



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA  
DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA  
SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:  
CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL A  
LOS ALUMNOS Y DOCENTES DEL COLEGIO MIXTO PARTICULAR  
UPSE, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD.**

**TESIS DE GRADO**

Previa a la obtención del Título de:

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

**AUTORES:  
FERNANDO RODRIGO SALAZAR CALDERÓN  
ÁNGEL ALBERTO CALDERÓN SÁNCHEZ**

**TUTOR:  
AB. SANDRA CANALIAS LAMAS. MSc.**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

2011

**CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL A  
LOS ALUMNOS Y DOCENTES DEL COLEGIO MIXTO PARTICULAR  
UPSE, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD.**

**TESIS DE GRADO**

Previa a la obtención del Título de:

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

AUTORES:

FERNANDO RODRIGO SALAZAR CALDERÓN

ÁNGEL ALBERTO CALDERÓN SÁNCHEZ

TUTORA:

AB. SANDRA CANALÍAS LAMAS. MSc.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2011

La Libertad, 05 de Agosto del 2011.

Abogado.

**Tito Ramos Viteri.**

**DIRECTOR DE LA CARRERA DE DERECHO**

**Señor Director:**

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, **CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL A LOS ALUMNOS Y DOCENTES DEL COLEGIO PARTICULAR UPSE, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD**, elaborado por los señores FERNANDO RODRIGO SALAZAR CALDERÓN y ÁNGEL ALBERTO CALDERÓN SÁNCHEZ, egresados de la CARRERA DE DERECHO, FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del título de ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, la Apruebo en todas sus partes.

**Atentamente**

AB. SANDRA CANALIAS LAMAS. MSc.

PROFESOR - TUTOR

## **DEDICATORIA**

Dedicamos este trabajo de grado, a todas esas personas que por el desconocimiento o imprudencia, fueron víctimas de un accidente vial.

## **AGRADECIMIENTO**

De manera especial a Dios, que nos ha permitido levantarnos de cada una de nuestras caídas, a nuestros amigos, compañeros, familiares y catedráticos de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

**TRIBUNAL DE GRADO**

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

Lic. Milton González Santos  
DIRECTOR DE LA ESCUELA  
DE CIENCIAS SOCIALES

Ab. Sandra Canalías Lamas. MSc.  
PROFESOR - TUTOR

Ab. Francisco Celleri Lascano.  
PROFESOR DE ÁREA

MSc. Milton Zambrano Coronado  
SECRETARIO GENERAL-PROCURADOR

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

**TEMA: “TALLER DE CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO-VIAL PARA LOS DOCENTES Y ALUMNOS DEL COLEGIO MIXTO PARTICULAR “UPSE”.**

**Autores:** Fernando Rodrigo Salazar Calderón

Ángel Alberto Calderón Sánchez.

**Tutora:** Ab. Sandra Canalías Lamas. MSc.

**RESUMEN**

Los accidentes viales son un problema social por sus efectos irreparables, muchos de estos son producidos por el desconocimiento de la Ley y su Reglamento, debido a que los medios de capacitación son escasos en nuestra sociedad. La educación y capacitación en el entorno social cumple un rol muy importante en los tiempos modernos, pero en la actualidad no se cumple a cabalidad pese a que se encuentra garantizada por la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 26, como un derecho fundamental que tienen todas las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado; así mismo la familia es parte importante dentro de esta temática, se involucra en el proceso educativo, evolutivo y estratégico para el desarrollo social, principalmente en los niños, niñas y adolescentes a quienes se les garantiza la educación desde la niñez, para el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, debiéndose invertir recursos principalmente en la prevención y capacitación, para contrarrestar los peligros que afectan a la existencia humana, de esta forma los organismos e instituciones educativas deben preocuparse por el bienestar de los niños, niñas y adolescentes y la sociedad en general; este trabajo provee material para esa acción educativa que requiere la atención prioritaria de los riesgos viales, con elementos de seguridad y la inclusión de situaciones que son habituales en el tránsito acompañados de otros temas, conocimientos que fortalecen la cultura y conducta vial de las personas, brindando una amplia perspectiva de la complejidad del tránsito moderno, concordando los objetivos de la Ley tales como la organización, planificación, fomento, regulación y control, enmarcados en los principios generales tales como el derecho a la vida y los derechos y obligaciones que establece la Constitución de la República del Ecuador, tales como el libre tránsito y la movilidad, bajo las normas de lo de los artículos 1, 2, y 183 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ante la preocupación del proceso evolutivo de los adolescentes se diseña el presente trabajo de Capacitación Jurídica y Seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, sustentados en los resultados obtenidos por la investigación, tales como el estudio de campo, entrevistas y encuestas, que arrojan resultados preocupantes de desconocimiento de normas legales.

## ÍNDICE GENERAL

<b>Contenido</b>	<b>Pág.</b>
PORTADA	II
APROBACIÓN DEL TUTOR	III
DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTO	V
TRIBUNAL DE GRADO	VI
RESUMEN	VII
ÍNDICE GENERAL	VIII
ÍNDICE DE CUADROS	XII
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XIV
ÍNDICE DE ANEXOS	XVI
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	12
1. ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.	12
1.1. SEGURIDAD VIAL.	12
1.2. EDUCACIÓN VIAL.	15
1.2.1. La educación vial y capacitación en el ámbito jurídico.	16
1.2.2. Elementos jurídicos y actores de la seguridad vial.	19
1.3. METODOLOGÍA DE LA LEY DE TRÁNSITO.	27
1.3.1. Principios Generales	29
1.4. GLOBALIDAD DEL ACCIDENTE VIAL	35
1.4.1. Qué es un accidente de tránsito.	35
1.4.2. Clases de accidentes de tránsito.	46
1.4.2.1. Accidentes simples:	46
1.4.2.2. Accidentes múltiples:	48
1.5. EL PROCESO DEL ACCIDENTE.	56
1.5.1. Evolución del accidente de tránsito.	57



1.5.2	Zona de impacto	60
1.5.3	Reglas de la física que deben ser tomadas en cuenta en un accidente de tránsito.	61
1.6	FACTORES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO	64
1.6.1	Circunstancias y causas del accidente.	64
1.6.2	Circunstancias de la vía y el medio	68
1.6.3	Causas relativas al vehículo.	70
1.6.4	Causas y circunstancias humanas.	71
1.6.4.1	Factores que influyen en la reacción del conductor.	76
1.6.4.2	Valoración médico legal de la alcoholemia.	79
1.6.5	Las drogas en la circulación	81
1.6.5.1	Generalidades	81
1.7	SECUELA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	91
1.7.1	Reparación del daño.	91
1.8	CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.	94
1.8.1	Circunstancias atenuantes.	95
1.8.2	Circunstancias agravantes	97
1.9	LA TUTELA JUDICIAL EN LOS CONFLICTOS DE TRÁNSITO.	101
1.9.1	El derecho a la Tutela Judicial Efectiva.	102
1.9.2	Garantías procesales mínimas	106
1.9.3	Derechos Constitucionales.	109
1.9.4	Derechos Humanos.	112
1.10	ANTECEDENTES PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL DE TRÁNSITO.	113
1.10.1	La acción penal de tránsito.	116
1.10.2.	Mecanismo legal y alternativo aplicable para incrementar conocimientos jurídicos - viales, para prevenir y contrarrestar la accidentalidad.	121

CAPÍTULO II	123
METODOLOGÍA	123
2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	123
2.1 MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.	123
2.2 TIPOS DE INVESTIGACIÓN.	123
2.3 POBLACIÓN Y MUESTRA.	125
2.4 PREGUNTAS CIENTÍFICAS.	127
2.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.	128
2.6 DATOS DE LOS ENCUESTADOS.	129
2.7 RESULTADOS GENERALES DE LOS ELEMENTOS APLICADOS.	166
CAPÍTULO III	168
3. SISTEMA DE TALLERES DE CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL A LOS ALUMNOS Y DOCENTES DEL COLEGIO PARTICULAR “UPSE”, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD.	168
3.1. FORMULACIÓN DE LA MISIÓN Y VISIÓN DEL SISTEMA DE TALLERES DE CAPACITACIÓN.	168
3.1.1. Misión.	169
3.1.2. Visión.	169
3.2 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LA CAPACITACIÓN JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL	169
3.2.1 Objetivo General.	169
3.2.2 Objetivos Específicos.	170
3.3 LÍNEAS DE ESTRATEGIAS	171
CONCLUSIONES	181
RECOMENDACIONES	183

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	186
BIBLIOGRAFÍA	191
ANEXOS	194

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>Contenido</b>	<b>Pág.</b>
Cuadro N° 1 Población a encuestar	125
Cuadro N° 2 Tamaño de la Muestra	127
Cuadro N° 3 Encuesta a los alumnos Colegio Mixto Particular “UPSE”	130
Cuadro N° 4 ¿Qué tipo de vehículo utilizas para movilizarte al colegio?	132
Cuadro N° 5 ¿Quién o quienes te vienen a dejar al colegio?	133
Cuadro N° 6 ¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte según su clasificación?	134
Cuadro N° 7 ¿Crees que las señales de tránsito son importantes?	135
Cuadro N° 8 ¿Tienes conocimiento de Movilidad y Seguridad Vial?	136
Cuadro N° 9 ¿Crees que es importante la Educación Vial?	137
Cuadro N° 10 ¿Dónde vives se ha suscitado algún accidente de tránsito o has evidenciado alguno?	138
Cuadro N° 11 ¿Dónde estudias te dan a conocer alguna información de Educación Vial?	139
Cuadro N° 12 ¿Cuál crees que sería una de las soluciones para incrementar tus conocimientos en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial?	140
Cuadro N° 13 ¿Crees que los conductores que has observado utilizan correctamente las vías?	141
Cuadro N° 14 ¿Crees que es importante una capacitación vial a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena?	142
Cuadro N° 15 ¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?	143
Cuadro N° 16 ¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad?	144

Cuadro N° 17	Encuesta a los alumnos Colegio Mixto Particular “UPSE”	146
Cuadro N° 18	¿Posee usted algún tipo de licencia para conducir vehículo a motor?	147
Cuadro N° 19	¿Posee usted algún medio de transporte?	148
Cuadro N° 20	¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte?	149
Cuadro N° 21	¿Cree usted que se debería considerar al accidente de tránsito un problema de salud pública?	150
Cuadro N° 22	¿Cree usted que en la actualidad se aplica medidas de prevención a los accidentes de tránsito?	151
Cuadro N° 23	¿Conoce usted algún centro de capacitación e información al conductor o peatón que funcione en la actualidad en la Provincia de Santa Elena?	152
Cuadro N° 24	¿Qué se debe incrementar según su criterio para disminuir el índice de accidentes en la Provincia de Santa Elena?	153
Cuadro N° 25	¿Cree usted que le sería importante una capacitación Jurídica y Seguridad Vial como medio de prevención?	154
Cuadro N° 26	¿Seleccione una de las circunstancias que crea usted que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?	155
Cuadro N° 27	¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito Jurídico y seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?	156
Cuadro N° 28	Autoridades vinculadas al Tránsito en la Provincia de Santa Elena	157

