte policial y en la boleta de citación que le fuera entregada por el agente de tránsito, ante lo cual se redacta el acta de juzgamiento, la misma que es firmada por el Juez, el secretario, el contraventor; y, el abogado patrocinador.

Falta tomar conciencia de nuestros actos jurídicos, pero es necesario fomentar la cultura de aceptación de nuestras faltas.

La segunda forma de audiencia oral de juzgamiento opera cuando el supuesto contraventor impugna por escrito el parte policial dentro del término de tres días; el juez de Tránsito señala día y hora para realizar la audiencia oral de juzgamiento de la contravención impugnada, concurre el procesado con su abogado defensor, y se abre la causa a prueba por el término de tres días; se recepta la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento de la

---

<sup>29</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Registro Oficial Suplemento Nro. 544 de 9 de marzo del 2.009.

contravención, y toda la prueba de descargo que presente el procesado, vencido el término de prueba se dicta sentencia inmediatamente.

La tercera forma de audiencia oral para juzgar las contravenciones de tránsito opera cuando han transcurrido tres días desde que el Juez de Tránsito avoca conocimiento de la contravención constante del parte policial, y no existe impugnación ni comparecencia voluntaria de aceptación por parte del contraventor; entonces corresponde señalar día y hora para la audiencia, se designa abogado al Defensor Público por cuanto las reformas al Código de Procedimiento Penal eliminó la figura del defensor de oficio; hace su intervención y en ese mismo instante se dicta la resolución correspondiente. Al no existir impugnación ni aceptación expresa al parte policial, se entendería este silencio como aceptación tácita a la comisión de la contravención de tránsito.

El artículo 239 numeral 7 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial dispone: “El infractor tendrá 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha en que haya avocado conocimiento de la causa el Juez competente”. Esta disposición legal despeja muchas dudas y erróneas interpretaciones de la Ley, en cuanto varios jueces consideraban que los tres días para impugnar la contravención de tránsito debían contarse desde la comisión de la infracción.

La mayor parte de contravenciones en la Provincia son juzgadas a través de esta audiencia oral, a fin de evitar la prescripción; siendo necesario sentar razón por parte del señor secretario en cuanto al hecho que no se ha impugnado la contravención a juzgarse, así lo establece la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito que dispone: ”Hasta que la Comisión Nacional implemente un sistema informático que permita viabilizar el procedimiento para sancionar las contravenciones, el Secretario del Juzgado competente, al inicio de la audiencia oral de juzgamiento, sentará una razón

indicando que la boleta no ha sido impugnada dentro del término legal, e inmediatamente el juez redactará el Acta de juzgamiento imponiendo la sanción que corresponda”

#### **1.4.7 LA SENTENCIA**

Es la resolución que emite el juez que conoce de la causa, sobre el asunto que se está litigando. La sentencia está estructurada por tres partes: expositiva, considerativa y resolutive.

Expositiva.- Es la parte de la sentencia en la que constan los antecedentes del conocimiento de la causa, la relación circunstanciada de la infracción.

Considerativa.- Se establece en primer lugar si el proceso ha cumplido con las garantías del debido proceso, si se ha dado el trámite establecido en ley, se declara su validez, además se hace un análisis pormenorizado de las pruebas presentadas tanto de cargo como de descargo y se realiza un análisis jurídico, aplicando la doctrina y la jurisprudencia.

Resolutive.- El Código Orgánico de la Función Judicial reemplazó la frase sacramental que desde las aulas universitarias aprendimos y utilizamos, esto es Administrando Justicia en Nombre de la República y por Autoridad de la Ley; a partir del nueve de marzo del año 2.009, fecha en la cual entró en rigor el Cuerpo Legal citado la frase que se utiliza es la siguiente: ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA. Después de utilizar la frase, de ser el caso se declara la responsabilidad del infractor señalando el tipo penal infringido y la pena impuesta; o se confirma su inocencia; se citan normas legales que fundamenten la resolución.

Cabe resaltar que la reincidencia en la comisión de contravenciones de tránsito se sanciona con el doble del máximo de la multa establecida para cada contravención, así lo dispone el artículo 146 de la Ley de Tránsito vigente; es muy sensible la sanción para aquellos conductores que vuelven a cometer la misma infracción de tránsito aumentando únicamente la sanción económica, sin tocar los puntos de la licencia de conducir, lo cual es positivo, a fin de que los conductores no pierdan la totalidad de puntos y se les prive el derecho a conducir un vehículo.

“La Ley de Tránsito dispone en el artículo 178, inciso tercero que la sentencia que dicta el Juez, por una contravención de tránsito no será susceptible de recurso alguno, como bien lo sostiene el doctor Jorge Alvarado, al decir “la sentencia no podrá ser apelada, lo que significa que la sentencia causa estado”.<sup>30</sup>(Alvarado, 2005, Pág. 211).

Por regla general se dice que toda sentencia debe tener por lo menos dos instancias, a fin de que sea revisada por el superior jerárquico y se garantice una confiable administración de justicia; sin embargo nuestra legislación no permite cumplir con este principio, y las contravenciones de tránsito se juzga en una sola instancia, como lo considera el doctor Walter Guerrero.

“Las contravenciones son infracciones de un solo grado o instancia, pues, repetimos, de las decisiones que adoptan los jueces no se puede ascender ante el segundo grado o instancia, porque la sentencia contravencional se ejecutoria por el ministerio de la ley y se vuelve irrevocable desde que la firma el Juez.”<sup>31</sup>(Guerrero, 1996, Pág. 257).

Sin embargo esta realidad empieza a cambiar. El artículo 403 del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria en materia de tránsito dispone: “Inadmisibilidad de recurso.- En las sentencias dictadas por contravenciones “no

---

<sup>30</sup> ALVARADO, Jorge E. Obra citada. Página 211.

<sup>31</sup> GUERRERO VIVANCO, Walter. Obra citada. Página 257.

habrá recurso alguno”, quedando a salvo el ejercicio de la acción de indemnización por daños y perjuicios contra la jueza o juez que dictó”.

La frase “no habrá recurso alguno”.<sup>32</sup> fue declarada inconstitucional, por disposición de la Corte Constitucional, mediante resolución No. 0006-2006, por cuanto limita el derecho al debido proceso al no poder acceder a una instancia superior de revisión para conseguir una tutela judicial efectiva, lo que contraría las disposiciones constitucionales y tratados internacionales de los cuales nuestro país es signatario tales como la Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; en tal virtud mientras el Órgano Legislativo adecue la legislación penal vigente en orden a regular el procedimiento de revisión en el juzgamiento de las contravenciones, será el Juez de lo Penal quien revise las resoluciones emitidas en juzgamiento de contravenciones.

Sobre las contravenciones de tránsito nada se ha dicho en la resolución de la Corte Constitucional a efecto de revisar la sentencia emitida por el Juez en segunda instancia, por lo tanto se mantiene el mismo trámite, hasta que se resuelva lo contrario.

Sin embargo el artículo 76 literal m) de la Constitución de la República al hablar de las garantías del debido proceso permite recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos. Además se puede hacer uso de las garantías jurisdiccionales, en este caso de la acción extraordinaria de protección ante la Corte Constitucional, para dejar sin efecto el fallo, artículo 94 de la Constitución de la República.

---

<sup>32</sup> Registro Oficial Suplemento No. 531 de fecha 18 de febrero del año 2009.

#### **1.4.8 EJECUCIÓN**

La sentencia de contravención de tránsito dictada por el Juez, que declara la responsabilidad del contraventor lleva inmersa varias sanciones dependiendo de la clase de contravención sancionada, a saber: Tres días de prisión; multa en base a la remuneración básica unificada del trabajador en general, se aplican porcentajes; reducción de puntos en la licencia de conducir; veinte horas de trabajo comunitario; y, retención del vehículo por 24 horas. Esta sentencia a más de notificarse al contraventor, obligatoriamente debe ser notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes, a fin de que procedan a cumplir la resolución, reducir los puntos en la licencia de conducir y a cobrar las multas impuestas por el Juez.

En cuanto al pago de multas, los contraventores tienen diez días hábiles para cancelar en las oficinas de recaudaciones de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contados desde la fecha de notificación de la sentencia a los organismos de tránsito; en caso de mora cancelarán una multa adicional del dos por ciento mensual hasta un máximo equivalente del cien por ciento de la multa impuesta. Sin perjuicio de que las multas se pueden cobrar al momento de canjear la licencia de conducir por parte del contraventor o al momento de matricular el vehículo que esté a su nombre so pena de no poder hacerlo; de ser necesario estos valores se recaudarán mediante procedimiento coactivo, para lo cual a la sentencia se le otorga el valor de título de crédito, y se confiere jurisdicción coactiva a la Comisión Nacional de Tránsito o a sus legítimos delegados, según la disposición general cuarta de la Ley de Tránsito vigente.

El objetivo o intención del legislador como podemos notar es recaudar a toda costa las multas impuestas por los jueces, cuyo destino se desconoce; desde nuestro modesto criterio sugerimos que el dinero recaudado se invierta en compra de pintura para señalar permanentemente las vías públicas, adquisición de

semáforos, instalación de señales de pedestal, etc., de esta forma se evitaría varias infracciones de tránsito; en otros países la señalización para conductores y peatones es permanente e impecable. Lo bueno se debe copiar y mejorarlo.

#### **1.4.9 PRESCRIPCIÓN**

El artículo 617 del Código Penal dispone: “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada, respectivamente”. En la Ley de Tránsito vigente no se dice nada respecto a la prescripción de las contravenciones, por lo que tenemos que recurrir al Código Penal, norma supletoria en materia de tránsito.

Considero de suma importancia esta figura jurídica en razón de la gran cantidad de contravenciones que deben tramitar y juzgar los jueces; esto a la larga se convierte en tanto una carga muy pesada y una responsabilidad enorme para ésta autoridad, si tomamos en cuenta que al no resolver a tiempo corre el riesgo que prescriban; entonces la sociedad calificaría al juzgador como negligente en el cumplimiento de sus funciones, y sobre todo la labor de los agentes de tránsito no se justificaría, su trabajo diario no tendría eco ante la falta de administración de justicia. Dejar que prescriban las contravenciones de tránsito constituye una falta del juez, a decir lo menos, por lo tanto debe redoblar esfuerzos y organizar de forma eficiente el trabajo en su juzgado con los servidores judiciales, y de ser necesario trabajar los días sábados y domingos, recordemos que en materia de tránsito son hábiles todos los días y horas; sin perjuicio de reconocer horas extraordinarias.

A fin de evitar la prescripción de las causas el Consejo de la Judicatura debe dar cumplimiento lo más pronto posible a lo dispuesto en el artículo 147, inciso segundo de la Ley de Tránsito vigente que establece que para el

juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la función judicial.

## **CAPÍTULO II: METODOLOGÍA**

### **2.1 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

Esta tesis está orientada al estudio de la corresponsabilidad de los peatones y conductores en el elevado índice de accidentes de tránsito ocurridos en la Provincia de Santa Elena, para el efecto se ha diseñado una investigación cuali-cuantitativa, que me permitió determinar la problemática respecto a este tema y además proponer una alternativa de solución.

### **2.2 MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN**

En la presente investigación se aplicó la modalidad de proyecto factible, pues tiene como objetivo dar solución o coadyuvar a la solución de un problema real, en el caso de mi investigación para determinar el comportamiento de las variables no comprobadas, en condiciones rigurosamente controladas, con el fin de describir de qué modo o por qué causas se produce el elevado índice de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.

La factibilidad, indica la posibilidad de desarrollar un proyecto, tomando en consideración la necesidad detectada, beneficios, recursos humanos, técnicos, financieros, estudio de mercado, y beneficiarios.<sup>33</sup> (GOMEZ C. , 2000).