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Contenido</b>	<b>Pág.</b>
Gráfico N° 1    Diagrama de barras de la edad de los estudiantes encuestados	131
Gráfico N° 2    Diagrama de barras del Género de la población estudiantil encuestados	131
Gráfico N° 3    ¿Qué tipo de vehículo utilizas para movilizarte al colegio?	132
Gráfico N° 4    ¿Quién o quienes te vienen a dejar al colegio?	133
Gráfico N° 5    ¿Qué tipo de vehículo crees que utilizas para transportarte según su clasificación?	135
Gráfico N° 6    ¿Crees que las señales de tránsito son importantes?	136
Gráfico N° 7    ¿Tienes conocimiento de Movilidad y Seguridad Vial?	137
Gráfico N° 8    ¿Crees que es importante la Educación Vial?	138
Gráfico N° 9    ¿Dónde vives se ha suscitado algún accidente de tránsito o has evidenciado alguno?	139
Gráfico N° 10    ¿Dónde estudias te dan a conocer alguna información de Educación Vial?	140
Gráfico N° 11    ¿Cuál crees que sería una de las soluciones para incrementar tus conocimientos en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial?	141
Gráfico N° 12    ¿Crees que los conductores que has observado utilizan correctamente las vías?	142
Gráfico N° 13    ¿Crees que es importante una capacitación vial a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena?	143
Gráfico N° 14    ¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?	144
Gráfico N° 15    ¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad?	145

Gráfico N° 16	Diagrama de barras del género de la población de la docencia encuestada.	146
Gráfico N° 17	¿Posee usted algún tipo de licencia para conducir vehículo a motor?	147
Gráfico N° 18	¿Posee usted algún medio de transporte?	148
Gráfico N° 19	¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte?	149
Gráfico N° 20	¿Cree usted que se debería considerar al accidente de tránsito un problema de salud pública?	150
Gráfico N° 21	¿Cree usted que en la actualidad se aplica medidas de prevención a los accidentes de tránsito?	151
Gráfico N° 22	¿Conoce usted algún centro de capacitación e información al conductor o peatón que funcione en la actualidad en la Provincia de Santa Elena?	152
Gráfico N° 23	¿Qué se debe incrementar según su criterio para disminuir el índice de accidentes en la Provincia de Santa Elena?	153
Gráfico N° 24	¿Cree usted que le sería importante una capacitación Jurídica y Seguridad Vial como medio de prevención?	154
Gráfico N° 25	¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?	155
Gráfico N° 26	¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito Jurídico y seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?	156

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Contenido</b>	<b>Pág.</b>
Anexo N° 1 Encuesta dirigida a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular UPSE, Abril del 2011.	195
Anexo N° 2 Encuesta dirigida a los Docentes del Colegio Mixto Particular UPSE, Abril del 2011.	199
Anexo N° 3 Entrevista dirigida a la Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena, Junio del 2011.	202
Anexo N° 4 Entrevista destinada al Fiscal de la Unidad de Accidentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena, en el Cantón La Libertad.	203
Anexo N° 5 Entrevista destinada a los abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena, en el Cantón la Libertad.	204
Anexo N° 6 Entrevista destinada a los Agentes de Tránsito de la Policía Nacional en la Provincia de Santa Elena, Cantón la Libertad.	205
Anexo N° 7 Entrevista destinada al Director Administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena.	206
Anexo N° 8 Accidentes del año 2008	207
Anexo N° 9 Accidentes del año 2009	207
Anexo N° 10 Distribución del parque vehicular del Ecuador por Provincia	208
Anexo N° 11 Tabla de alcoholemia	208
Anexo N° 12 Tabla de efectos del alcohol	209
Anexo N° 13 Tabla de efectos médico-legal de alcoholemia	209



## INTRODUCCIÓN

### Planteamiento del Problema.

#### ▪ Planteamiento:

En la vida moderna se ha logrado sofisticar la educación y comunicación, generando ventajas para el desarrollo y desenvolvimiento humano, de la misma forma se contribuye a la aparición de peligros inéditos, entre ellos los incidentes viales de tránsito que asechan a la sociedad; es así que varios estudios estadísticos y registros depurados corroboran la magnitud alarmante de estas tragedias.

*Un informe oficial de la administración federal de carreras de los Estados Unidos confirmo lo expresado, por cuanto el automóvil, por sí solo, a un lado otro medio de locomoción contemporáneos, desde su invención, ha ocasionado 30.000.000 de víctimas mortales; en tanto que dos Guerras Mundiales y otras conflagraciones bélicas desde fines del siglo XIX solo han provocado 23.500.000 muertos<sup>1</sup>.*

Posiblemente queda acotar que en esta cifra faltan cuando menos dos decenas de millones de víctimas en la represión de retaguardia en los países ocupados singularmente en las pruebas insuperables que dieron los rusos y alemanes, a mas de indicar y sintetizar un informe reciente de las Naciones Unidas, que registra, por cada año 1.200.000 muertos y un número de heridos que se acerca a los 50.000.000 a nivel mundial. En las guerras suscitadas a nivel mundial, han caído menos muertos que los registrados actualmente; en nuestro país se registran un aproximado de 12.000 accidentes de tránsito al año, de los cuales producen 2.000 víctimas fatales y 8.000 lesiones lo que es equivalente al 1.5% del PIB aproximadamente. Esto representa a un gasto de alrededor de \$500.000.000 dólares al año, según la OMS<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://ww.infoestadisticauee.com>. Administración federal de carreras de los Estados Unidos.

<sup>2</sup> [www.eluniverso.ec](http://www.eluniverso.ec) Diario El Universo, 2010.

En la Provincia de Santa Elena las estadísticas de los incidentes de tráfico (accidentes de tránsito) son muy elevados, de tal forma que en la base de datos de la Fiscalía provincial dan como resultado que desde enero del año 2010 hasta lo que va del año 2011, se han registrado 299 accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, de los cuales 174 por daños materiales, 111 lesiones y 14 por muerte.

Los representantes de la Fiscalía provincial de Santa Elena, indican que una de las principales causa de las infracciones de tránsito es el desconocimiento de las Ley y su Reglamento, de tal forma que los peatones son quienes más infringen las normas a diario y participan en accidentes de tránsito, entre los principales involucrados se encuentran niños, niñas, jóvenes y personas de la tercera edad; así mismo en los procesos judiciales las partes involucradas se ven inmersas en procedimientos prolongados, que no conllevan a una justicia rápida; dando como resultado la impunidad de los delitos de tránsito, más aun cuando se ha comprometido parte de su cuerpo o lamentables pérdidas humanas, que les imposibilita la continuidad de los procesos; por lo que es recomendable incrementar políticas de prevención, tales como difusión, talleres, capacitación, etc., destinadas a la sociedad para incrementar conocimientos jurídicos, transportación, conducción, conciencia, cultura, seguridad y circulación vial.

Dentro de la jurisdicción del cantón La Libertad se encuentra el Colegio Mixto Particular "UPSE", que funciona en los previos de la Universidad, con cerca de 1.541 estudiantes, 60 docentes y 22 en el área administrativa. La investigación realizada y datos recopilados se determina que la mayoría de los alumnos y docentes desconocen la Ley y el Reglamento de Tránsito, de igual forma no cuentan con una capacitación o educación vial adecuada para su normal desenvolvimiento en las vías, por lo tanto es fácil apreciar el desconocimiento de los alumnos; así mismos de información recopilada a los docentes que varios tienen vehículos y otros licencia de conducir, pero carecen de conocimientos viales, tanto en seguridad vial como en ordenamiento jurídico. Las investigaciones

realizada arrojan resultados relevantes de desconocimiento, para lo cual es necesario incrementar las nociones en el ámbito jurídico-vial, a los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, mediante un taller de capacitación, con la finalidad de surtir un efecto multiplicador que beneficie a los docentes, alumnos, familia y sociedad en general, logrando de esta forma disminuir las estadísticas de los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, cantón La Libertad.

▪ **Formulación del Problema**

¿Cómo incrementar el conocimiento jurídico - vial en los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE” del cantón La Libertad?

- **Objeto.**

El proceso de capacitación a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”.

- **Campo.**

La capacitación Jurídica-Vial, bajo el sustento legal de la Ley de Tránsito y su reglamento, al alcance de los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para lograr una prevención e incremento de conocimientos.

- **Objetivos:**

▪ **Objetivo General**

Diseñar un sistema de Talleres de Capacitación en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial dirigido a los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para el incremento de una cultura y educación vial.

▪ **Objetivos Específicos:**

➤ Profundizar en las normas jurídicas de seguridad vial y sus efectos legales,

destinada a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”.

- Identificar indicadores, instrumentos y técnicas para evaluar el grado de conocimiento de los alumnos y docentes sobre seguridad vial y efectos legales.
- Diagnosticar el estado actual del conocimiento jurídico sobre la seguridad y educación vial de los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”
- Diseñar un sistema de Talleres de Capacitación dirigido a los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE” del cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, en el: “Ámbito Jurídico - Vial”, con enseñanza práctica y teórica, de tal forma se pueda contribuir a la disminución del peligro de movilidad que están sujetos como peatones o futuros conductores.

▪ **Preguntas Científicas.**

- ¿Qué fundamento legal se considera aplicable en la Capacitación Jurídico-Vial, para enriquecer los conocimientos a los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular "UPSE"?
- ¿Qué materiales técnicos, se debe establecer para la aplicabilidad de los objetivos del proyecto de capacitación destinado a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular "UPSE"?
- ¿Qué medios técnicos se debe utilizar en la evaluación de los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular "UPSE", para determinar los conocimientos jurídicos y viales que poseen?
- ¿Qué conocimientos jurídicos poseen actualmente los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular "UPSE", en torno a los efectos del marco jurídico de

tránsito y la educación vial?

- ¿Qué beneficio conseguirán los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular "UPSE" del taller de capacitación Jurídico-Vial, en su vida actualidad y desenvolvimiento social?
  
- ¿Cuál es el efecto que causa el desconocimiento de las normas jurídicas y la educación vial en la sociedad?
  
- ¿Qué tipo de capacitación Jurídico-Vial se debe aplicar a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular "UPSE", para alertar el peligro vial, que asecha a la sociedad y alumnos?

▪ **Justificación del tema:**

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 26 establece: *“La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado... Las personas, las familias y la sociedad tiene el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo”*<sup>3</sup>, de igual forma en el Art. 27 inciso segundo ibídem, menciona *“La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”*<sup>4</sup>. Con la finalidad de incrementar el desarrollo social y desenvolvimiento profesional, la educación se encuentra garantizada por el estado ecuatoriano desde la niñez, que toma en cuenta a los niños, niñas y adolescentes, como grupo de atención prioritaria. Al promover la capacitación jurídica y educación vial como medio de desarrollo integral que garantice la seguridad de movilidad de los niños, niñas y adolescentes, se contribuye a lo que dispone en la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 44 inciso segundo establece *“Las niñas, niños y adolescentes tendrán derecho a su desarrollo integral; entendido como proceso*

---

<sup>3</sup> Art. 26 de la Constitución de la República del Ecuador.

<sup>4</sup> Art. 27 inciso segundo Ibídem.

*de crecimiento, maduración y despliegue de su conocimiento y de sus capacidades, potencialidades y aspiraciones, en un entorno familiar, escolar, social y comunitario de efectividad y seguridad. Este entorno permitirá la satisfacción de sus necesidades sociales, afectivo-emocionales y culturales, con el apoyo de políticas intersectoriales y locales”<sup>5</sup> que servirán para el pleno ejercicio de sus derechos, atendiendo a la necesidad y al principio de interés superior.*

En el Ecuador se ha incrementado el interés en la educación, estableciendo un proceso de desarrollo educativo que pretende evolucionar con políticas y participación ciudadana, tomando a la educación como uno de los puntos de alcance principales, tanto en la inversión, actualización tecnológica y adecuación de las instalaciones educativas.

La educación como derecho fundamental involucra a la sociedad del estado, en una participación activa para el desarrollo de la nación, comprometiendo a los profesionales tanto docentes como directivos, al mejoramiento pedagógico de conocimientos científicos y prácticos.

Con la capacitación se busca soluciones y prevención de infracciones de tránsito, que pueden ser superadas haciendo uso de normas jurídicas, existentes y vigentes en nuestro sistema legal, las cuales según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; trata de acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito o de orden legítima de las autoridades y agentes a cargo de su control y vigilancia; el carácter que se le otorga es culposo y conlleva a la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, a los responsables de las infracciones.

---

<sup>5</sup> Art. 44 inciso segundo de la Constitución de la República del Ecuador.

Para aplicar un ejercicio de participación y vinculación social, por medio de la capacitación en el ámbito Jurídico-Social, fundamentado en lo que establece el Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dice: *“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”*<sup>6</sup>, de esta forma se garantiza la movilidad humana en el territorio, bajo los preceptos legales establecidos en la Ley, cimiento legal que concuerda con lo que reza el Art. 2 ibídem que dice *“La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejora de la calidad de vida del ciudadano, preservación del medio ambiente, desconcentración y descentralización...”*<sup>7</sup>.

Esta es la razón fundamental para el incremento de conocimientos Jurídicos–Viales que debe cubrir la necesidad, mediante una capacitación que permita combatir el desconocimiento de la Ley de Tránsito y su Reglamento; tal desconocimiento de las circunstancias de la infracción, causan un problema grave en la sociedad, quien las comete descarta que nuestra legislación contempla que **“el desconocimiento de la ley no exime, de culpa”**, razón por la cual se presume que la ciudadanía tiene conocimiento de las leyes, y deben dar cumplimiento a su obligación.

Son inevitables los accidentes viales que dejan como efecto secuelas irreparables, tanto en lo social como emocional, es fácil precisar que en mucho de los incidentes de tránsito son evidentes las causas que van desde la irresponsabilidad,

---

<sup>6</sup> Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>7</sup> Art. 2 Ibídem.

negligencia, impericia y desconocimiento de la Ley y su Reglamento, lo que induce a infringir la reglamentación en su movilidad.

Existen en nuestro país escuelas de conducción y sindicatos de choferes que se dedican a la capacitación de un determinado grupo de conductores, bajo una norma y razón social, pero esto no es suficiente para llegar a la conciencia de los conductores y lograr una experiencia que haga más responsable al conductor que forma parte de un automotor.

Existe un problema social, económico y legal, por la falta de comunicación y conciencia de la sociedad en general, no se puede caminar o movilizarse con tal seguridad, debido al peligro que se siente a cada momento por las calles y avenidas del país, así como de la Provincia de Santa Elena, se puede observar a los peatones negligentes y conductores irresponsables que transportan pasajeros o se dedican a realizar el servicio de transporte público, que es otra de las problemáticas que hacen de este un elevado informalismo, induciendo al desorden social. Ante esta perspectiva, es fundamental incentivar valores y cultura vial a la sociedad, quienes son los protagonistas del tránsito, tanto como peatones, conductores, pasajeros, entre otros, de tal forma que existe la necesidad de contribuir con acciones educativas.

Los investigadores, preocupados y motivados por la problemática que existe en el ámbito Jurídico-Vial a causa del desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General, haciendo usos de los conocimientos jurídicos adquiridos en la formación universitaria, encaminando el bienestar social de los niños, niñas y adolescentes peninsulares, procurando disminuir el impacto social de la accidentalidad, en busca de disminuir el desconocimiento de la Ley, pretendiendo contribuir en la estructuración de una cultura vial, fortaleciendo los conocimientos del desarrollo educativo de vinculación colectiva, beneficiando a la comunidad del Colegio Mixto Particular “UPSE”, amparado en lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y



Seguridad Vial y su Reglamento General, se propone un: “Taller de Capacitación en el ámbito Jurídico-Vial para los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para disminuir los efectos irreversibles que producen los incidentes de tránsito (accidentes de tránsito), que afectan a la sociedad, por circunstancias de irresponsabilidad, negligencia, impericia y desconocimiento de la Ley y su reglamento, capacitación destinada a concientizar mediante acciones educativas concretas y valores primordiales de prevención, logrando un efecto multiplicador en beneficio de la sociedad, con el aprendizaje se le da una facultad y oportunidad de transmitir información; facilidad de conocimientos viales y en lo principal tendrá un asesoramiento para el correcto uso de las señales de tránsito, fluido vehicular y la seguridad peatonal.

▪ **Metodología:**

La metodología se basa en un sistema similar al de los talleres, planteada como una propuesta de acción y de práctica, que sirva para potenciar la implantación en el ámbito Jurídico Legal y Educación Vial (Jurídico-Vial), a los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para buscar el conocimiento a través del entorno inmediato, basada en la participación activa del docente y alumno como protagonista de su propio proceso de aprendizaje mediante la interacción social. Este sistema de capacitación se considera idóneo para una programación de este tipo, ya que es aceptado generalmente, en que la inteligencia se va construyendo paso a paso, con la aportación de conocimientos y experiencias que la persona va integrando en sus estructuras mentales, siempre y cuando pueda relacionarlos con conocimientos o experiencias anteriores.

Los capacitados se convierten en investigadores, descubridores y constructores de nuevos significados a partir de otros conocimientos que ya poseen, constituyendo así su aprendizaje una espiral progresiva de nuevos conocimientos (aprendizaje significativo). Desde esta perspectiva, el aprendizaje se facilita poniendo al docente en situación de conflicto cognitivo. Este conflicto cognitivo se produce

cuando el docente, que ya posee conocimientos (nivel de desarrollo real), se enfrenta a una nueva situación desconocida pero que puede ser alcanzada de acuerdo con el nivel de conocimientos que posee (nivel de desarrollo potencial), es en este momento donde el capacitador alcanza especial relevancia como potenciador de conflictos cognitivos, diseñador de situaciones motivadoras que provoquen la investigación, que despierten la curiosidad y, en definitiva, que den lugar a la adquisición de nuevos aprendizajes por descubrimiento. El papel de capacitador, es pues el de una guía en el proceso de enseñanza aprendizaje que orienta, dirige y evalúa la acción, favoreciendo procesos de retroalimentación tanto correctivo como confirmatorio.

Esta metodología es idónea para su aplicación en los módulos teórico-prácticos de la F.P.E., la importante carga práctica de estos módulos hace factible la introducción de situaciones motivadoras y propiciadoras del aprendizaje por descubrimiento.

### **Métodos didácticos.**

Los métodos didácticos utilizados se pueden englobar dentro de los propios de “Talleres” de Educación Vial, tratando de conseguir una programación global y específica que permita desarrollar acciones en tiempos fuera de los horarios laborales y que sirvan para la participación conjunta con los alumnos y sociedad. En este apartado hay que tener muy en cuenta el hecho de que si bien los alumnos parten todos del mismo nivel de estudios no ocurre lo mismo con los docentes, los cuales cada uno tendrá su propio nivel de estudios y sus propias experiencias personales en todo lo referente al tema Jurídico-Vial (realidad sumamente enriquecedora en una capacitación de este tipo).

Por lo anteriormente citado los métodos y la metodología utilizada tienen que ser suficientemente sencilla para poder ser interpretada por todos los participantes en este programa, de ahí la idoneidad de un sistema de talleres para llevar a cabo la

capacitación.

Se aplicará los métodos de investigación tales como: el análisis, la síntesis, método inductivo y deductivo, histórico-teórico, así como la interpretación de normas legales: tales como la Constitución de la República del Ecuador, de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General, Código de Procedimiento Penal, que se aplicará en forma comparativa y combinada según la exigencia de la investigación. Adicionalmente, se aplicara la observación, para palpar de cerca la problemática social que viven los alumnos y docentes, de tal forma recopilar datos para su aplicación. La encuesta, a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, quienes deben contestar un cuestionario sobre educación y seguridad vial, de igual forma sobre los actores viales y la accidentalidad; información que respaldara la investigación. La entrevista será destinada a los Directivos del Colegio Mixto Particular “UPSE”; Jueza del Juzgado primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena, Fiscal del Aérea de Tránsito de la Fiscalía Provincial de Santa Elena; abogados en el libre ejercicio profesional; Agentes de Tránsito de la Policía Nacional de la Provincia de Santa Elena; Directivos y personal administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena, que aporten con información técnica, científica y crítica en el ámbito judicial, legal, practico y seguridad vial, para la capacitación y aplicación en el campo, por último recopilación de información de fuentes internas y externas, encuestas, datos y cifras que disponen los textos, el internet, trabajos de investigación nacionales e internacionales realizados por profesionales del Derecho.

## **CAPÍTULO I**

### **1. ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.**

#### **1.1. SEGURIDAD VIAL.**

Siglos después de la invención de la rueda apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal, de tal forma que a medida que se iba manifestando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica “Edipo Rey”, escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cual, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre el derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de lo que hoy se conoce como escuelas de conductores. Los romanos por su parte, construyeron una red viaria de 150.000 Km para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como “Pare”, claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta

señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto generó más de una discusión.