“Los proyectos factibles son también conocidos como investigación Proyectiva. Este tipo de investigación intenta proponer soluciones a una situación determinada. Implica explorar, describir, explicar y proponer alternativas de cambio, más no

---

<sup>33</sup> Gómez Carlos, (2000). Proyectos Factibles. Editorial Predios. Valencia

necesariamente ejecutar la propuesta (...) Está relacionado con anticipar, visualizar el futuro....”<sup>34</sup> (BAUTISTA, 2004)

De las definiciones anteriores se deduce que, un proyecto factible consiste en un conjunto de actividades vinculadas entre sí, cuya ejecución permitirá el logro de objetivos previamente definidos en atención a las necesidades que pueda tener un grupo social en un momento determinado. Es decir, la finalidad del proyecto factible radica en el diseño de una propuesta de acción dirigida a resolver un problema o necesidad previamente detectado.

### 2.3 TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Para este trabajo se utilizaron los siguientes tipos de Investigación:

**Investigación Documental.** Como su nombre lo indica, la investigación se apoyó en fuentes de carácter documental, principalmente a través de fuentes bibliográficas, basada en la consulta de libros, códigos, leyes y reglamentos relacionados al tránsito y la seguridad vial.

**Investigación de campo.** Este tipo de investigación se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, encuestas y observaciones.

**Investigación Descriptiva.** Con este tipo de investigación se logró caracterizar el objeto de estudio, es decir la problemática del elevado índice de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena determinando sus particularidades y propiedades.

---

<sup>34</sup> Mario Bautista, (2004). Manual de metodología de investigación. Pag. 30

## 2.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

### 2.4.1 POBLACIÓN

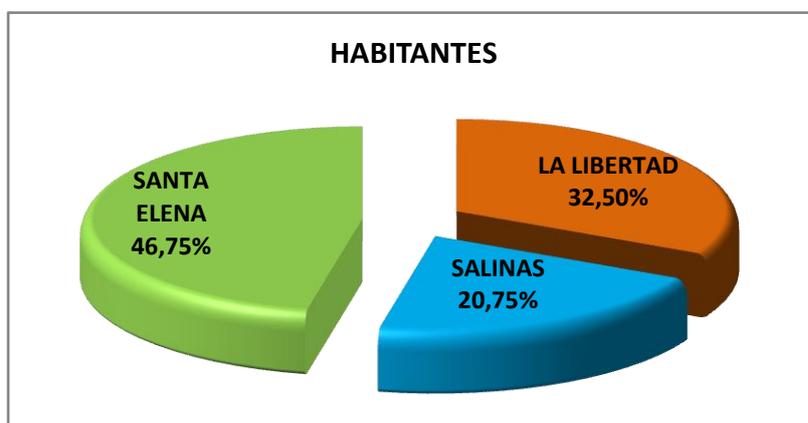
La población afectada por los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena, corresponde al total de sus habitantes, que según el Censo del INEC<sup>35</sup> realizado en el año 2001 fue de 238.889 habitantes; la información del censo realizado por esta misma entidad en el año 2010, aún no se encuentra publicada en la página web correspondiente.

**TABLA 1 - POBLACIÓN : HABITANTES PROVINCIA DE SANTA  
(2001)**

CANTÓN	HABITANTES
LA LIBERTAD	77.646
SALINAS	49.572
SANTA ELENA	111.671
<b>TOTAL</b>	<b>238.889</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: INEC

**GRAFICO 1 – POBLACIÓN PROVINCIA DE SANTA ELENA  
PORCENTAJE DE HABITANTES**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva

<sup>35</sup> Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, IV Censo de Población y V de Vivienda, 2001

Como se puede observar la población más numerosa se registra en el Cantón Santa Elena, seguido del Cantón La Libertad y finalmente el Cantón Salinas, ciudades donde se realizó el estudio del elevado índice de accidentes de tránsito.

#### 2.4.2 MUESTRA

De la población antes mencionada correspondiente a los habitantes de la Provincia de Santa Elena, se extrae la respectiva muestra no probabilística simple, para lo cual se aplica la fórmula que dice:

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

- n= Tamaño de la muestra
- PQ= Constante de la Varianza poblacional (0,25)
- N= Tamaño de la población
- E= Error máximo admisible 5% (0,05)
- K= Coeficiente de corrección del error 2%

Para el cálculo de la muestra para esta investigación se consideró como tamaño de la población (N), el número total de habitantes de la Provincia de Santa Elena, según información registrada en el IV Censo de Población y V de Vivienda llevado a cabo por el INEC en el año 2001.

$$N = 238.889$$

$$n = \frac{0,25 \times 238.889}{(238.889 - 1) \frac{0,05^2}{2^2} + 0,25}$$

$$n = \frac{59.722,25}{(238.888) \frac{0,0025}{4} + 0,25}$$

$$n = \frac{59.722,25}{(238.888) \frac{0,0025}{4} + 0,25}$$

$$n = \frac{59.722,25}{149,55}$$

$$n = 400$$

El resultado de la aplicación de la fórmula para el cálculo de la muestra, para efectos de esta investigación fue de 400 habitantes de la provincia de Santa Elena, este valor lo distribuí porcentualmente por Cantones, y se realizó las encuestas respectivas según la siguiente tabla.

**TABLA 2 – TAMAÑO DE LA MUESTRA**  
**HABITANTES PROVINCIA DE SANTA ELENA**

CANTÓN	%	MUESTRA
LA LIBERTAD	32,50	130
SALINAS	20,75	83
SANTA ELENA	46,75	187
TOTAL	100,00	400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva

## 2.5 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Primero voy a definir qué es una variable. “Las variables expresan sus características, atributos o aspectos que se desean conocer, explicar, dimensionar, y estudiar con el objetivo investigado. Las variables son características observables, susceptibles de adoptar distintos valores o ser expresados en varias categorías y siempre están referidas a las unidades de análisis”.<sup>36</sup> (AVILA, 2001)

Es decir, una variable es una propiedad que puede variar y cuya variación es susceptible de medirse y observarse, en este estudio se aplicaron a las variables al grupo de habitantes de la provincia de Santa Elena. Además se utilizó dos tipos de variables:

**Variable Independiente.** Es relativamente autónoma, viene a ser el factor determinante o causa que explica el fenómeno.

**Variable Dependiente.** Su existencia y desenvolvimiento depende de la independiente. Viene a ser el efecto o aspecto determinado.

A continuación se presenta el cuadro de operacionalización de las variables utilizadas en este trabajo de investigación.

---

<sup>36</sup> Roberto Avila Acosta. (2001), Metodología de la Investigación: cómo elaborar la tesis y/o investigación: ejemplos de diseño de tesis y/o investigación. Pag. 107

**TABLA 3 – Matriz de Operacionalización de Variables**

<b>VARIABLE</b>	<b>DEFINICIÓN CONCEPTUAL</b>	<b>DEFINICIÓN OPERACIONAL</b>	<b>INDICADORES</b>
Accidentes de Tránsito	Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.	Consecuencias de orden social, económico y psicológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipos de Accidentes</li> <li>• Causas de Accidentes</li> <li>• Mortalidad</li> <li>• Morbilidad</li> <li>• Frecuencia de Accidentes</li> </ul>
Seguridad Vial	Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).	Normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Señalización</li> <li>• Conocimiento de leyes</li> <li>• Normas de tránsito</li> </ul>

## 2.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En este trabajo de investigación de campo se utilizaron tres técnicas de recolección de datos y sus correspondientes instrumentos; éstos son:

1) **Encuestas:** La *encuesta* es una técnica que al igual que la observación está destinada a recopilar información; de ahí que no debemos ver a estas técnicas como competidoras, sino más bien como complementarias, que el investigador combinará en función del tipo de estudio que se propone realizar.

Según <sup>37</sup> (MENDEZ, 2001) “La encuesta permite el conocimiento de las motivaciones, las actitudes y las opiniones de los individuos con relación a su objeto de investigación”. (pag. 155)

El *cuestionario* es el instrumento que se utiliza en las encuestas y consiste en un conjunto de preguntas, preparado cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación, para que sea contestado por la población o su muestra.

2) **Entrevista.** La entrevista es un diálogo intencional, una conversación personal que el entrevistador establece con el sujeto investigado, con el propósito de obtener información.

Esta técnica utiliza como instrumento la *guía de entrevista* que permite obtener información de manera estructurada, no estructurada, semi estructurada y focalizada.

---

<sup>37</sup> Carlos E. Méndez A. (2001). Metodología, diseño y desarrollo del proceso de investigación. Tercera Edición. McGRAW-HILL. Pag. 155

3) **Observación.** Consiste en la percepción sistemática y dirigida a captar los aspectos más significativos de los objetos, hechos, realidades sociales y personas en el contexto donde se desarrollan normalmente. Proporciona la información empírica necesaria para plantear nuevos problemas, formular hipótesis y su posterior comprobación.

(MENDEZ, 2001) “La Observación puede definirse como el uso sistemáticos de nuestros sentidos en la búsqueda de los datos que necesitamos para resolver un problema de investigación”.<sup>38</sup>

El instrumento que se utilizó en esta técnica es la *Guía de Observación*, que permite percibir los hechos directamente, sin ninguna clase de intermediación, ubicándonos ante una situación estudiada, tal como se da naturalmente.

Estas técnicas fueron aplicadas de la siguiente manera:

**TABLA 4 – TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS**

<b>TECNICA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>	<b>INFORMANTE</b>
Encuestas	Cuestionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitantes de la Provincia de Santa Elena (conductores y peatones)</li> </ul>
Entrevistas	Guía de Entrevistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Director del Consejo de Seguridad Vial</li> <li>• Comandante Provincial de Tránsito</li> <li>• Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador</li> <li>• Jefe de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Santa Elena</li> <li>• Juez de lo Penal</li> </ul>

<sup>38</sup> Carlos E. Méndez A. (2001). Metodología, diseño y desarrollo del proceso de investigación. Tercera Edición. McGRAW-HILL. Pag. 154

TECNICA	INSTRUMENTO	LUGAR DE OBSERVACIÓN
Observación	Guía de Observación	<ul style="list-style-type: none"> <li>● La Libertad: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrio 6 de Diciembre</li> <li>- Barrio 25 de Septiembre</li> <li>- Barrio Abdón Calderón</li> <li>- Barrio Kennedy</li> <li>- Colegio Luis Celleri Avilés</li> <li>- UPSE</li> <li>- Paseo Shopping</li> </ul> </li> <li>● Salinas: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrio Sindicato de Sales</li> <li>- Barrio Salinas</li> <li>- Barrio San Lorenzo</li> <li>- Barrio Bazán</li> <li>- Cdla. Italiana</li> <li>- Santa Rosa</li> <li>- Jose Luis Tamayo</li> <li>- Sector Las Dunas</li> <li>- Supermaxi</li> </ul> </li> <li>● Santa Elena: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrio Cosmopolita</li> <li>- Barrio Narcisa de Jesús</li> <li>- Barrio Alborada</li> <li>- Barrio Los Laurles</li> <li>- Barrio 22 de Enero</li> <li>- Barrio Galápagos</li> <li>- Comuna San Pablo</li> <li>- Colegio Guillermo Ordóñez</li> <li>- Colegio Carrera Sánchez Bruno</li> </ul> </li> </ul>

## CAPÍTULO III: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### 3.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y ANÁLISIS

Los resultados obtenidos del levantamiento de información, se presentan a continuación, detallando la tabla de datos, el gráfico y análisis respectivo.

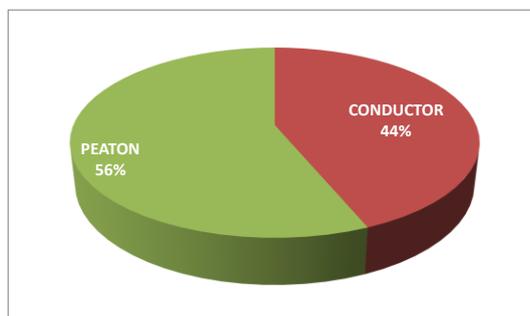
#### 3.1.1 TIPO DE ENCUESTADO

**TABLA 5 – TIPO DE ENCUESTADO**

1.- DIGA USTED QUE ES	# ENCUESTADOS
CONDUCTOR	175
PEATON	225
TOTAL	400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 2 – TIPO DE ENCUESTADO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 2, el 56% son Peatones, y el 44% son conductores en la encuesta realizada para conocer más a fondo esta problemática.