Al inicio de su invención los vehículos eran simples carruajes, pero se presume que en el año 1769, Nicolás-Joseph Cugnot, creó el primer automóvil, desde entonces el automóvil ha sido uno de los grandes inventos de toda la historia, no se duda, de igual forma el 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos, en Berlín, el Sr. Benz, patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión, es decir con un motor que realizaba el trabajo de moverlo.

Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

Son muchos los beneficios que este gran invento aporta a la economía mundial, pero la verdad es que son también muchas las desgracias, por los accidentes que ha causado, con esto no indicamos que el único causante sea el vehículo como máquina en sí, ni mucho menos, el automóvil como uno de los tres elementos principales, (hombre, vía y vehículo), que participa en el tránsito es el que menos afecta al número de accidentes, puesto que es el conductor el mayor responsable de los accidentes en el tránsito, atribuyéndosele a este entre el 85 al 90% de estos, el otro porcentaje que queda se lo reparten la vía y el vehículo, por este orden. Investigaciones científicas determinan otro punto negativo en contra del movimiento de vehículos a motor, esto es la contaminación atmosférica, si bien esta contaminación podría haber sido muchísimo menor si no hubiesen primado

los intereses económicos, sobre la salud, y no le echemos la culpa a los fabricantes de automóviles, estos han sido unos mandados, para nosotros que todo estaba bajo el control de los gobiernos y las grandes industrias petrolíferas.

Desde hace muchos años se conocen sustitutivos al petróleo, que son menos contaminantes o cero contaminantes como el hidrógeno y la electricidad, de hecho los primeros automóviles que se fabricaron funcionaron con motores de vapor o electricidad y, así, se hubiese seguido con la investigación y evolución de fabricación de automóviles movidos por energías no contaminantes, esto no avanzado mucho porque tenemos en la mano de la naturaleza al petróleo que brinda combustibles derivados con un alto poder calorífico; viéndose la ventaja de este combustible para la creación de mecanismos que aprovecharan su fuerza de detonación, que beneficia su movilidad y velocidad automovilística.

Que el automóvil estaba siendo una fuente importante de contaminación se sabe desde hace mucho tiempo, hoy parece ser que los gobiernos se están concienciando de este grave problema y están facilitando la investigación y desarrollo de fuentes de energía no contaminantes. Consideramos que debe ser necesario resolver este problema en el menor tiempo posible.

Los accidentes, la parte más negativa del tránsito de vehículos, que pudiéndose evitar aunque no en su totalidad, pero una gran cantidad de accidentes se podrían evitar, e incluso son muchos los accidentes que se podrían haber evitado solo con la actuación responsable del conductor, existen muchos conductores que se sientan ante el volante como si se sentasen en el sillón de la casa a ver pasar una película en el televisor. Sobre este tema, del comportamiento del conductor al volante podemos estar escribiendo de forma interminable, lo que sí, personalmente, pensamos y creemos que existen menos accidentes en aquellos lugares donde exista un mayor nivel de educación, de tal forma que se incremente la cultura vial en la sociedad, de aquí la educación interviene en su significado de *respeto*, *cortesía*, *urbanismo*, si utilizáramos solo la primera acepción, “respeto”,

respeto a las personas, tanto si van a pie o en algún tipo de vehículo, respeto a esas normas, leyes, reglamentos o cualquier otra definición que se le quiera dar, estamos seguros que los accidentes disminuirán paralelamente, sin que exista la necesidad de tener que pagar tantas sanciones por no cumplir con determinadas normas, leyes o reglamento, solo respeto hacia los demás.

## **1.2. EDUCACIÓN VIAL.**

En el año 1.987 aparece la educación vial que se empieza a incluir dentro del área de Ciencia Sociales con una metodología cercana a la que luego propondría la reforma educativa. Reforma que le da a la educación vial para la etapa de primaria la categoría de línea transversal al resto de las áreas: "*...la educación moral y cívica, la educación para la paz, para la salud, para la igualdad entre los sexos, la educación ambiental, la educación sexual, la educación del consumidor y la EDUCACIÓN VIAL estarán presentes a través de la diferentes áreas a lo largo de todas las etapas*".

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

Históricamente la Educación Vial ha sido un tema que de una u otra manera ha preocupado tanto a nivel social como educativo. A nivel social, por las consecuencias socio-económicas derivadas de los accidentes de tráfico y a nivel educativo desde la tarea preventiva que podía realizar las instituciones educativas, de tal forma que se puede garantizar la seguridad y existencia humana, fortaleciendo el derecho de libertad y principios sagrados de la existencia como es el derecho de "*la inviolabilidad de la vida*"<sup>8</sup> consagrados y garantizados en la Constitución, la protección de la sociedad y grupos prioritarios, tales como los

---

<sup>8</sup> Art. 66 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador.

niños, niñas y adolescentes para promover la inclusión social.

Los investigadores consideran que la Educación Vial, es el mejor camino para la formación de una conciencia vial, que se debe implementar permanentemente a la sociedad, fortaleciendo conocimientos que surtan efectos beneficiosos en el desenvolvimiento social. Considerando que es necesario para que la Educación Vial sea una realidad eficaz de una evolución continua en todas y cada una de las fases de formación de los ciudadanos, se debe transmitir desde los primeros años de vida, por el constante y fuerte protagonismo del tráfico en nuestra sociedad.

### **1.2.1. La Educación Vial y Capacitación en el ámbito jurídico.**

La modernidad ha generado más comodidad, ha facilitado la comunicación, y ha generado muchas otras ventajas, pero también contribuyó al nacimiento de peligros antes desconocidos; los accidentes viales los mismos que son uno de los peligros eminentes en el Ecuador, las encuestas son irrelevantes ya que el factor humano es una de la causa que marca en 90% de los accidentes.

Ante este panorama, la educación vial interviene en la fomentación de valores, para quienes son protagonistas del tránsito: los peatones, conductores y pasajeros, es decir nada más y nada menos que toda la sociedad.

A medida que ha evolucionado el sistema jurídico en nuestro país, se han designado competencias a instituciones educativas, administrativas y de control, para *promover y mantener campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación; de igual forma el auspicio de programas, proyectos, actividades y publicaciones*<sup>9</sup>, para la contribución de la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente, medios de prevención que se deben transmitir, comunicar e impartir a la sociedad, disposición que no se cumple en la actualidad y cada vez se siente la presencia de la inseguridad, que delata a simple vista la

---

<sup>9</sup> Art. 29 numerales 17 y 18 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.



falta de conocimientos, atentando con la integridad física de los ciudadanos, encontrando a la vista un problema de salud pública y socio-económica, que divaga en el mundo en el que vivimos.

Tenemos en perspectiva a un hombre como un ciudadano responsable, contextualizado en el espacio público como protagonista de la vida en comunidad. Este protagonismo requiere valores aplicables en las múltiples relaciones del tránsito con la máquina, con el medio ambiente y con los demás usuarios de la vía pública, que están reguladas por normas y que se desarrollan en un espacio geográfico determinado, con autoridades jurisdiccionales responsables de proveer y mantener condiciones apropiadas para esas relaciones, contribuyendo a la disminución del riesgo. Ante esta complejidad se avizora en el horizonte una educación vial que necesariamente se aleja de la tradicional, porque los aportes de esta última se ven notablemente disminuidos frente a esta complejidad.

El hombre, concebido como un protagonista de la comunidad que interacciona socialmente en el tránsito, requiere una educación vial que debe ser una acción educativa inicial, permanente y sistemática, que favorece en el desarrollo integral de la sociedad en el plano de los conocimientos que promueve la prudencia de señales y normas, en el progreso de habilidades y destrezas. En el plano humano promueve, valores comunitarios, de tal forma que estos facilite la inserción en el tránsito en armonía con los demás usuarios, con la máquina y con el medio ambiente, obedeciendo las normas y reglamentación de tránsito que deben sujetarse a estas disposiciones legales, “...*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.*”<sup>10</sup>, garantizando una correcta movilidad y seguridad vial.

La Educación Vial y Capacitación son unas de las alternativas que existen en la actualidad para la prevención de la accidentalidad vial, aunque en nuestro mundo

---

<sup>10</sup> Art. 87 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

social no se aplique de forma temporal o permanente pese a la necesidad que se vive a diario en las calles, quedando en un abandono total la aplicación de soluciones para el ser humano, quién se siente abandonado en un lago de desconocimiento jurídico, que lo induce a infringir norma expresa. Es muy importante recalcar que la educación y capacitación vial como medida de prevención aplicable a la sociedad conllevaría a soluciones de índole tanto legal como social, si al hablar de prevención tendríamos resultados de descongestionamiento judicial que sería beneficioso en el ámbito legal, provocando una disminución en el gasto presupuestario del estado; así mismo correlaciona con lo social que ayudaría a “... a) *Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito; b) proteger la integridad de las personas y sus bienes...*”<sup>11</sup>, disposición que previene la comisión de un hecho lamentable como es el accidente de tránsito, muchos juristas concuerdan que la mejor vía de prevención es la educación; una persona ilustrada, es como un árbol con frutos.

Se dispone en el Ecuador que “*La educación Vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones...*”<sup>12</sup>, muchos ciudadanos somos testigos de la falta de educación que existe en la actualidad, efecto que perjudica principalmente a los niños, niñas y adolescentes, que desde su infancia se han desempeñado en otras funciones menos en estudiar, en muchos de los casos por la falta de recursos económicos de sus familiares, si bien es cierto que la educación es gratis en los establecimientos estatales, pero no indica que el padre de familia incurra en gastos, tanto de transportación, alimentación, etc., en estos grupos marginados o pobres se siente la presencia de la inseguridad, quien no se moviliza con la precaución adecuada, solo mantiene la intuición humana que la adquiera desde su existencia, lo que indica que los

---

<sup>11</sup> Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>12</sup> Art. 253 del Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- “La educación Vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

efectos que se ocasionen sería por su desconocimiento, siendo importante educar y capacitar a la sociedad para prevenir. La educación enriquece los conocimientos del ser humano, para el desenvolvimiento social.

La aplicación de la educación vial se da en el campo social, mediante información que ayuda a la prevención, de esta forma sistemática se pretende reducir los accidentes de tránsito que afectan económicamente al Estado, de igual finalidad la protección a la integridad y seguridad a las personas y bienes; y contribuir esencialmente para prevenir la contaminación ambiente.

### **1.2.2 ELEMENTOS JURÍDICOS Y ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL.**

**SISTEMA VIAL.-** Es un conjunto de elementos o factores (humano, material, económico y legal), relacionados entre sí para organizar la circulación peatonal y vehicular.

**TRÁNSITO:** Es el movimiento ordenado de personas, animales y vehículos que circulan por las diferentes vías públicas terrestres del país, sujetos a leyes y reglamentos sobre la materia.

**USUARIOS VIALES.-** Quienes se movilizan libremente por las vías destinadas a la circulación, *“se consideran usuarios de las vías, todas aquellas personas que hacen uso de las vías públicas ya sea como peatones, pasajeros, conductores de vehículos a motor o de tracción humana o animal”*<sup>13</sup>.

**ELEMENTO HUMANO.-** Es considerado el componente más importante dentro del sistema vial y a la vez el más frágil porque tienden a sufrir daños físicos irreversibles o irreparables al suscitarse un accidente de tránsito. El elemento

---

<sup>13</sup> Art. 250 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

humano dentro del sistema vial, indistintamente puede interactuar como peatón, pasajero, ciclista o conductor.

**PEATONES.-** Para efectos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el Reglamento, se considera como peatón a toda persona natural que transita a pie por sus propios medios de locomoción y a los discapacitados que se movilizan en artefactos especiales manejados por ellos mismos o por terceros como; andadores, silla de rueda, silla motorizada y otros<sup>14</sup>. Los peatones tienen derechos y obligaciones consagrados en la Ley y Reglamento en mención.

**Los peatones como personas invidentes, sordomudas, con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales** gozarán de los siguientes derechos y preferencias, además de los comunes de los peatones:

De conformidad a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las personas con movilidad reducida gozan de los siguientes derechos y privilegios a).- *En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce;* y, b).- *Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos*<sup>15</sup>

De las establecidas por el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial se debe aplicar las siguientes: “1.- *Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares;* 2.- *Contar con infraestructura y señalización vial adecuada a sus necesidades que garanticen su seguridad;* y, 3.- *Gozarán de derechos de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos. Es*

---

<sup>14</sup> Art. 198 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y 265 Reglamento General para la aplicación de la Ley.

<sup>15</sup> Art. 200 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

*obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluya el cruce”<sup>16</sup>.*

**PASAJEROS.-** Pasajero es toda persona que usa el transporte público o privado para trasladarse de un lugar a otro sin que sea el conductor, cumpliendo con un pago tarifario regularizado legalmente, para esto tienen los siguientes derechos: “a).- *Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; b).- Exigir a los operadores el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos; c).- Recibir un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales y en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero; d).- Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte; e).- Que se respeten las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adulto mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f).- Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos; de la misma forma deben cumplir con las siguientes obligaciones: a).- Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos; b).- No ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias; c).- Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida; d).- Abstenerse de ejecutar actos que atenten contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público; e).- En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables; f).- No fumar en las unidades de transporte público; g).- No arrojar desde el interior del vehículo desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; y, h).- Las demás señaladas por el*

---

<sup>16</sup> Art. 267 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

*reglamento e instructivos*”<sup>17</sup>.

**CICLISTAS.-** Ciclista es la persona que conduce o guía una bicicleta, sujetándose a las leyes y normativas de tránsito, los mismos que tiene los siguientes derechos: a).- *Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, acepto en aquellos en la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en la que se deberá adecuar espacios para hacerlos; b).- Disponer de vías de circulación privilegiadas dentro de las ciudades y en las carreteras como ciclovías y espacios similares; c).- Disponer de espacios gratuitos libres de obstáculos con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares; d).- Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; e).- Transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional, para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; f).- Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsando el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos*<sup>18</sup>

## **LOS CONDUCTORES:**

**Conductor** es la persona que guía o conduce un vehículo automotor.

### **Deberes del Conductor:**

- En todo momento los conductores de vehículos, son responsables absolutos de la conducción de los mismos. Todo vehículo debe ser guiado

---

<sup>17</sup> Art. 201 Upsupra.

<sup>18</sup> Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

por el costado derecho en la dirección que lleven.

- Debe conducir y maniobrar su vehículo con las dos manos.
- Respetar las zonas de seguridad peatonal, teniendo preferencia los mismos sobre los vehículos.
- Utilizar siempre el cinturón de seguridad.
- Obligar a sus acompañantes o usuarios a utilizar los cinturones de seguridad;
- Transportar niños con los correspondientes dispositivos de seguridad;
- Realizar el mantenimiento periódico de su vehículo.
- Para conducir un vehículo deberá portar su licencia, la matrícula y la póliza de accidentes de tránsito (SOAT), teniendo la obligación de presentarla a los agentes de tránsito las veces que le sea requerido.

**Prohibiciones:**

- Estacionar su vehículo sobre una acera o paso de seguridad peatonal;
- Efectuar reparaciones de los vehículos en las vías públicas.
- Contaminar el medio ambiente mediante la emisión de ruido y gases contaminantes.
- Conducir un vehículo en malas condiciones técnico-mecánicas.

**TRANSPORTE ESCOLAR.-** *Para la seguridad de los estudiantes en la transportación escolar, los vehículos destinados a este servicio reunirán las condiciones técnicas establecidas por las normas INEN y las estipuladas en el reglamento específico que para el efecto emita la Comisión Nacional<sup>19</sup>.*

**AGENTE DE TRÁNSITO:** Miembro de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador profesionalmente capacitado para organizar, regular, vigilar, dirigir y controlar el tránsito peatonal y vehicular; así como para exigir el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestres.

Está conformado por todos los recursos materiales que convergen para un mejor

---

<sup>19</sup> Art. 287 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

desarrollo de la circulación vehicular y peatonal en óptimas condiciones de seguridad y están constituidos por: vías, vehículos y señales de tránsito.

**VÍA.-** Es el espacio público o privado por donde circulan peatones, vehículos o animales, sujetos a normas legales y dispositivos de tránsito. Ejemplo: calles, avenidas, perimetrales caminos, carreteras etc.

### **Componentes de la vía**

**Semáforo Vehicular.-** Son dispositivos tricolores de señales que se sitúan en intersecciones de calles, por cuyo medio se dirige alternativamente el tráfico de vehículos y el tránsito de peatones.

**Línea de ceda el paso.-** Señal en las calzadas antes de las intercepciones para indicar a los conductores el sitio donde deben detenerse si son requeridos, acatando a los dispositivos de señalización.

**Línea de parada.-** señal en las paradas antes de las intercepciones para indicar a los conductores el sitio donde obligatoriamente deben detenerse, acatando los dispositivos de señalización.

**Línea longitudinales.-** Se emplean para determinar carriles y calzadas; para indicar zonas con o sin prohibición de adelantar; zona con prohibición de estacionar; y, para carriles de uso exclusivo de determinados tipos de vehículos.

**Línea transversales.-** Se emplean fundamentalmente en cruces para indicar el lugar antes del cual los vehículos deben detenerse y para señalar sendas destinadas al cruce de peatones o de bicicletas.

**Línea de separación continua doble.-** Las líneas de separación de carriles de circulación opuestas continuas dobles consiste en dos líneas amarillas paralelas, de un ancho de 100 a 150 mm con tachas a los costados, separadas



al menos por el ancho igual a una de ellas. Se emplean en calzadas con doble sentido de tránsito, en donde la visibilidad en la vía se ve reducida por curvas, pendientes u otros, impidiendo efectuar rebasamientos, virajes a la izquierda en forma segura.

**Línea de separación mixta.**- Consiste en dos líneas amarillas paralelas una continua y la otra segmentada, de un ancho mínimo de 100 mm cada una, separada por un ancho de 100 a 150 mm, dependiendo del ancho de la línea segmentada. Esta línea se emplea para indicar la prohibición de rebasar y virar a la izquierda para el sentido del tránsito más próximo a ella, cuando se cumple las tres condiciones detalladas.

**Línea de continuidad.**- Se usa para indicar el filo de la porción de vía asignada al tráfico que circula recto y donde la línea segmentada puede ser cruzada por tráfico que vira en una intercepción o que ingresa o sale de un carril auxiliar.

**Símbolos y leyendas.**- Se emplean tanto para guiar y advertir al usuario como para regular la circulación. Se incluye en este tipo de señalización, flechas, triángulos ceda el paso y leyendas tales como: *Pare, Bus, Carril Exclusivo, Solo Trole, Taxis, Parada Bus, entre otros.*

**Semáforo Peatonal.**- Son dispositivos de señales que se sitúan en intersecciones de calles, pasos de peatones y otros lugares para regular el tráfico de vehículos y el tránsito de peatones.

**Paso peatonas (cebra).**- Zona señalizada para cruce de peatones.

**Paso a nivel.**- Cruce a nivel de una vía con una línea férrea a otra vía.

**Paso desnivel.**- Cruces peatonales vehiculares o ferroviarios que pasan sobre

el nivel de las vías.

**Paso lateral.-** Vía alternativa para evitar el ingreso a una zona poblada.

**Acera o Vereda.-** Parte de la vía pública reservada para el uso exclusivo de los peatones.

**Avenida.-** Vía pública urbana, dividida por islas de seguridad y compuesta por dos o más calzadas en la que existe uno o más carriles de circulación.

**Calzada.-** Parte pavimentada o afirmada de la vía, comprendida entre los bordes del camino y/o aceras, destinada a la circulación del vehículo.

**Calle.-** Vía pública para el tránsito de personas y vehículo dentro de poblaciones y que se compone de aceras y calzadas.

**Carril de circulación.-** Espacio delimitado dentro de una calzada, destinada al tránsito vehicular en el mismo sentido.

### **Clasificación:**

**Vías urbanas.-** Son aquellas que se encuentran dentro del perímetro urbano y que toman el nombre de calles, avenidas y pasajes.

**Vías Perimetrales.-** Son aquellas que se encuentran fuera del perímetro urbano. Se consideran vías de descongestionamiento.

**Vías Rurales.-** Son aquellas que se encuentran fuera del perímetro urbano y por su naturaleza se las considera como carreteras, caminos locales o vecinales.

**Vehículos.-** El vehículo es considerado como el medio que sirve para transportar

personas o bienes de un lugar a otro sobre las vías terrestres. Los vehículos de tracción humana y tracción animal, para circular por las carreteras del país, deberán sujetarse a las leyes y normas de tránsito vigentes.

### **Clasificación:**

**Vehículos a motor.**- Son aquellos impulsados por la fuerza motriz (taxis, camionetas, buses, camiones, etc.

**Vehículos sin motor (Tracción Humana).**- Son aquellos impulsados por la fuerza motriz del hombre (Bicicletas).

**Vehículos de tracción Animal.**- Son impulsados por fuerza animal y generalmente transportan carga pudiendo ser dos o cuatro ruedas.

### **1.3 METODOLOGÍA DE LA LEY DE TRÁNSITO.**

Frente a la dolorosa situación que plantea el desordenado comportamiento de vehículos y peatones que coloca a nuestro país dentro de uno de los primeros puestos a nivel de Latinoamérica por la enorme cantidad de eventos dañosos que se han producido.

Este récord del cual evidentemente no podemos sentirnos orgullosos ha obligado al legislador extremar las prescripciones tendientes a evitar que se produzca tales hechos, lo que le otorga a todo ese universo normativo un marcado de carácter preventivo.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el registro oficial 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictoria e inconsistente.