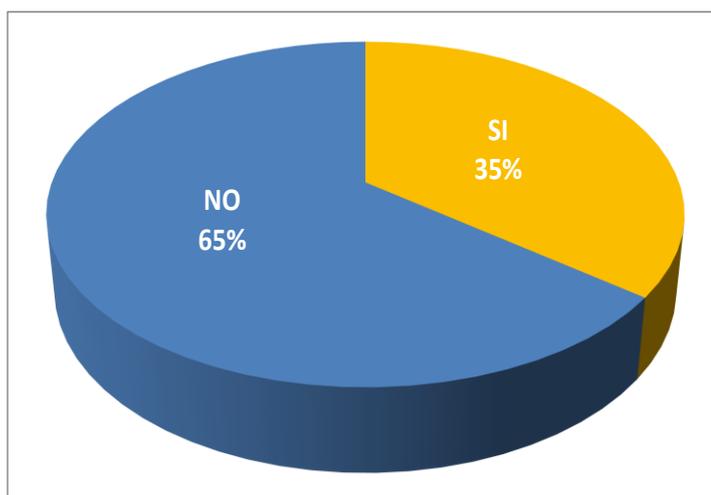
### 3.1.2 LEY DE TRÁNSITO VIGENTE

**TABLA 6 – LEY DE TRÁNSITO VIGENTE**

<b>2.- CONOCE USTED LA LEY DE TRANSITO VIGENTE</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
SI	142
NO	258
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 3 – CONOCIMIENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 3, el 65% de los encuestados no conocen lo tipificado en la Ley de Tránsito vigente, y el 35% sí conocen la Ley, demostrando la falta de conocimiento de la misma.

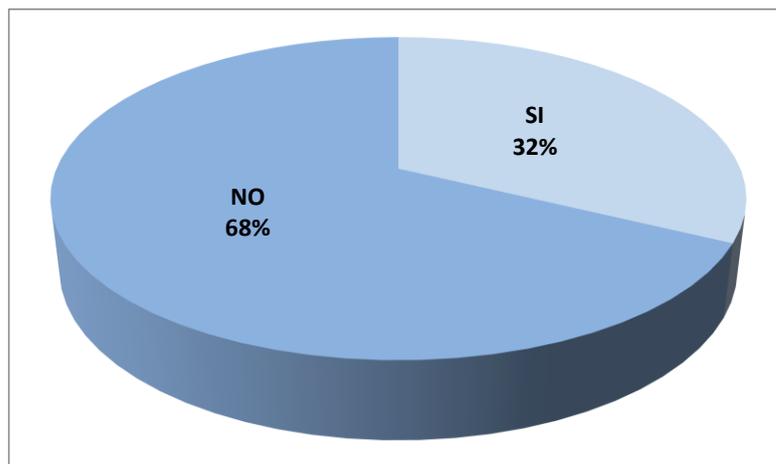
### 3.1.3 DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO

**TABLA 7 - DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO**

<b>3.-CONOCE USTED SUS DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRANSITO VIGENTE</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
SI	129
NO	271
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 4 – DERECHOS CONTEMPLADOS EN LA LEY DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 4, el 68% no conocen los derechos a los que le asiste esta Ley, y el 32% sí conocen los derechos que la Ley da a las personas.

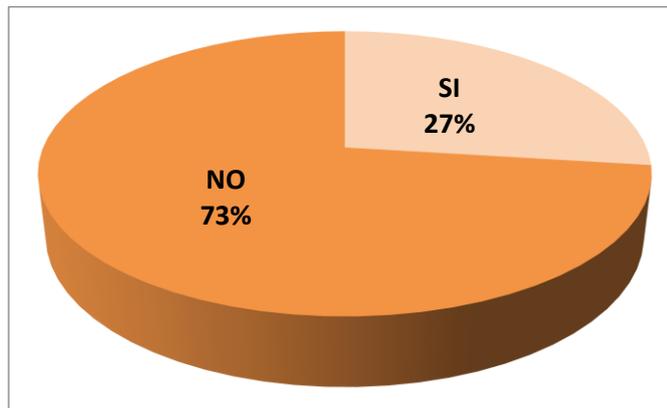
### 3.1.4 OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES Y PEATONES

**TABLA 8 – OBLIGACIONES COMO CONDUCTOR Y PEATÓN**

<b>4.- CONOCE SUS OBLIGACIONES COMO CONDUCTOR Y PEATÓN</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
SI	108
NO	292
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 5 – OBLIGACIONES COMO CONDUCTOR Y PEATÓN**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 5, el 73% no conocen las obligaciones que deben tener como conductores y peatones, y el 27% si conocen sus obligaciones referentes a la ley de tránsito actual.

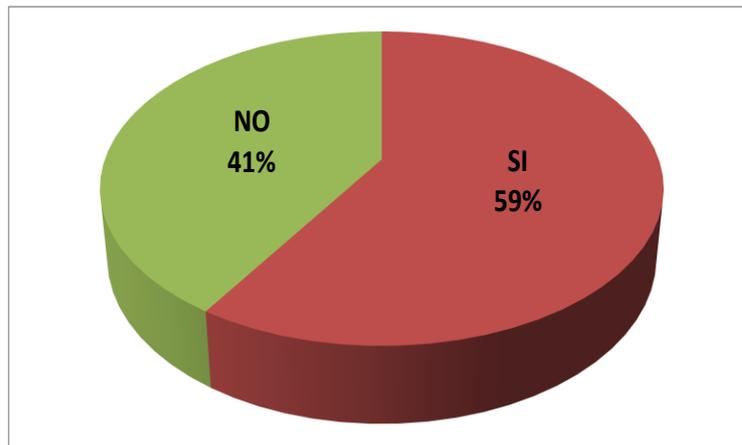
### 3.1.5 ACCIDENTABILIDAD

**TABLA 9 – ACCIDENTABILIDAD**

<b>5.- HA TENIDO USTED ALGUNA VEZ UN ACCIDENTE</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
SI	236
NO	164
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 6: ACCIDENTABILIDAD**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el grafico # 6, el 59% si ha tenido en su vida algún tipo de accidente de tránsito, y el 41% de los peatones y conductores no han tenido accidentes de tránsito.

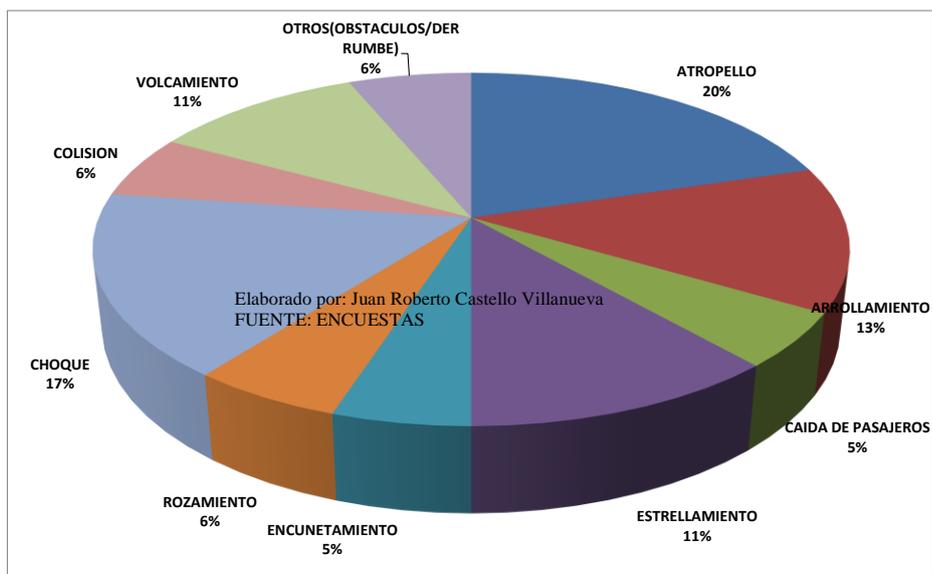
### 3.1.6 FRECUENCIA DE ACCIDENTES

**TABLA 10 – FRECUENCIA DE TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

6.- PARA USTED QUE TIPO DE ACCIDENTE ES EL MAS FRECUENTE	EL MAS # ENCUESTADOS
ATROPELLO	81
ARROLLAMIENTO	53
CAIDA DE PASAJEROS	20
ESTRELLAMIENTO	46
ENCUNETAMIENTO	20
ROZAMIENTO	22
CHOQUE	67
COLISION	23
VOLCAMIENTO	43
OTROS(OBSTACULOS/DERRUMBE)	25
TOTAL	400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 7: OPINIÓN SOBRE TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el grafico # 7, el 20% de las personas encuestadas han visto casos de arrollamiento, el 17% choques, el 13% de casos de arrollamiento, estos como los de más alto porcentaje, además tenemos casos como el de 11% de volcamientos, 11% de estrellamiento, 6% de colisión, 6% de rozamientos, 6% por causas de obstáculos o derrumbes, y un 5% de encunetamientos y 5% de caída de pasajeros.

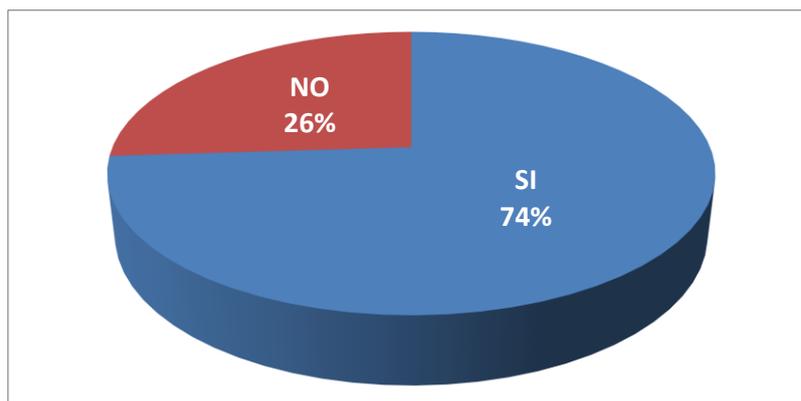
### 3.1.7 OBSERVACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

**TABLA 11 – OBSERVACIÓN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

7.- HA OBSERVADO USTED ALGÚN ACCIDENTE DE TRANSITO	# ENCUESTADOS
SI	296
NO	104
TOTAL	400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 8: OBSERVACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el grafico # 8, nos delata que el 74% de los encuestados si han visto victimas en los accidentes de tránsito, y el 26 % no conoce ni ha visto victimas accidentes de tránsito.

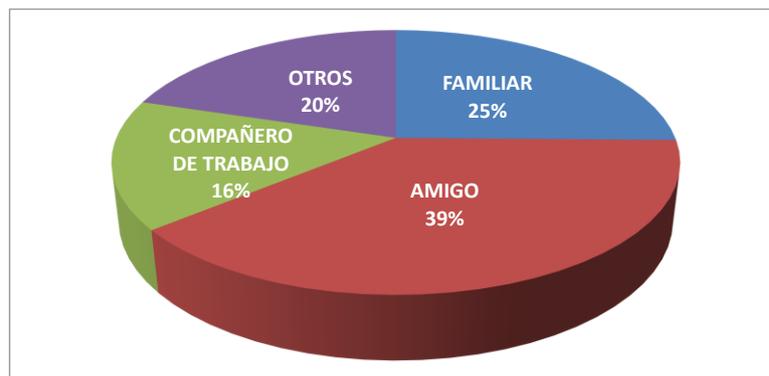
### 3.1.8 VÍCTIMAS DE ACCIDENTES

**TABLA 12: CONOCIMIENTO DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

8.-A QUIEN CONOCE USTED COMO VICTIMA DE ACCIDENTES DE TRANSITO		# ENCUESTADOS
FAMILIAR		101
AMIGO		155
COMPAÑERO DE TRABAJO		63
OTROS		81
TOTAL		400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 9: CONOCIMIENTO DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 9, el 39% de víctimas que son amigos, el 25% de familiares, el 16% de compañeros de trabajo, y el 20% de personas no relacionadas con los encuestados.

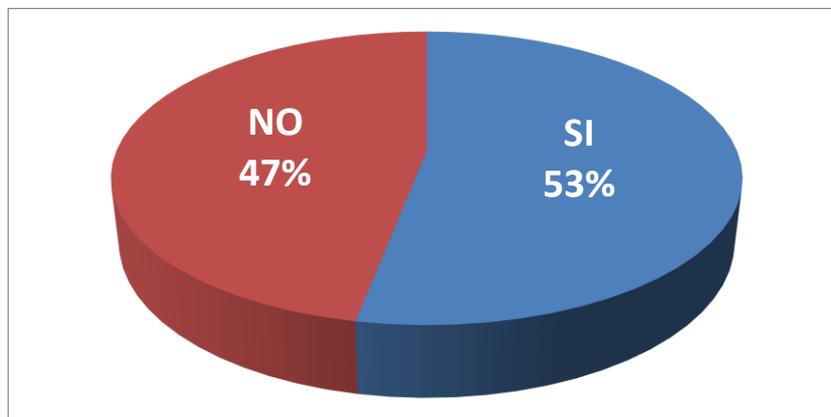
### 3.1.9 CULPABILIDAD DE PEATONES

**TABLA 13: CULPABILIDAD DE PEATONES**

9.- CREE USTED QUE EXISTA CULPABILIDAD DIRECTA DE LOS PEATONES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO		# ENCUESTADOS
SI		212
NO		188
TOTAL		400

Elaborado por: Juan Roberto Castillo Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 10: OPINIÓN SOBRE CULPABILIDAD DE PEATONES**



Elaborado por: Juan Roberto Castillo Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 10, el 51% de peatones son culpables de los accidentes de tránsito, Y el 47% de que los peatones no tienen ningún grado de culpabilidad en los accidentes de tránsito.

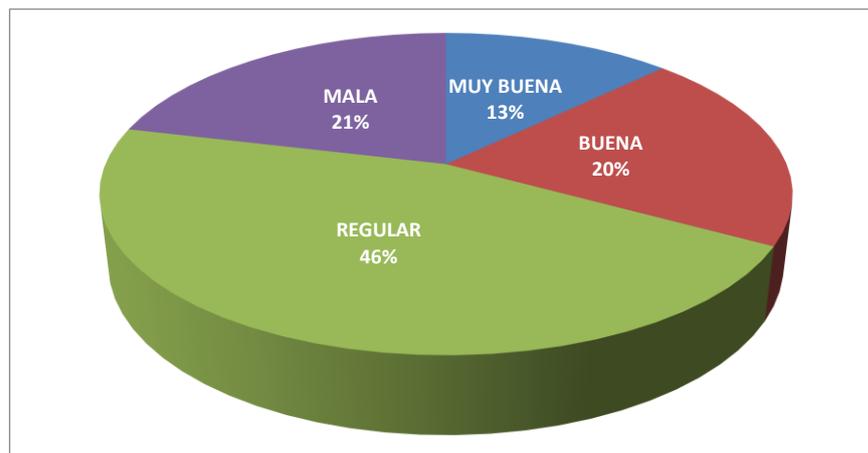
### 3.1.10 ACTUACIÓN POLICIAL

**TABLA 14: OPINIÓN DE ACTUACIÓN POLICIAL**

10.- COMO CALIFICARIA USTED LA ACTUACION POLICIAL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO	# ENCUESTADOS
MUY BUENA	51
BUENA	81
REGULAR	183
MALA	85
TOTAL	400

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 11: OPINIÓN SOBRE ACTUACIÓN POLICIAL**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 11, el 46 % nos informan que la actuación es Regular de la policía en los accidentes de Tránsito, el 21 % que es Mala, el 20 % que es Buena y el 13 % la califica como Muy Buena.

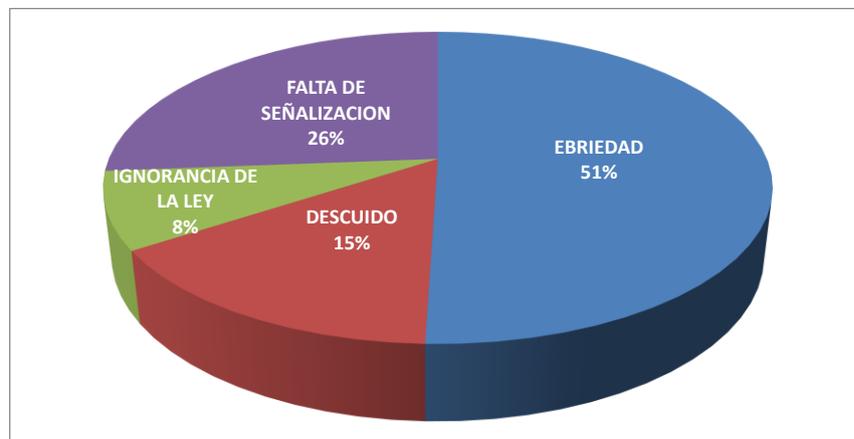
### 3.1.11 CAUSALES

**TABLA 15: OPINIÓN DE CUASAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

<b>11.- CUAL CREE USTED QUE ES LA CAUSA MAS COMUN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
EBRIEDAD	202
DESCUIDO	61
IGNORANCIA DE LA LEY	32
FALTA DE SEÑALIZACION	105
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 12: OPINIÓN SOBRE CASUSAS FRECUENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 12, el 51 % de los encuestados nos informan que la Ebriedad es una de las causas más comunes en los accidentes de Tránsito, seguida en un 26% por la Falta de Señalización, luego un 15% por Descuido, y un 8% por Ignorancia de la Ley.

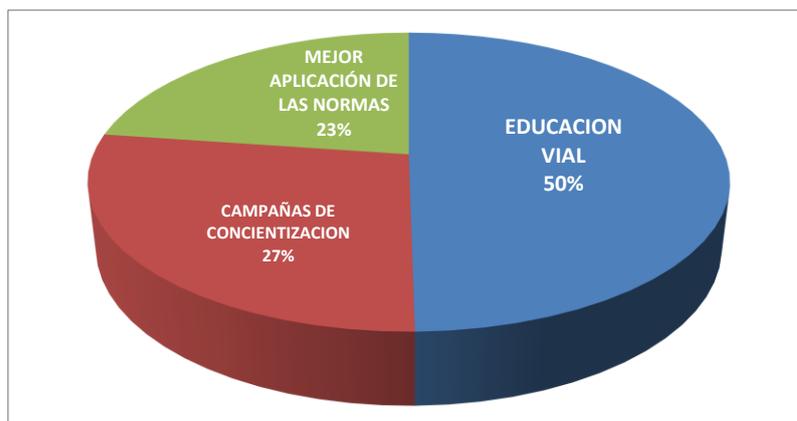
### 3.1.12 ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICE DE ACCIDENTES

**TABLA 16: OPINIÓN DE ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICES DE ACCIDENTES**

<b>12.- COMO CREE USTED QUE SE DISMINUIRA EL INDICE DE ACCIDENTES DE TRANSITO</b>	<b># ENCUESTADOS</b>
EDUCACION VIAL	199
CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACION	110
MEJOR APLICACIÓN DE LAS NORMAS	91
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

**GRAFICO 13: OPINIÓN DE ACCIONES PARA BAJAR ÍNDICES DE ACCIDENTES**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: ENCUESTAS

De conformidad con el gráfico # 13, el 50 % de los encuestados dicen que con más educación vial se evitarían los accidentes de Tránsito, otros en cambio en un 27% nos dicen que con más Campañas de Concientización sería la solución, además un 23% nos recomiendan en la encuesta que con una Mejor Aplicación de las Normas podría ser también otra de las soluciones.

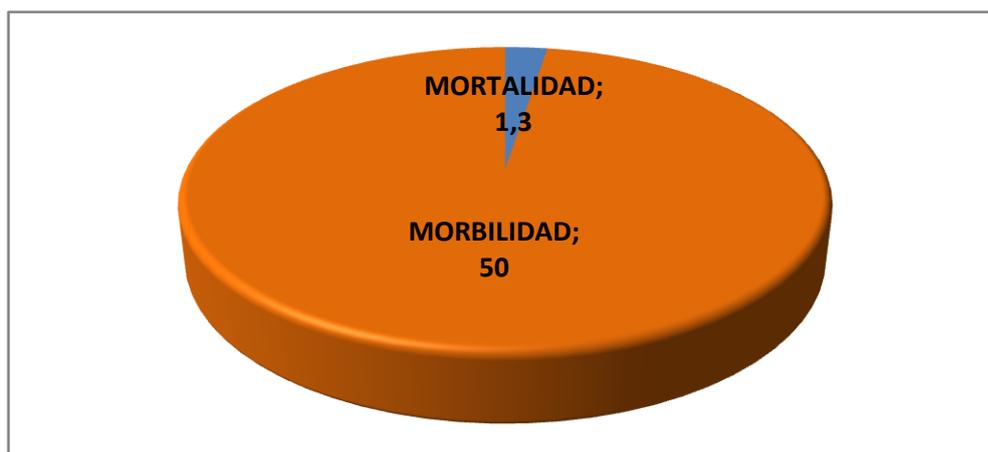
## CAPÍTULO IV: LA PROPUESTA

### 4.1 ANTECEDENTES

Los accidentes de tránsito constituyen una problemática mundial, es así que Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la primera conferencia ministerial de la ONU sobre seguridad vial en la historia, conferencia que se cumplió en noviembre de 2.009 en Moscú.

El informe de esta conferencia refleja que el tema de la seguridad vial y accidentes de tránsito continúa siendo un grave problema de salud pública y, una causa importante de las muertes, lesiones y discapacidades que se registran en todo el mundo. Cada año mueren casi 1,3 millones de personas y entre 20 y 50 millones más sufren heridas a consecuencia de accidentes viales. Las lesiones causadas por accidentes de tránsito amenazan con impedir algunos de los logros del desarrollo económico y humano. Las pérdidas económicas, sociales y de salud derivadas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico no son inevitables. (ONU, 2009)

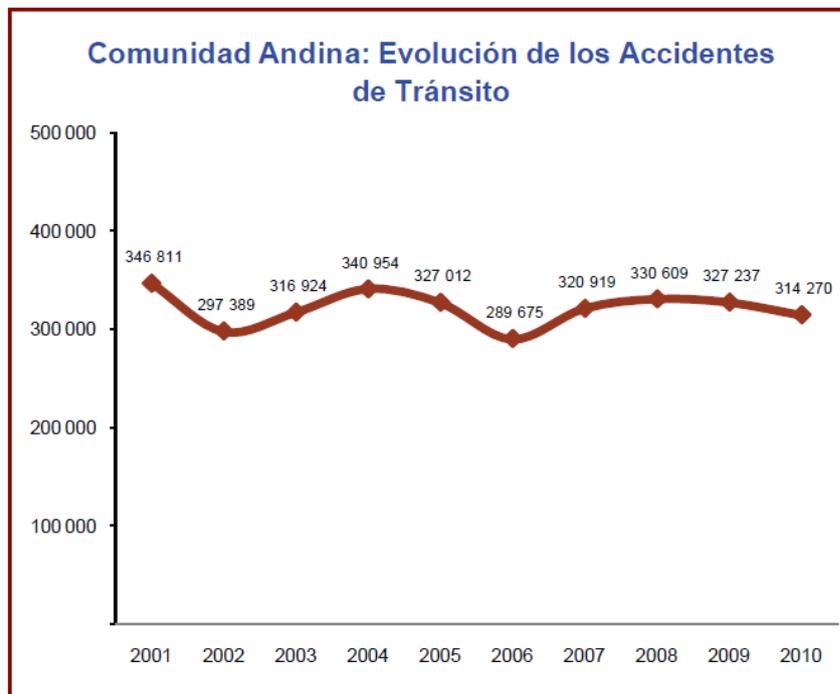
**GRAFICO 14 – REGISTRO ANUAL DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL MUNDIAL**  
(en millones)



Elaborado por: Juan Roberto Castillo Villanueva  
FUENTE: Conferencia Ministerial de la ONU sobre seguridad Vial, Moscú 2009