En la actualidad ha existido una proliferación desordenada de operadores de

transporte terrestre,<sup>20</sup> por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule o controle la actividad de transporte terrestre a nivel nacional y en especial provincial.

Que a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía a nivel nacional.

Existiendo deficiencia en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que interviene la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no contempla aspectos relacionados con la prevención; por lo que el marco legal vigente resulta insuficiente e inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto. Nunca en la historia del país, se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad; es por eso que es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Objeto de la ley; (Art. 1 L.O.T.T.T.S.V.), es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización, y control del Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al

---

<sup>20</sup> Art. 77 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos.

desarrollo socio – económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.<sup>21</sup>

### 1.3.1 Principios Generales

- El derecho a la vida;
- Al libre tránsito y la movilidad;
- La formalización del sector;
- Lucha contra la corrupción;
- Mejorar la calidad de vida del ciudadano;
- Preservación del medio ambiente;
- Desconcentración;
- Descentralización

*¿Qué factores regula el tránsito y la seguridad vial? Están dentro de este aspecto todas las personas que como peatones, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.*<sup>22</sup>

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en la: equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulación, atención al colectivo de personas

---

<sup>21</sup> RO-S 398: 7-AGO-2008.

<sup>22</sup> Art. 87 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

El ámbito de aplicación de la presente ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la modalidad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.

Se presume responsables de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a los que, aun respetado las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

Sin embargo, se establece una movilidad de jerarquización de presunción de disponer; “El embargo goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito”.<sup>23</sup> Con ello viene a robustecer la orientación que inspirara a la responsabilidad objetiva.

La dificultad que plantea la reconstrucción del evento dañoso, en los procesos originados en un accidente de tránsito, especialmente en lo que hace a su existencia y a la culpabilidad de los protagonistas, ha otorgado singular preponderancia al valor de las presunciones para la solución de litigio.

En las infracciones más serias se consagran una presunción legal expresa de culpabilidad para quien incumpla con las conductas que deben ser observadas

---

<sup>23</sup> DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 9.

tanto para la circulación en la ciudades como en las zonas rurales.

A los efectos de hacer mención a las aludidas presunciones, se intenta agrupar las más importantes, podrá establecer esta clasificación: **a)** contra el conductor de un rodado común en el accidente contra otro vehículo o contra un peatón (*velocidad excesiva*); **b)** contra el conductor de un rodado cuando atropella a un peatón (*inadecuada salida a la vía pública, violación a la prioridad del paso del peatón en las sendas de seguridad*); **c)** contra el conductor de un rodado cuando colisiona con otro u otros vehículo (*cambio de dirección imprevista, disminución de la velocidad o detención brusca, debe de reducir la velocidad en las bocacalles y prioridad de paso del que circula por la derecha, virajes antirreglamentarios, cesión del paso ante la existencia de un obstáculo*); **d)** contra el conductor de un rodeo común cuando colisiona con ambulancias, vehículos de la policía o bomberos sin respetar su derecha, su derecho preferencial en caso de que estén acudiendo a urgencias; y **e)** contra el peatón (*detención incorrecta en la calzada o cruce corriendo, o la utilización antirreglamentaria de la calzada*).

Como decíamos en un principio, el mundo de la actualidad se desenvuelve tan dinámicamente que el derecho queda en algunas ocasiones marginado por no estar acompasados con los avances de la ciencia.

La tecnología progresa de tal forma que a los humanos nos es cada vez más difícil aprehender la evolución que se manifiesta en las distintas actividades.

Esta es la causa por lo que los medios de comunicación no han quedado exentos de sufrir las transformaciones de este siglo. Velocidad y seguridad en los vehículos se han incrementado, como así también la cantidad de medios de transporte. Al hablar del accidente de tránsito, debemos hablar también de las clases de transporte:

**SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE.-** Como una forma de aclarar conceptos es necesario dar una definición tanto literal como jurídica que entendemos por trasportes en primer lugar y servicios en segundo lugar

A) TRANSPORTES.- Etimológicamente, esta palabra viene del latín TRANS (al otro lado), y PORTARE (llevar), de allí que transporte en un sentido literal se entiende: “AL TRASLADO DE PERSONAS O DE BIENES DE UN LUGAR A OTRO”. Ahora con el avance de las comunicaciones y la tecnología este concepto se ha ido ampliando y precisando aún más y podemos decir que se estructura al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructura, para esto se entiende como clase de servicio de transporte: **a) Público; b) Comercial; c) Por cuenta propia; y, d) Particular,**<sup>24</sup> por consiguiente el servicio puede ser remunerado por medio de “*actos de comercio, ya de parte de los contratantes, ya de parte de uno de ellos solamente: ... 5.- El transporte por tierra, ríos o canales navegables de mercaderías o de personas que ejerzan el comercio viajen por alguna operación de tráfico;*”<sup>25</sup>.

**TRANSPORTE BENÉVOLO.-** Como una de las clases de transporte; con relación a los perjuicios sufridos por una persona en momentos en que es transportada, corresponde distinguir dos situaciones claramente diferentes: **a)** cuando el traslado que realiza una de las partes intervinientes no recibe ninguna contraprestación de la otra; y **b)** cuando se pacta entre el transportista y el transportado y según haya o no contraprestaciones, diremos que el transporte es, respectivamente, a título oneroso o gratuito.

Suele distinguirse también dentro del transporte gratuito aquel en que no existe ningún interés del transportista, salvo el de prestar el servicio como un favor al transportado y aquel en el cual éste recibe el servicio como consecuencia de otra relación jurídica que vincule a las partes.

---

<sup>24</sup> Art. 51 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

<sup>25</sup> Art. 3 Código de Comercio.



BREBBIA, define al transporte benévolo como “aquellos casos en que el conductor dueño o guardián del vehículo, invita o consiente en llevar a otra persona, por acto de mera cortesía o con la intención de hacer un favor, sin que el viajero se encuentre obligado a efectuar retribución alguna por el transporte”.<sup>26</sup>

A su vez para LLAMBÍAS “existe transporte benévolo o de complacencia cuando el conductor de un vehículo, por un acto de cortesía y con intención de beneficiar a otro el traslado de un punto a otro, sin que la persona favorecida con el transporte se obligue a preste alguna”.<sup>27</sup>

**TRANSPORTE ONEROSO.-** Es necesario definir, en primer término, al contrato de transporte, ya que de su cumplimiento surgirá la responsabilidad del porteador, quien deberá responder por los daños sufridos por los pasajeros.

El transporte por contrato; este tipo de transporte comprende severamente la responsabilidad del transportista, porque impone una obligación resarcitoria, con o sin culpa de ella, salvo claro está, la demostración de que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la propia víctima.

Constituye así una responsabilidad, “Ex lege” de naturaleza objetiva, impuesta por el legislador para inducir al transportista a extremar precauciones en orden a la calidad y estado del material, capacitación y desempeño del personal y el estricto cumplimiento de los reglamentos. Conforme se ha señalado reiteradamente, la finalidad perseguida es el amparo de las presuntas víctimas, para quienes el resarcimiento resultaría ilusorio en la mayoría de los casos si tuviera que demostrar la culpa del transportador.

**TRANSPORTE CLANDESTINO.-** El transporte informal: resultado de varios problemas de movilidad, las fallas en la cobertura del servicio

---

<sup>26</sup> BREBBIA, “Accidentes de automotores”, pág. 231.

<sup>27</sup> LLAMBÍAS, “Tratados obligaciones”, Tomo II, pág. 575.

transporte formal han originado que en varias zonas del país, existan formas de transporte informal como buses piratas, taxis informales, moto taxis y tricimotos. Es necesario que la administración organice bien el sistema de movilidad, de lo contrario este tipo de servicio irregular seguirá circulando y tendrá justificación, dada la necesidad de los ciudadanos. Sobre el transporte informal en las ciudades debemos acotar que las autoridades califican como "piratas" a quienes prestan un servicio de transporte sin las licencias expedidas legalmente y sin el permiso de operación correspondiente, de tal forma que se los persigue y multan periódicamente por su actividad; sin embargo, para los habitantes de muchas zonas del país donde no llegan las rutas de transporte público, los vehículos informales se han convertido en su única salvación a la hora de movilizarse, pese a que las sanciones son fuertes contra los informales y para esto se toma en cuenta la voluntad del transportado que su presencia en el vehículo sea desconocida por quienes poseen el gobierno de éste, sea el dueño, el guardia o el conductor.

El propósito del viajero es gozar del traslado, en definitiva, hacerlo lícitamente. No importa si se encontraba dentro o fuera del medio de transporte al momento del hecho ilícito; pues lo que determina la clandestinidad es el ánimo del transportado, ¿Cómo indagar en su intimidad? Bien, la forma en que realiza el viaje, la carencia del boleto de transporte, la falta de prueba suficiente para acreditar que se trataba de un transporte gratuito o benévolo, serán algunos de los elementos que en gran medida incidirán para tener por configurado al transporte clandestino.

Como consecuencia de lo dicho, el transporte clandestino es todo aquel que se efectúa antijurídicamente, sin conocimiento del dueño, guardián o conductor del vehículo, y sin la intención de obtener el pasaje o boleto respectivo (simple- en este último caso – que se trata de una empresa de transporte).<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> SAGARNA, Fernando Alfredo, "Responsabilidad Civil en el Transporte Terrestre", ediciones Depalma Buenos Aires, 1997, pág. 241, 242.

## 1.4 GLOBALIDAD DEL ACCIDENTE VIAL

El accidente vial, desde los primeros años de aparición del automotor, ha ocupado la atención de los gobiernos de todos los estados del mundo, de sus comunidades e incluso de los fabricantes; 110 años después, el accidente vial ocupa la atención de la energía, de la física, de los fabricantes, de la salud pública, del gobierno de cada estado a nivel mundial, de organismos internacionales como la OMS, la ONU, el BANCO MUNDIAL, etc.

¿Es diferente en algo un accidente de tránsito ocurrido en el Ecuador, de uno ocurrido en Argentina o en Colombia? En nada absolutamente. Es el mismo hecho físico, solo que en circunstancias de tiempo, modo y lugar diferentes.

### 1.4.1 Qué es un accidente de tránsito.

*“ACCIDENTE: Es un sentido amplio de un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, sin que se aparte de su naturaleza. En lenguaje jurídico es todo acontecimiento que trae como consecuencia un daño, puede tener origen en un hecho de la naturaleza o un acto del hombre, que altere el orden natural de las cosas, penalmente tiene relevancia cuando es previsible y civilmente cuando el obligado toma a su cargo el caso fortuito. En materia criminal se genera responsabilidad cuando se actúa ilícitamente, mediando la negligencia o el dolo”<sup>29</sup>.*

La palabra “*accidente*” proviene del latín “*accidentem*”, es lo que altera el curso regular de las cosas; suceso eventual, especialmente desgraciado, como el accidente automovilístico; es indisposición que repentinamente priva de sentido o de movimiento.