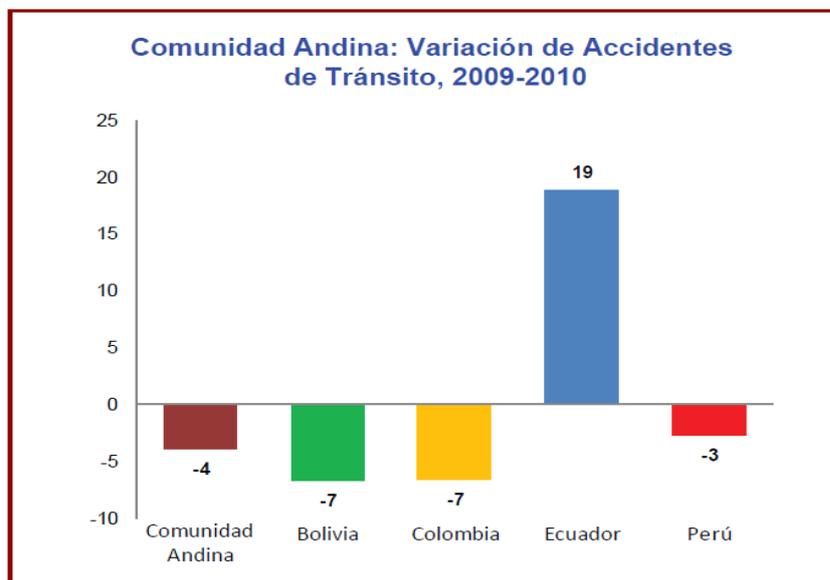
Según estadísticas de la Comunidad Andina, en el año 2010 se reportaron 314 mil accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, representando una disminución del 4%, respecto al año 2009. Durante el año 2010, Bolivia y Colombia, registraron disminuciones en accidentes de tránsito de 7 por ciento, con respecto al año 2009, seguido de Perú con una cifra menor al 3 por ciento. Es de resaltar, que en **Bolivia** se registraron notables disminuciones en los departamentos de Santa Cruz, La Paz y Oruro; en **Colombia** las principales disminuciones se presentaron en los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Antioquia y Valle del Cauca. En **Perú**, las principales disminuciones de accidentes de tránsito se observaron en los departamentos de Cuzco, Arequipa y Lima. Sin embargo, **Ecuador**, registró un incremento de 19 por ciento, respecto al año 2009, influenciado por el crecimiento de accidentes de tránsito en la provincia del Guayas al pasar de 6.500 en el año 2009 a 9.000 accidentes de tránsito en el año 2010. (COMUNIDAD/ANDINA, 2011)

**GRAFICO 15 – COMUNIDAD ANDINA: EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO (2001 – 2010)**



*Elaboración: Secretaría General de la Comunidad Andina. Estadística.*

**GRAFICO 16 – COMUNIDAD ANDINA: VARIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(2009 – 2010)**



*Elaboración: Secretaría General de la Comunidad Andina. Estadística.*

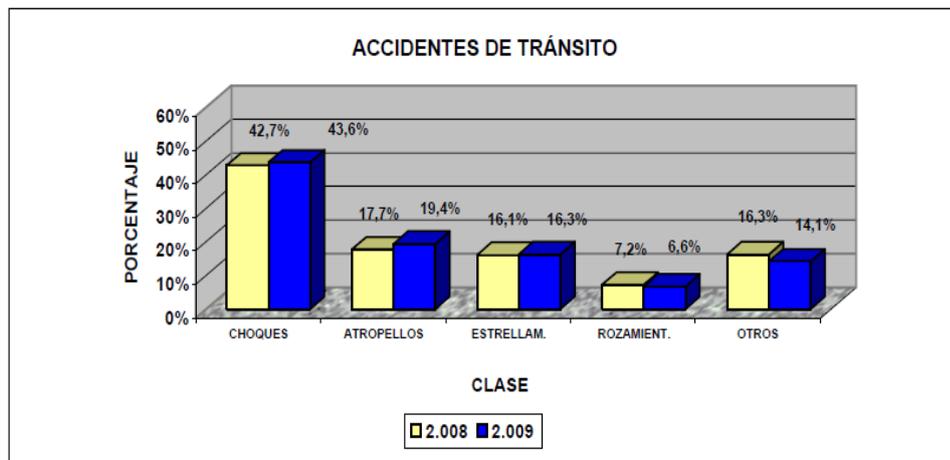
Observando la realidad de nuestro país, las cifras de incremento de accidentes de tránsito evidencian una alarma en esta problemática que resulta de connotación social, económica y jurídica.

Se evidencia además que es uno de los países con mayor incidencia de delitos de tránsito no sólo en América Latina sino en el mundo, el 50% son accidentes que provocan daños materiales mayores a 6 remuneraciones básicas; 21% en accidentes que causan incapacidad de 15 a 30 días; 14% por delitos sancionados en los artículos 128, 129 y 130 que causan lesiones en las personas; y el 1% por accidentes por negligencia, impericia, imprudencia y que causan muertes.

Debemos mencionar, que en el año 2009 a nivel nacional se produjeron 2.725 muertos, lo que significa 250 muertos cada mes, en una relación de 8 muertos diarios, es decir que en el Ecuador cada tres horas hay un muerto por accidente de tránsito.

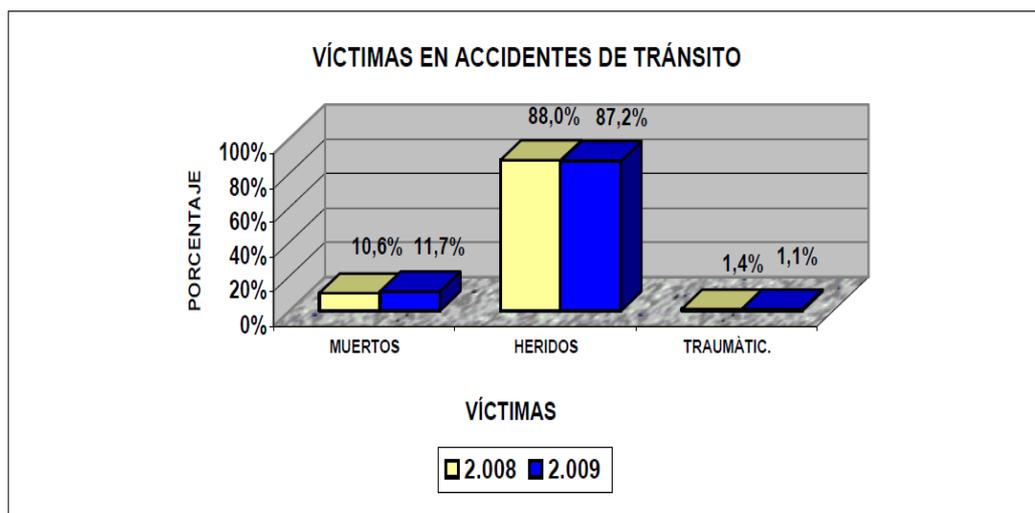
**TABLA 17 – ECUADOR: ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL**  
(Años 2008 – 2009)

AÑOS	TOTAL	CLASE DE ACCIDENTES				
		CHOQUES	ATROPELLOS	ESTRELLAM.	ROZAMIENT.	OTROS
2.008	19.664	8.398	3.475	3.161	1.408	3.222
2.009	21.528	9.397	4.171	3.516	1.425	3.019



FUENTE: COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR

**GRAFICO 17 – VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**  
(Años 2008 – 2009)



FUENTE: COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR

Según estadísticas de la Comisión de Tránsito del Ecuador, el mayor número de accidentes de tránsito se registra en la Provincia del Guayas, con un total de 9.183 casos reportados hasta diciembre del 2010, siendo los meses de diciembre, mayo y abril aquellos con el más alto número de accidentes con un promedio mensual de 765 accidentes, lo que significa 25 accidentes diarios aproximadamente.

A continuación, se presenta la tendencia de los accidentes de tránsito del año 2011 en relación con el año 2010, en la provincia del Guayas.

**TABLA 18 – GUAYAS: CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(Año 2010)**

MESES DELEGACIONES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DELEGACION 1	88	112	113	133	124	123	107	124	118	124	88	115	1369
DELEGACION 2	78	93	77	108	127	84	90	105	105	115	92	115	1189
DELEGACION 3	114	88	113	142	123	110	138	120	111	106	98	119	1382
DELEGACION 4	49	42	62	63	64	67	58	63	75	64	59	75	741
DELEGACION 5	56	51	67	48	86	67	79	68	46	55	58	76	757
DELEGACION 6	79	53	88	105	99	90	84	90	83	92	84	111	1058
DELEGACION 7	52	47	61	78	65	59	66	52	48	59	51	51	689
ZONA RURAL I	23	17	20	20	16	21	15	15	19	19	14	20	219
ZONA RURAL II	10	15	21	14	25	13	25	19	26	25	28	30	251
ZONA RURAL III	11	9	17	4	10	8	10	17	7	9	10	9	121
ZONA RURAL IV	20	17	12	22	15	9	14	15	10	15	18	28	195
ZONA RURAL V	49	31	56	51	53	53	31	66	46	51	41	42	570
ZONA RURAL VI	27	32	22	27	23	11	26	27	32	41	23	24	315
ZONA RURAL VII	29	26	30	20	23	30	33	27	31	21	17	40	327
<b>TOTAL</b>	<b>685</b>	<b>633</b>	<b>759</b>	<b>835</b>	<b>853</b>	<b>745</b>	<b>776</b>	<b>808</b>	<b>757</b>	<b>796</b>	<b>681</b>	<b>855</b>	<b>9183</b>

FUENTE: CTE

**TABLA 19 – GUAYAS: CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(ENERO – JUNIO, 2011)**

MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	TOTAL
DELEGACION 1	114	109	120	97	112	101	653
DELEGACION 2	83	90	83	75	85	86	502
DELEGACION 3	111	112	125	98	82	101	629
DELEGACION 4	53	48	54	81	70	67	373
DELEGACION 5	74	74	76	68	65	80	437
DELEGACION 6	84	85	96	59	66	85	475
DELEGACION 7	48	45	52	46	61	52	304
ZONA RURAL I	35	25	21	15	21	18	135
ZONA RURAL II	18	34	23	33	26	18	152
ZONA RURAL III	7	9	12	15	7	4	54
ZONA RURAL IV	19	17	13	8	22	16	95
ZONA RURAL V	41	46	30	34	44	49	244
ZONA RURAL VI	25	19	38	21	12	18	133
ZONA RURAL VII	22	23	26	20	21	14	126
BALLENITA					4	4	8
SANTA ELENA					3	12	15
<b>TOTAL</b>	<b>734</b>	<b>736</b>	<b>769</b>	<b>670</b>	<b>701</b>	<b>725</b>	<b>4335</b>

FUENTE: CTE

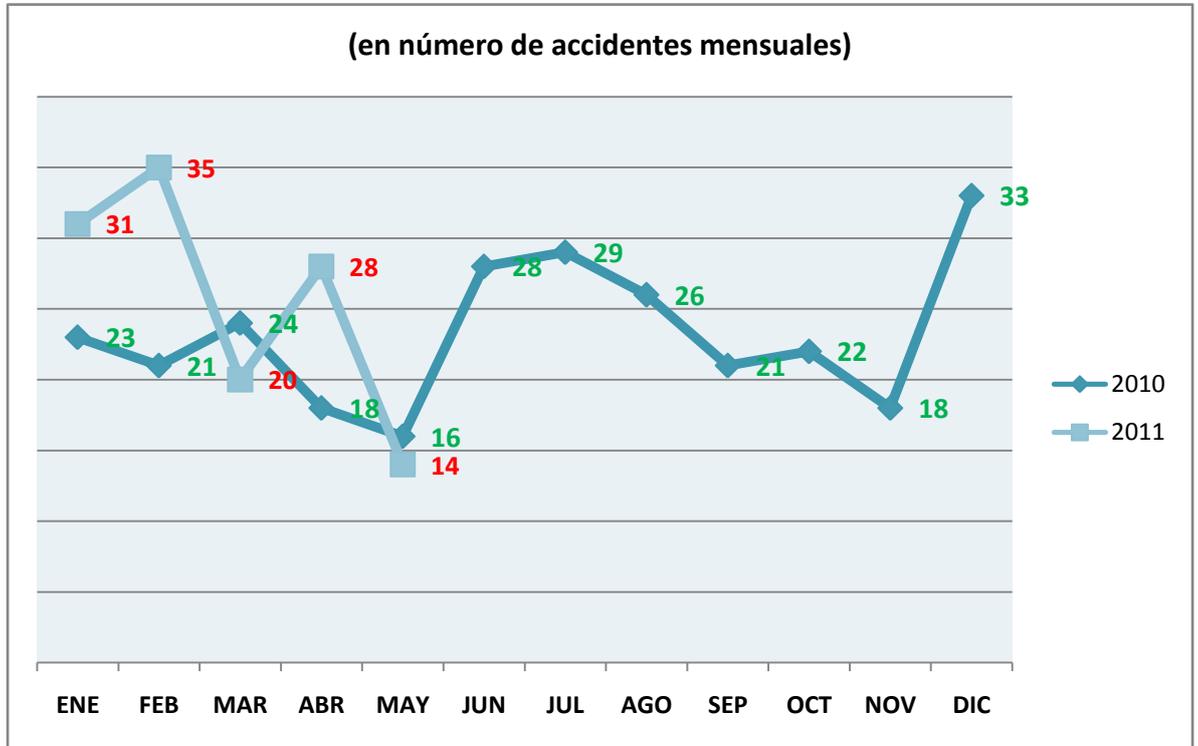
La realidad de los índices de accidentes de tránsito que se registran en la Provincia de Santa Elena no dejan de ser alarmantes como los índices nacionales y de la provincia del Guayas, a continuación se reflejan en el siguiente cuadro comparativo del año 2010 en relación a los resultados de los meses enero a mayo del año 2011.