---

<sup>29</sup> Diccionario Conceptual de Derecho Penal, Edición dirigida por Fernando Quinceno Álvarez, Pág. 16.

Para el derecho, es todo acontecimiento que ocasiona daño, que en sentido amplio, es toda suerte de mal, sea material o moral que suele afectar a diferentes personas o cosas de distintas maneras. Particularmente, daño es el deterioro, perjuicio menoscabo que por la acción de otro se recibe en la propia persona o en los bienes. En Derecho, el daño es cuando un acto hombre origina consecuencias jurídicas y hasta responsabilidad puramente civil o demás criminal, cuando los actos hayan sido ilícitos, se hayan ejecutado sin la debida diligencia con infracción de los reglamentos, las leyes, o mediado negligente o dolo.

*“Los accidentes de tránsito, están constituidos por los choques y atropellos originados por vehículos: automóviles, camiones, motocicletas, bicicletas y también los coches y carros ya decadentes. Los accidentes de tránsito, integran quizás la fuente de mayor cantidad de litigios dentro de todas las jurisdicciones”.*<sup>30</sup>

Se define también, como aquel suceso en el que no puede hacerse nada para evitar que suceda. También puede conceptualizarse como aquel suceso en el que está involucrado un vehículo con otro o con un peatón.

Es importante establecer el significado de hechos de tránsito como aquel suceso que ocurre como resultado de la acción de un vehículo que produzca lesiones a las personas o daños a las cosas, que tenga su circulación de una manera anormal dentro o fuera de la carrera.

Para caracterizar el *accidente de tránsito* se han elaborado innumerable definiciones:

- Para algunos autores, “es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las

---

<sup>30</sup> CABANELLAS, Guillermo; “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, tomo I, Pág. 67.

personas y significa la participación de vehículos y peatones”.

- Para otros “cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas”.
- También se define como, “todo suceso eventual o acontecimiento normal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por hechos directo o por el uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana”.
- Para el programa Internacional de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no internacional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte.

Las definiciones innumerables, como los que se acontece también en otros campos, en lugar de proporcionar un concepto exacto producen una duda; pues para algunos tratadistas en el tránsito es una cosa y para otros guardan entre sí, cierta semejanza, es decir algunas de concuerdan en que para un evento de tránsito se reporte como accidente, debe existir el daño en las cosas o en la integridad física de las personas, o ambas cosas a la vez. Luego es necesario que el daño este presente por muy pequeña que sea su magnitud y esto es lógico porque siempre que el accidente se produzca habrá señales de su ocurrencia por más que ellas sean de escasa significación.

Explicita o tácitamente también concuerdan en la presencia de vehículos y/o personas en el evento, pero en la definición del Servicio Informativo Especializado en Investigación (PIEB) solo se admiten vehículos a motor en transporte para definir el concepto estadísticamente, aun basado en la clasificación de ellos también espiritual al resto de los vehículos pero de manera irrelevante.

Las definiciones concedidas contemplan también otros elementos de escasa importancia, que de alguna manera están involucrando en todas ellas. Pareciera que la más próxima al concepto global y que presenta menos reparos es la designada en tercer término, con la particularidad de tener la amplitud suficiente para incluir en el concepto, otras situaciones que en el hecho son accidentes y que sin embargo no se realizan con profundidad requerida, que afecta directamente a la comunidad como un todo y que pareciera poderse incluir solo por la amplitud de la definición y no como una demostración que esta fuera tomadas en cuenta.

El Abg. Fernando Yavar Núñez señala que un accidentes de tránsito “*es toda conducta de imprudencia, inobservancia y negligente que realizan los conductores los mismos que agregado a la impericia y negligencia pueden provocar infracciones a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; dependiendo de la magnitud o la circunstancia con que se produce, puede ser calificadas por la autoridad judicial en base de la misma ley, en delitos y contravenciones*”<sup>31</sup>.

Las desgracias y daños que los vehículos de toda clase causen a sus iguales y a conductores, pasajeros y peatones, han suscitado el refinamiento de la técnica jurídica en cuanto a la *responsabilidad civil*<sup>32</sup>. Se establece así que el dueño del vehículo o el conductor del mismo, este a través del concepto de custodio o guardián respecto de los daños causados, sin que la víctima precise probar la culpabilidad ajena.

En el caso de los vehículos de transporte público se considera una responsabilidad a las operadoras que indica: “... *Inciso segundo: En el caso del transporte público*

---

<sup>31</sup> YAVAR NÚÑEZ, Fernando; “Preguntas y Respuestas a las Leyes de tránsito”, tomo I 1995, pág. 60.

<sup>32</sup> El talión económico jurídico: la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios referidos por uno mismo o por un tercero, sin causa que excuse de ello. El proceso jurídico lleva a fijar la responsabilidad civil, de eminente sentido económico, en los bienes afectados expresamente.

*a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirara el cupo del vehículo accidentado y la operadora será sancionada con hasta sesenta días de suspensión de su permiso de operación y de conformidad con la ley”.*<sup>33</sup>

Ahora bien, como no se reconoce una responsabilidad *objetiva absoluta*<sup>34</sup>, el causante material del *accidente de tránsito o circulación* puede probar, para absolución propia, la culpabilidad ajena.

En cuanto a los accidentes de tránsito entre dos o más vehículos, hay que estar a los hechos. La menor infracción reglamentaria de la circulación provoca la culpabilidad total de los daños y hasta puede suscitar la pena por imprudencia. De no probarse transgresiones definidas, o de compensarse las culpas, entre los conductores, de cual soportan sus daños.

Los estragos, como dato tan exacto e impresionante acerca de la mortalidad y lesiones que estos *accidentes* origina, cabe sintetizar un informe reciente de las naciones Unidas, que registra, por año hay 1200.000 muertos y un número de heridos que se acerca a los 50000.000 a nivel mundial.

Las cifras de heridos varían mucho según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas socio educativas de prevención.

Otros estudios estadísticos y regionales depurados corroboran la magnitud alarmante de estas tragedias. "Las pruebas indican que el aumento mundial de las lesiones causadas por accidentes de tránsito sólo está empezando y exigirá un alto costo particularmente para los países en desarrollo," Informe de la O.M.S. en el 2004.

---

<sup>33</sup> Art. 126 inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>34</sup> El objetivismo se establece entre el resultado y la causa, y a favor del que experimenta el perjuicio. Por prescindir de los propósitos del agente que haya sido origen, se atiende de modo exclusivo a la extensión de un proceso entre las personas y la realidad.

- Mueren en accidentes viales alrededor de 1.200.000 personas.
- 35.000.000 de personas quedan con lesiones por accidentes de autos.
- Aproximadamente 518.000.000.000 de dólares se aplican para atender los lesionados y los daños materiales de los accidentes de auto.

La magnitud de los accidentes viales lleva consigo riesgos que causan un problema social tanto en la salud o las cosas, *“tradicionalmente el accidente se piensa como un evento fortuito, difícil de prever, librado a la suerte. Este concepto dificulta la prevención y requiere un nuevo concepto acorde a la tarea preventiva: Se debe pensar el accidente como un evento que reconoce relación causal con hechos anteriores al mismo, en donde lo fortuito debe ser sustituido por negligencia, impericia o imprudencia. Explorar los accidentes de autos e identificar sus tendencias y causas abre posibilidades para una prevención eficaz, ya que permite trabajar sobre las causas que lo producen”*.<sup>35</sup>.

Actualmente los accidentes de autos son la primera causa de muerte entre 1 y 35 años de edad: Abarca a personas que están en pleno desarrollo y capacidad productiva. Esta situación afecta a la sociedad de una manera distinta a que si los fallecidos fueran personas adultas mayores.

El concepto de "años de vida potenciales pérdidas" es tomado de la Salud Pública, y se refiere a la cantidad de años de vida perdidos por quienes mueren antes del lapso de tiempo considerado como esperanza de vida alcanzado en la sociedad. Se pierden años de vida considerados como "potenciales" en relación a la esperanza de vida: Cuando menos edad tiene la persona fallecida, mayor es la cantidad de años potenciales perdidos. *“En Argentina los accidentes generan la cifra de 250.000 años potenciales de vida anuales perdidos. Esto afecta más al sexo masculino: Entre los adolescentes es la causa más importante de*

---

<sup>35</sup> Aprendamos Educación Vial, Grupo asegurador “La Segunda”, [www.lasegunda.com.ar](http://www.lasegunda.com.ar)



*fallecimiento*”<sup>36</sup>.

El Art. 4 del reglamento general de tránsito para los caminos y calles de la República Argentina, contenía una serie de definiciones dentro de las cuales incluía el término accidente como “hecho que cause daño a persona, a material o cosa causado por la acción de un vehículo o animal”. El código de tránsito de Argentina, en el Art. 64 dice: “*Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación*”<sup>37</sup>.

Nuestra Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, solo nos da una definición de infracción de tránsito: “*Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verificaran por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamento, resoluciones y demás regulaciones de tránsito*”<sup>38</sup>.

Entiéndase como “*Infracción, transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado...*”<sup>39</sup>.

A nuestro criterio no es una definición amplia de lo que engloba una infracción o un accidente de tránsito en estos hechos es raro de que no cause daño a personas, animales o cosas.

Resulta sumamente frecuente que se equipare en este tipo de eventos perjudiciales las voces “accidente de tránsito” y “accidentes de automotores”, a pesar de que como dice BREBIA, “*ambas expresiones no son coincidentes, pues el accidente*

---

<sup>36</sup> Dr. Ginés González García / Federico Tobar - Más salud por el mismo dinero - Fundación ISALUD.

<sup>37</sup> DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo I, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 1,2.

<sup>38</sup> Art. 106 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>39</sup> CABANELLAS, Guillermo, “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, pág. 205.

*de automotores puede ocurrir en un lugar no librado al tráfico de vehículos, como por ejemplo, en el interior de un inmueble de propiedad particular, y por el contrario puede ocurrir accidentes de tránsito en el que no intervengan vehículo autorizados*”<sup>40</sup>.

Los doctores Helperin, Morandi y Stiglitz, contiene la siguiente definición de automotores: se entiende todo vehículo destinado a circular por el suelo, equipado para el transporte de cosas o personas, previsto para su propulsión de una maquina generadora de fuerza (motor).

Otra definición de automotor dice que es todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Conviene recordar que BREBBIA, pone de relieve que *“no todo hecho dañoso causado por un vehículo automotor puede ser considerado como accidente, pues es inherente al sentido que se acuerda a este vocablo que el daño no sea causado intencionalmente. La voz accidente lleva implícita la idea de un acontecimiento imprevisto, aunque hubiera podido preverse, que se encuentra necesariamente en pugna con el carácter ex profesor del daño en los hechos dolosos*”<sup>41</sup>.