**TABLA 20 - SANTA ELENA: NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(Año 2010 – Enero a Mayo 2011)**

AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
2010	23	21	24	18	16	28	29	26	21	22	18	33	279
2011	31	35	20	28	14								128

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: CTE – SANTA ELENA

**GRAFICO 18 – SANTA ELENA: COMPARATIVO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**  
(Año 2010 – Enero a Mayo 2011)



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: CTE – SANTA ELENA

Los principales tipos de accidentes de tránsito son por: atropello, arrollamiento, caída de pasajeros, encunetamiento, estrellamiento, rozamiento, choque, colisión, volcamiento, siendo el CHOQUE el tipo de accidente más frecuente con el 46% de en el año 2010 y con el 58% en lo que va del año 2011; seguido por el ATROPELLO con el 19% y 20% en los años 2010 y 2011 respectivamente.

Las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena se da por la Impericia e imprudencia de los conductores y por el exceso de velocidad, a continuación se presenta cuadro comparativo de los años 2010 y 2011:

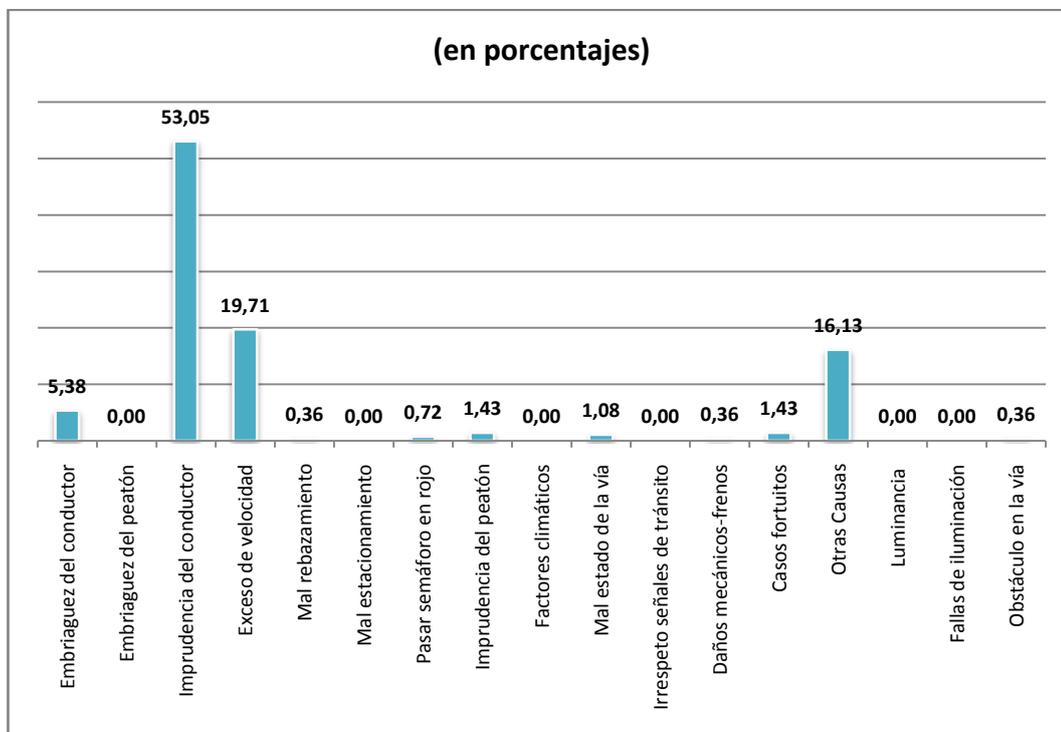
**TABLA 21 – SANTA ELENA: CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**  
(Año 2010 – Enero a Mayo 2011)

<b>CAUSAS DE ACCIDENTES</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Embriaguez del conductor</b>	15	11
<b>Embriaguez del peatón</b>	0	1
<b>Impericia/imprudencia del conductor</b>	148	42
<b>Exceso de velocidad</b>	55	15
<b>Mal rebazamiento – invasión de carril</b>	1	1
<b>Mal estacionamiento</b>	0	0
<b>Pasar semáforo en rojo</b>	2	1
<b>Imprudencia del peatón</b>	4	1
<b>Factores climáticos</b>	0	0
<b>Mal estado de la vía</b>	3	0
<b>No respeto a las señales de tránsito</b>	0	4
<b>Daños mecánicos-frenos</b>	1	1
<b>Casos fortuitos</b>	4	2
<b>OTRAS CAUSAS(Por determinarse proces. Invest.)</b>	45	45
<b>Luminancia (encandilamiento)</b>	0	4
<b>Fallas de iluminación</b>	0	0
<b>Obstáculo en la vía</b>	1	0
<b>TOTALES</b>	<b>279</b>	<b>128</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: CTE – SANTA ELENA

En el gráfico siguiente se evidencia que la impericia e imprudencia del conductor representa el 53,05% de las causas de los accidentes de tránsito, seguido del exceso de velocidad con el 19,71% y de la embriaguez del conductor con el 5,38%. Debo mencionar que el 16,13% correspondiente a otras causas, se refiere a accidentes que no se han determinado las causas por encontrarse en procesos de investigación.

**GRAFICO 19 – SANTA ELENA: CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(Año 2010)**



Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: CTE – SANTA ELENA

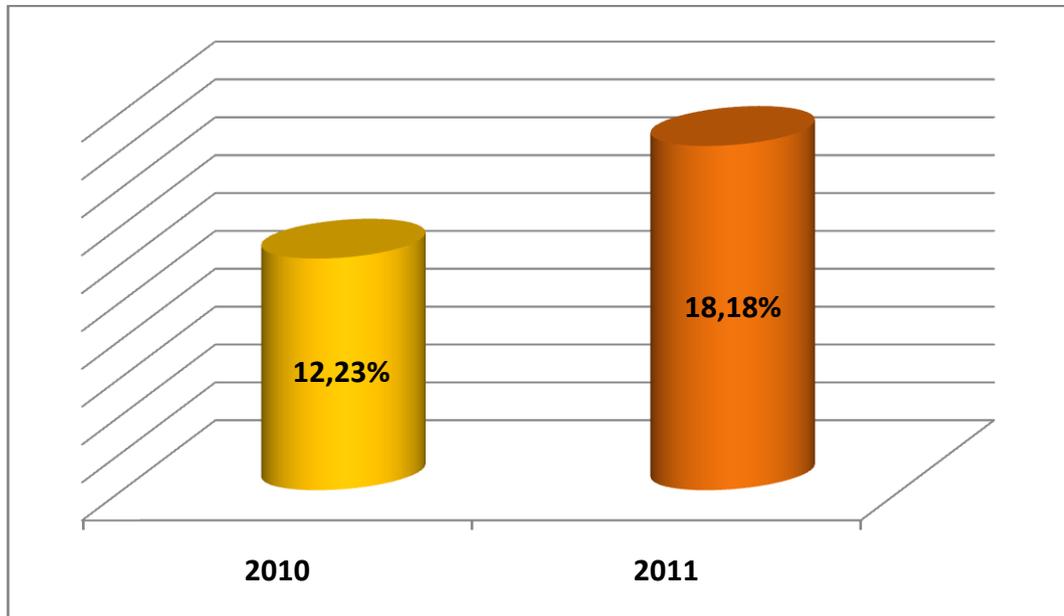
El número de víctimas de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena, en el año 2010 asciende a 327 con un índice de mortalidad del 12,23% y de Enero a Mayo de 2011 suman 88 víctimas con el 18,18% como índice de mortalidad.

**TABLA 22 – SANTA ELENA: VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
(Año 2010 – Enero a Mayo 2011)**

VICTIMAS	2010	2011
MUERTOS	40	16
HERIDOS	287	72
TRAUMATICOS	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>327</b>	<b>88</b>

Elaborado por: Juan Roberto Castello Villanueva  
FUENTE: CTE – SANTA ELENA

**GRAFICO 20 – SANTA ELENA: INDICE DE MORTALIDAD**  
**(Año 2010 – Enero a Mayo 2011)**



Podemos concluir que los accidentes de tránsito en su mayoría son producto de la falta de conciencia de los conductores y peatones que hacen caso omiso a las normas de tránsito, lo cual nos conlleva a hacernos una reflexión sobre la responsabilidad que debemos tener al conducir un vehículo o transitar por las vías.

Es importante que los ciudadanos demos un cambio de actitud en lo que a educación y seguridad vial corresponde. Si bien es cierto, las instituciones rectoras del tránsito tienen responsabilidad en el tema, pero es indispensable contar con la colaboración de la ciudadanía. La madurez de una sociedad se demuestra, en la capacidad de obrar por responsabilidad propia, y no por imposición externa.

## 4.2 JUSTIFICACIÓN

El Plan propuesto se fundamenta en la Constitución del Ecuador (ASAMBLEA/NACIONAL, 2008) establece en el Título VII Régimen del Buen Vivir, Capítulo Primero Inclusión y Equidad, Sección Duodécima 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 aeroportuarias y portuarias”.

A través de la Constitución se promueve el transporte público masivo, garantizando su libertad sin ningún tipo de privilegios.

Se consideró para la propuesta de este Plan, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente (ASAMBLEA/CONSTITUYENTE, 2009), nos indica como lo siguiente:

**Art. 1.-** La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Es decir que el Objeto de esta Ley es proteger a personas y bienes que se trasladen por la red vial. Además se menciona a la planificación como uno de los mecanismos para garantizar el desarrollo de nuestro país y el bienestar de los ecuatorianos.

**Art. 9.-** Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Este artículo nos indica que todos los ciudadanos ecuatorianos tenemos libertad de circulación, con sujeción a esta Ley.

**Art. 11.-** El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

La Ley garantiza a través de este artículo la participación ciudadana en Políticas de Transporte.

El Libro Tercero Del Tránsito y la Seguridad Vial, en el Título I Del Ámbito del Tránsito y la Seguridad Vial, indica:

**Art. 87.-** Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

Siendo estos los involucrados que se sujetan a las disposiciones de esta Ley.

**Art. 88.-** En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

- a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
- b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
- c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
- i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,
- j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio.

Todos estos objetivos que se establecen en la Ley corresponden a la justificación esencial que respalda la propuesta del “Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial”, para regular la corresponsabilidad de los conductores y peatones como causantes de los accidentes de tránsito.

Las consecuencias que se derivan de los accidentes de tránsito inciden económica, social y culturalmente en las familias peninsulares, por lo tanto el

impacto y relevancia de este plan representará un aporte significativo para la comunidad.

Se pretende lograr un cambio social a través de la concienciación, educación y motivación en la ciudadanía en general, buscando los mejores mecanismos que determinen la reducción del número de accidentes que han ocasionado la muerte de miles de personas a nivel nacional y decenas a nivel provincial, así como el cumplimiento de las normas correspondientes.

### **4.3 MISIÓN**

La misión del Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial es articular, coordinar e impulsar un conjunto de estrategias y de acciones de instituciones públicas y privadas y de organizaciones civiles, para mejorar la seguridad vial a efecto de disminuir los impactos negativos en mortalidad, morbilidad y pérdidas económicas, ocasionados por los accidentes de tránsito.

### **4.4 VISIÓN**

Consolidar a la Educación y a la Seguridad Vial como la principal prioridad provincial y promover las mejoras de las condiciones de seguridad en nuestras vías en beneficio de la calidad de vida de los ciudadanos de la Provincia de Santa Elena.

## **4.5. OBJETIVOS**

### **4.5.1 OBJETIVO GENERAL**

Promover una movilidad segura de los habitantes de la Provincia de Santa Elena, mediante acciones de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad vial, tendientes a minimizar sus impactos, priorizando problemáticas críticas que afectan a los ciudadanos peninsulares.

### **4.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Evitar los accidentes de tránsito tanto de peatones como de conductores, en la Provincia de Santa Elena.
2. Crear actitudes de prevención, y conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tránsito.
3. Conocer las normas de Circulación Peatonal en carreteras y avenidas, además tener un comportamiento adecuado como peatón en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.
4. Impulsar el uso adecuado y con sentido de responsabilidad de los vehículos de transporte en general.
5. Crear actitudes de respeto a las normas y hacia los policías de tránsito como servidores en la vigilancia y ordenación del tránsito.
6. Interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tránsito.
7. Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.
8. Identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los accidentes de tránsito.
9. Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas, triciclos y motocicletas teniendo conciencia de los peligros que puedan suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.

10. Promover campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tránsito en la Provincia de Santa Elena.

#### **4.6 HIPÓTESIS**

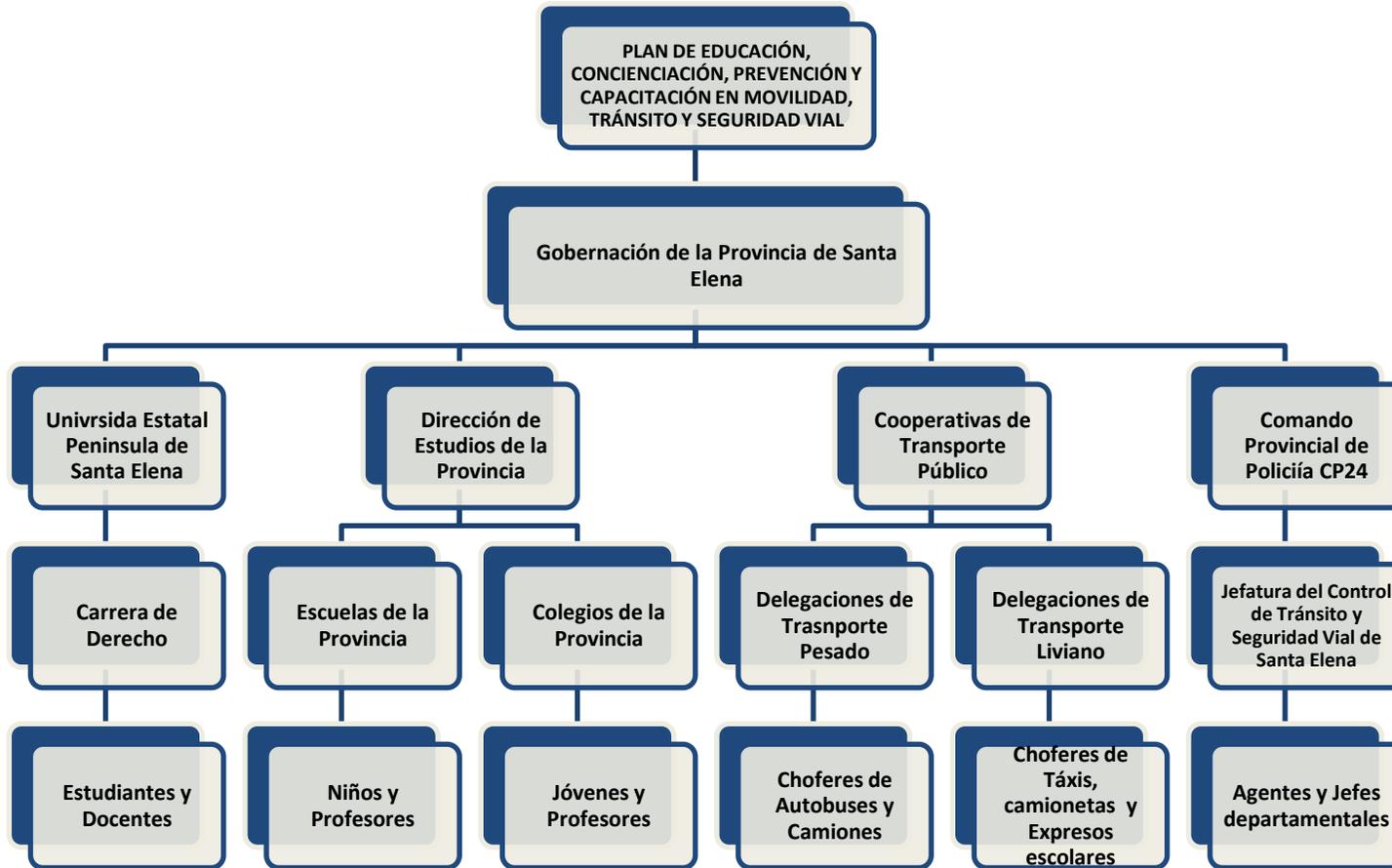
Por lo antes expuesto puedo concluir en la siguiente hipótesis:

“Mediante la aplicación del Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, se reducirá significativamente los índices de accidentes de tránsito y sus consecuencias de mortalidad y morbilidad en la Provincia de Santa Elena”.

#### **4.7 ESTRATEGIAS DEL PLAN**

1. Promover una cultura y conciencia en seguridad vial en la Provincia de Santa Elena.
2. Difundir a los conductores de la transportación pública la Normativa Jurídica actual de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
3. Posicionar en la conciencia de los ciudadanos mensajes claves sobre seguridad vial en la Provincia de Santa Elena.

#### 4.8. ORGANIGRAMA PARA EJECUCIÓN DEL PLAN



#### 4.9 DESCRIPCIÓN DEL PLAN

El Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, se lo concibió a partir de los resultados obtenidos en este trabajo investigativo, donde se pudo determinar que la mayoría de los peatones y conductores desconocen las Leyes de Tránsito y Seguridad Vial. Además se determinó la predisposición de las Autoridades locales y provinciales, para participar activamente de procesos referentes a la seguridad vial.



#### 4.9.1 PROGRAMA DE EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN VIAL

<b>ESTRATEGIA 1:</b> PROMOVER UNA CULTURA Y CONCIENCIA EN SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA
<b>PLAN:</b> EDUCACIÓN, CONCIENCIACIÓN, PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN EN MOVILIDAD, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
<b>PROGRAMA 1:</b> <b>PROGRAMA EDUCATIVO EN SEGURIDAD VIAL</b> <b>“EDÚCATE PARA SALVAR VIDAS”</b>
<b>OBJETIVO DEL PROGRAMA</b> Crear una Cultura y conciencia ciudadana sobre seguridad vial, desde la educación primaria y secundaria, convirtiendo a niños y jóvenes en multiplicadores, difusores y dinamizadores del conocimiento de las normas de Educación y Seguridad Vial.
<b>JUSTIFICACIÓN</b> Los accidentes de tránsito se consideran como un problema social, económico y cultural, porque causan conmoción Psico-social a la comunidad en general sean o no estás parte de el accidente de tránsito, es así que convencidos que la única estrategia para disminuir este mal es con la educación a los niños y jóvenes de la Provincia de Santa Elena, se propone la Educación en temas de Seguridad Vial.
<b>METAS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Crear una cultura y conciencia ciudadana sobre la Seguridad Vial, la correcta utilización de las avenidas y vías públicas de la Provincia.</li><li>• Promover el respeto a las normativas y leyes de tránsito vigentes en nuestro país.</li></ul>

<b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b> 12 meses	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b> Un Plan de Estudios Un Manual de Educación Vial N° de Estudiantes universitarios Capacitados N° de Estudiantes escolares capacitados N° de Estudiantes colegiales capacitados N° de Establecimientos educativos participantes N° de Informes Trimestrales de Actividades				
<b>RESPONSABLES</b> • Gobernación de la Provincia de Santa Elena • Director(a) de Educación • Directores(as) y Rectores(as) de Planteles Educativos • Jefe de Educación Vial de la Policía de Tránsito • Director de la Carrera de Derecho -UPSE					
<b>ACTIVIDADES GENERALES</b>	<b>CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN</b>				<b>RECURSOS A UTILIZAR</b>  • Financieros • Talento Humano • Materiales
	I TRIM	II TRIM	III TRIM	IV TRIM	
Suscripción de un Convenio con: Dirección de Estudios, UPSE y Policía de Tránsito					
Diseño del Plan de Estudios (Policía de Tránsito)					
Diseño de un Manual de Educación Vial (Policía de Tránsito)					
Capacitación Estudiantes Carrera de Derecho					
Coordinación con Planteles Educativos					
Educación Vial a Niños y Jóvenes					
Informe de resultados					
<b>PRESUPUESTO</b> Gobernación Provincia de Santa Elena					

#### 4.9.2 PROGRAMA DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD DE TRÁNSITO

**ESTRATEGIA 2:** DIFUNDIR A LOS CONDUCTORES DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA LA NORMATIVA JURÍDICA ACTUAL DE LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

**PLAN:** EDUCACIÓN, CONCIENCIACIÓN, PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN EN MOVILIDAD, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

**PROGRAMA 2:**

### **PROGRAMA DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD DE TRÁNSITO**

**“CONDUCTORES RESPONSABLES = VIDAS SALUDABLES”**

#### **OBJETIVO DEL PROGRAMA**

Concientizar y prevenir los accidentes de tránsito que comprometen gravemente la vida de los habitantes de la Provincia de Santa Elena, mediante capacitación a los conductores del transporte público, para reducir los riesgos a los que se exponen y sus posibles consecuencias.

#### **JUSTIFICACIÓN**

El elevado índice de accidentes de tránsito ocasionado principalmente por el exceso de velocidad, la impericia e imprudencia de los conductores y por embriaguez de los conductores, motiva la implementación de este programa de capacitación a los choferes de vehículos pesados (autobuses y camiones) y, choferes de vehículos livianos (taxis, taxi-ruta, camionetas, expresos escolares); para optimizar el servicio, sensibilizándolos sobre la importancia que tiene para los usuarios un buen trato al interior de los automotores e instruyéndolos sobre buenas prácticas de manejo que eviten agravar los problemas de congestión y contaminación atmosférica.

<b>METAS</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disminuir en un 20% el índice de accidentes de tránsito, ocasionados por los conductores del transporte público</li> <li>• Reducir el 10% las tasas de mortalidad y morbilidad como consecuencia de los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.</li> </ul>					
<b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b>		<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>			
12 meses		Un Convenio Suscrito			
<b>RESPONSABLES</b>		Un Plan de Estudios de Prevención de Tránsito			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernación de la Provincia de Santa Elena</li> <li>• Presidentes de las Cooperativas de Transporte Público</li> <li>• Jefe de Educación Vial de la Policía de Tránsito</li> <li>• Director de la Carrera de Derecho - UPSE</li> </ul>		Un Manual de Prevención de Tránsito			
		Plan de Estudios de la Normativa Jurídica			
		N ° de Choferes de vehículos pesados capacitados			
		N° de Choferes de vehículos livianos capacitados			
		N° de Informes Trimestrales de Actividades			
<b>ACTIVIDADES GENERALES</b>		<b>CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN</b>		<b>RECURSOS A UTILIZAR</b>	
		I TRIM	II TRIM		III TRIM
Suscripción de un Convenio con: Cooperativas de Transporte, UPSE y Policía de Tránsito					
Diseño del Plan de Estudios en Prevención de Accidentes de Tránsito y Conducción a la Defensiva (Policía de Tránsito)					
Diseño de un Manual de Prevención en Seguridad de					
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financieros</li> <li>• Talento Humano</li> <li>• Materiales</li> </ul>	

Tránsito (Policía de Tránsito)				
Diseño del Plan de Estudios sobre la Normativa Jurídica (Carrera de Derecho)				
Coordinación con Cooperativas de Transporte Público: Pesados y Livianos				
Capacitación sobre Prevención de Accidentes de Tránsito y Conducción a la Defensiva (Policía de Tránsito)				
Capacitación Jurídica sobre la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial a Choferes de Cooperativas de Transporte (Estudiantes Carrera de Derecho)				
Informe de resultados				
<b>PRESUPUESTO</b>				
Gobernación Provincia de Santa Elena				

### 4.9.3 PROGRAMA DE COMUNICACIÓN VIAL

<b>ESTRATEGIA 3:</b> POSICIONAR EN LA CONCIENCIA DE LOS CIUDADANOS MENSAJES CLAVES SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA
<b>PLAN:</b> EDUCACIÓN, CONCIENCIACIÓN, PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN EN MOVILIDAD, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
<b>PROGRAMA 3:</b> <b>PROGRAMA DE COMUNICACIÓN VIAL</b> <b>“PRESERVAR LA VIDA EN CALLES Y CARRETERAS”</b>
<b>OBJETIVO DEL PROGRAMA</b> Coadyuvar e impulsar el desarrollo de comportamientos seguros y responsables en conductores y peatones para la prevención de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, mediante estrategias de sensibilización que permitan evitar y/o disminuir las lesiones, discapacidad y pérdida de vidas.
<b>JUSTIFICACIÓN</b> Como complemento de el Plan de Educación, Concienciación, Prevención y Capacitación en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial y, por el elevado índice de mortalidad y morbilidad, se deberá diseñar e implementar, para la formación y difusión de una cultura vial en la ciudadanía peninsular, un programa comunicacional el cual estará orientado a combatir la causas que generan los principales accidentes de tránsito o las situaciones que las promuevan en la Provincia de Santa Elena.
<b>METAS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mejorar la seguridad en las vías públicas y en las carreteras de la Provincia de Santa Elena.</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que los usuarios de las vías públicas y carreteras respeten las normas de tránsito, conscientes de que son sobre todo un respeto hacia los demás usuarios.</li> </ul>					
<b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b>		<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>			
12 meses		Un Convenio Suscrito			
<b>RESPONSABLES</b>		Una Campaña de Comunicación			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobernación de la Provincia de Santa Elena</li> <li>• Presidentes de las Asociaciones de Prensa, Radio y Televisión</li> <li>• Jefe de Educación Vial de la Policía de Tránsito</li> <li>• Director de la Carrera de Comunicación Social - UPSE</li> </ul>		N° de Programas radiales realizados N° de Programas televisivos realizados N° de Folletos informativos distribuidos N° de Actividades recreativas realizadas N° de Informes Trimestrales de Actividades			
<b>ACTIVIDADES GENERALES</b>		<b>CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN</b>		<b>RECURSOS A UTILIZAR</b>	
		I TRIM	II TRIM		III TRIM
Suscripción de Convenio: Gobernación - UPSE – Asociaciones de Prensa, Radio y Televisión					<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financieros</li> <li>• Talento Humano</li> <li>• Materiales</li> </ul>
Diseño de una Campaña de Comunicación en Prevención de Accidentes de Tránsito (Estudiantes Carrera de Comunicación Social – UPSE)					
Sensibilización a los periodistas, comunicadores y líderes de					

opinión				
Distribución de material informativo en áreas estratégicas de la Provincia de Santa Elena				
Ejecución de Programas de Radio y Televisión				
Realizar Campañas Recreativas (caminatas, ferias, entre otras)				
Informe de resultados				
<b>PRESUPUESTO</b>				
Gobernación Provincia de Santa Elena				

## **CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

La investigación del tema se ha realizado con profunda responsabilidad; los resultados obtenidos son fruto de las experiencias que día a día se obtiene en los Juzgados de la Provincia de Santa Elena, de las reuniones formales y conversaciones informales mantenidas con los agentes de tránsito de la Provincia y con el personal del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito, SIAT; de la comunicación fructífera con los contraventores o usuarios de la justicia, así como con sus familiares; de la capacitación periódica que realiza el Consejo de la Judicatura a los Jueces, a fin de unificar criterios para una mejor administración de justicia; de los seminarios y conferencias en materia de tránsito a los cuales he asistido de manera particular para compartir y profundizar conocimientos. El estudio sobre las contravenciones de tránsito en la Provincia de Santa Elena, causas y sus consecuencias se complementa con las consulta en libros, tesis, revistas, periódicos, entre otros.

Este modesto trabajo está a disposición de los profesionales del derecho, en especial de mis futuros colegas, los abogados en libre ejercicio, así como también de los estudiantes de derecho, a quien invito a involucrarse y profundizar sus conocimientos en materia de tránsito, por ser de gran interés.

### **5.1 CONCLUSIONES**

1.- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2.008, incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica

de Tránsito luego de diez meses, el tres de junio del 2.009, publicado en el Registro Oficial suplemento No. 604, siendo legal su publicación luego de noventa días de dictada la ley.

2.- La Ley de Tránsito vigente, en cuanto a contravenciones se refiere dispone que se sancione con tres días de prisión únicamente a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, lo cual es positivo, por cuanto este tipo de infracciones de tránsito tienen el carácter de preventivo, para evitar accidentes de tránsito; aunque el artículo 145 de la ley textualmente no faculta la detención del presunto contraventor, en la práctica si se lo aprehende. Las demás contravenciones se sancionan con multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, ya no está en juego la libertad de los conductores; esta normativa jurídica guarda relación con la Constitución de la República que dispone que los Jueces ordenen prisión por excepción y no por regla general.

3.- La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la Provincia de Santa Elena es la falta de cultura de circulación, así arrojan los resultados de las encuestas, que los peatones también son grandes contraventores y además cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretenden hacer lo que ellos quieren, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás.

4.- Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito los mira, entonces conducen en forma relajada, con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.

5.- La Ley Orgánica de Tránsito otorga poder a los agentes de control del tránsito, especialmente en las contravenciones por cuanto está en sus manos citar o no a los conductores de vehículos ante la presencia de una contravención de tránsito; por lo que en cumplimiento de sus delicadas funciones debe cumplir su trabajo respetando la ley, sin abusar de su autoridad; ejemplificando tenemos que puede citar a quien no obedece sus órdenes, lo cual es muy subjetivo; así lo dispone el artículo 142 literal a) de la Ley de la materia.

6.- La Ley Orgánica de Tránsito no permite juzgar a todos los contraventores por igual, nos referimos tanto a los conductores de vehículos que no han obtenido su licencia de conducir, a quienes no se puede reducir puntos por obvias razones, y lo más grave es que legalmente no se puede hacer nada y además continúan manejando automotores; y, a los conductores extranjeros a quienes inclusive no es posible cobrar la multa impuesta por cuanto la ley faculta cancelar hasta después de diez días de notificada la sentencia a los Organismos de Tránsito, peor disminuir puntos en la licencia de conducir, la cual no fue otorgada en nuestro país.

7.- La Ley Orgánica de Tránsito ha creado sanciones para los peatones que en gran parte a veces son culpables directos de accidentes de tránsito, teniendo la Policía serios inconvenientes porque no encuentra maneras de hacer cumplir con la normativa impuesta a los infractores que en su mayoría son menores y personas de la tercera edad.

## **5.2 RECOMENDACIONES**

1.- Los conductores de vehículos, profesionales y no profesionales; y, los peatones debemos cambiar de actitud. Es hora de ejecutar acciones que fomenten la conciencia por la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar por las vías.

2.- Tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; tipificadas en la ley si podemos cumplir nuestras obligaciones y exigir nuestros derechos. Si bien es cierto cuando entró en vigencia la nueva Ley de Tránsito todos desconocíamos su contenido, pero ha transcurrido más de un año y pese a los esfuerzos realizados por algunas Instituciones del Estado por difundir la normativa jurídica, no todos saben su alcance, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.

3.- Solicitar al poder legislativo, a través de sus asambleístas que reforme la Ley en cuanto al juzgamiento de las contravenciones de tránsito, las cuales deben estar respaldadas con prueba que obligatoriamente debe presentar el agente de tránsito; igualmente sugiero que se sancione con penas más drásticas al peatón y a quien conduzca un automotor, con una remuneración básica unificada del trabajador en general, por ejemplo, caso contrario las estadísticas por infracciones de tránsito seguirán en aumento, por impericia de los conductores e irresponsabilidad de los peatones.

4.- Requerir de los Gobiernos de Turno, de los Ministros de Educación y Transporte, que como política de Estado garanticen la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación pública y privada, específicamente en la Provincia de Santa Elena, en todos los niveles, sobre las normas fundamentales y conocimiento pleno de la Ley de Tránsito y su reglamento, conforme lo prescribe el artículo 4 de la Ley Orgánica de Tránsito. Es necesario educar desde niños a todos los ciudadanos para que en su madurez hagan conciencia y respeten la Ley.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ALVARADO, J. (2.005). *Manual de Transito y Transporte Terrestre*. Loja: Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja.

ASAMBLEA/CONSTITUYENTE. (2009). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Jurídica del Ecuador.

ASAMBLEA/NACIONAL. (2008). *Constitución del Ecuador*. Quito: Jurídica El Forum.

AVILA, R. (2001). *Metodología de la Investigación: cómo elaborar la tesis y/o investigación: ejemplos de diseños de tesis y/o investigación*. México: Estudios y Ediciones.

BAUTISTA, M. (2004). *Manual de Metodología de Investigación*. Caracas: Talitip.

CABANELLAS, G. (1.998). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires: Editorial Heliasta.

COMUNIDAD/ANDINA. (2011). *Estadística 2011, Accidentes de Tránsito*. Colombia: Comunidad Andina.

CPP. (2.010). *Codigo de Procedimiento Penal*. Quito: Editorial Juridica del Ecuador.

GALLEGOS, S. (2.009). *La Responsabilidad en el Delito de Tránsito*. Quito: Impresores Hean.

GOMEZ, C. (2000). *Proyectos Factibles*. Valencia: Editorial Predios.

GOMEZ, J. (2.005). *Aprender a Conducir*. Quito.

GUERRERO, W. (1.996). *Derecho Procesal Penal*. Quito - Ecuador: Pudeleco - Editores S.A.

JOSE GARCIA FALCONI. (1.997). *Temas Juridicos en Materia civil, Penal, Laboral, Tránsito, Inquilinato*. Quito: Editorial Alphina.

MENDEZ, C. (2001). *Metodología, diseño y desarrollo del proceso de investigación*. Bogotá: McGRAW-HILL Interamericana S.A.

OLANO, C. (2.003). *Tratado Técnico - Juridico Sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines*. Bogotá : Editorial - ABC.

ONU. (2009). Informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud en consulta con las comisiones regionales de las Naciones Unidas para la seguridad vial. *Conferencia Ministerial de la ONU sobre seguridad Vial* (pág. 18). Moscú: Naciones Unidas.

RODRIGO ZAMBRANO. (2.009). *Nuevos Saldos Básicos Unificados del Trabajador en General. Salarios Sectoriales*. Quito: Editorial Edicontab.

ROMERO, B. (2.001). *La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes*. Murcia: Editorial Madrid.

TORRES, E. (1.979). *Ley de Tránsito y Transporte y sus Reformas*. Quito: Edi-Gab.

ZAMBRANO, A. (1.998). *Manual de Derecho Penal*. Quito: Editorial Edino.