Los investigadores realizan un análisis de las distintas alternativas que ofrece el tránsito urbano y el rural. La mayor o menor urbanización de la zona, es fundamentalmente para juzgar la prueba o diligencia del conductor del automotor o de otro vehículo cualquiera; si mantuvo o no el dominio sobre él, exigido por la ley para resguardo de los terceros. Nadie puede negar que la pericia para conducir, que pueda ser suficientes para movilizarse por caminos con baches, no alcanza para hacerlo con la debida seguridad por las calles de una ciudad; han variado la densidad del tránsito, el señalamiento; estamos ahora en presencia de las dificultades propias de la zona urbanizada.

---

<sup>40</sup> BREDIA, “Problemática jurídica de los Automotores”, tomo 1, pág. 23.

<sup>41</sup> DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 3.

Es por eso que cuando mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos.

En ese orden de ideas firma, BORGA *“Que todo accidente de tránsito entraña o puede entrañar distintas responsabilidades: a) La del conductor del vehículo, b) La del principal del conductor emergente, c) La del propietario o guardián del vehículo”*<sup>42</sup>.

Esas responsabilidades con respecto de las víctimas indistintas, es decir el damnificado puede demandar por el total a cualquier de ellos, sin perjuicio de las acciones de repetición que eventualmente tiene el principal del conductor o el propietario y guardián del automóvil contra el conductor culpable. En nuestro país se registra aproximadamente 12.000 accidentes de tránsito al año, los cuales producen 2.000 víctimas fatales y 8.000 lesionados lo que equivale al 1.5% del PIB aproximadamente. Esto representa alrededor de \$ 50.000.000 de dólares al año según la OMS.

Los accidentes de tránsito causan el mayor número de muertos en el Ecuador, los que se producen principalmente por la impericia, negligencia, desconocimiento y conducir en estado etílico o bajo los efectos de drogas.

En el año 2.008 se produjeron 19.664 accidentes que causaron 12.627 víctimas entre muertos, heridos y otros por trauma, para lo cual se hace una comparación con el año 2.009 donde se establece que existieron 21.528 accidentes que dejaron como secuela un aproximado de 17.032 entre muertos, heridos y otros por trauma, lo que evidencia que en nuestro país mueren alrededor de 4 personas al día por esta causa, siendo esto escalofriante tomando en cuenta que todos estamos expuestos a ser víctima de un accidente de tránsito. (Ver Anexos N° 8 y

---

<sup>42</sup> DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 4.

9).

La Policía Nacional emprendió en agosto del 2.004 una campaña llamada “No más corazones en las vías” para hacer conciencia y así deducir los accidentes de tránsito; ya que somos los segundos en la lista por esta terrible razón en Latinoamérica y el cuarto a nivel mundial lo cual demuestra lo grave de la situación, según informe de Justicia Vial.

Desde 1.964 hasta el año 2005, el parque automotor del Ecuador creció desde 40.000 hasta 1.042.321 vehículos... si el parque automotor sigue creciendo de esta manera el número se duplicar en pocos años. Esto quiere decir que la tasa media de motorización en el Ecuador (número de vehículos por cada mil habitantes) varió de 8 a 79. Pero esta tasa es variable, dependiendo de la Provincia, siendo las más altas Pichincha 138, Azuay 114, Tungurahua 97 y Guayas 79. Como podemos ver en la figura Pichincha concentra el 34% del parque vehicular del Ecuador y, conjuntamente con Guayas, más del 61% del mismo. (Ver Anexo N° 10).

Debemos anotar algunos datos encontrados sobre el tema:

- Los accidentes de tránsito son la séptima causa de muerte en el Ecuador y el primero en causa de muertes violentas; siendo las primeras las enfermedades relacionadas con el corazón y la diabetes.
- Constatando la realidad del accidente vial, no hay lugar a establecer diferencias por ejemplo con la industria de las armas, por cuanto en referencia a resultados, iguales o mayores se producen con los vehículos, lo que desde el punto de vista jurídico, tampoco justifica diferencias punibilidad para los daños producidos por unas y otros, tanto desde lo penal, como civil.
- Alrededor del 56% de los accidentes se producen por el transporte masivo (buses), y el 44% es por vehículos particulares.

- Según la Fiscalía de Tránsito de Pichincha, el mes de diciembre es el de mayor índice de accidentes de tránsito, ya que es un temporada de festividad y la gente abusa del alcohol.
- Según la Fiscalía provincial de Santa Elena considera que la nueva reforma de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial contiene nuevas sanciones drásticas, esto amerita que los conductores y ciudadanía en general deben hacer conciencia en la movilidad, debido a la peligrosidad vial que existe en la Provincia de Santa Elena.
- Cada día que ocurre un accidente de tránsito fatal, las imágenes nos conmueven. Dos días después, todo pasa y todo queda; las víctimas recluidas en los hospitales soportando su infortunio. Muchos serán paráliticas para toda su vida o vivirán con una dolencia. Se ha puesto a pensar que podría ser usted, su hijo, su padre, etc., la víctima.
- En los países de ingreso bajo y medio como el nuestro, las personas más vulnerables en riesgo de ser víctimas de traumatismo causados por el tránsito son, además de los peatones, los ciclistas, motociclistas, y pasajeros del transporte público.
- El día 26 de diciembre del año 2010, un bus de la cooperativa Reina del Camino, se accidento en la vía El Carmen, cerca al sitio La Crespa, que dejando como resultados 31 muertos y 31 heridos, producto de la mala maniobra del conductor, la calzada resbalosa por la lluvia y sobre todo el exceso de pasajeros; de igual la negligencia del conductor que en las investigaciones se comprobó que portaba una licencia falsa.
- Dos unidades de la cooperativa Coactur implicadas en el choque frontal ocurrido el 13 de abril del 2011, en el kilómetro 51 de la vía Guayaquil – Manabí, dejaron como resultado 16 muertos y 45 heridos, pese a que dichos buses no tenían ni un año de uso y pasaron todas las revisiones técnicas, lo que colige que la causa seria del accidente sería una falla humana.

José Antonio García, director de la agencia de tránsito de Manabí, dijo que

no se puede descartar ninguna hipótesis sobre los lamentables accidentes y consciente de esta realidad, dispuso a los agentes de tránsito a su mando el desplegar un mayor control del tránsito vehicular en carreteras y arterias de la urbe. La intención es concienciar a los conductores sobre la responsabilidad que implica el manejo de los vehículos y las protecciones que deben tomar para evitar percances.

#### **1.4.2 Clases de accidentes de tránsito.**

Existen varias formas de clasificar los accidentes y definir los distintos tipos que las clasificaciones contienen.

Las ordenaciones más socorridas y conocidas separan los diferentes tipos a partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, de sus características, de su significación estadística, o por la gravedad que el caso reviste para las personas. Esta última no tiene una real importancia desde el punto de vista técnico porque la gravedad es solo una consecuencia, un efecto causa que lo origine.

##### **1.4.2.1 Accidentes simples:**

Son aquellos percances en los cuales intervienen un vehículo. Ejemplo: el vuelco, incendio, el impacto contra un objeto fijo (árbol, poste, muro, etc.) la caída, etc.

Son accidentes simples:

- **Despiste.-** El despiste de vehículos se constituye en la principal causa de accidentes de tránsito en el país, originados por la irresponsabilidad y negligencia de choferes que realizan maniobras bruscas o conducen a excesiva velocidad, dando el origen de otro accidente de mayor entidad.
- **Estrellamiento.-** Es el embestimiento de un vehículo contra un

obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo con la conducción que no se encuentra en movimiento.

- **Volcamiento.-** Accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o este cae lateralmente.
- **Volcamiento Lateral.-** Es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo.
- **Volcamiento Longitudinal.-** Es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descrito como 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo

**Lateral.-** Es la vuelta de costado que da en un vehículo al sucintarse un accidente, de tal forma que apoyado sobre las ruedas gira en sentido transversal al de la marcha.

La posición final de tonel o volcadura transversal se indica en cuartos a la derecha o izquierda según sea el giro y se dice que ha quedado en 1/4 se queda sobre el costado inmediato a la posición normal de rodaje; 2/4 si ha quedado sobre el techo; 3/4 si es sobre el costado contrario al del inicio del giro; 4/4 si dada la vuelta completa, queda otra vez en la posición normal de rodaje. Sucesivamente se puede seguir indicando cuartos, según sean las vueltas y posiciones.

**Longitudinal o Vuelta de campana.-** Que es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifestaba también de la manera descrita anteriormente.

- **Salto.-** Es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.
- **Caída.-** Es la pérdida del equilibrio, cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajero.
- **Incendio.-** Un incendio es una ocurrencia de fuego no controlada que puede abrasar algo que no está destinado a quemarse. Puede afectar a estructuras de un vehículo o a su vez puede producir heridas muy graves al conductor tales como la muerte, generalmente por inhalación de humo o por desvanecimiento producido por la intoxicación y posteriormente quemaduras graves.
- **Raspado.-** Es el roce violento de una parte del vehículo contra un obstáculo fijo.
- **Accidentes simples combinados.-** Que es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

#### 1.4.2.2 Accidentes Múltiples:

Son aquellos en los que participa un vehículo o un peatón o dos vehículos.

Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento.

Los accidentes múltiples entre vehículos y peatón varían según la forma de producción; entre ellos se encuentran:

- **Atropello.-** Acción y resultado de pasar precipitadamente un vehículo por encima de alguna persona o animal o chocar contra ellos.



**Impacto o Embestimiento.**- Momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona.

En esta fase en que se desecha como atropella el impacto o embestimiento del peatón contra el vehículo, lo que no es raro que ocurra.

**Caída.**- Que es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquel pierde la estabilidad y toma contacto con el suelo después de haber abandonado la posición vertical. En caso de que el empujón se produzca en la espalda, la caída será de frente y viceversa.

**Acercamiento.**- que es la aproximación del vehículo alcanzando el cuerpo del peatón caído hasta tomar contacto con él. Existe un íntimo contacto entre el vehículo y la víctima, es decir lo aparta o sobrepasa.

**Compresión o Aplastamiento.**- Que es el hecho de pararse por lo menos una rueda por sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.

**Arrastre.**- Que es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo el arrastre puede originarse aun antes del aplastamiento. Ocurre también cuando la ropa de la víctima queda enganchada o en cualquier parte saliente de la zona baja del vehículo.

En un atropello puede que no se den todas las fases, pero si involucran a un auto y a un peatón suelen presentar las dos siguientes fases.

- La primera entre el auto y el peatón.
- La segunda entre el peatón y el piso

La primera colisión generalmente provoca las lesiones más severas y el movimiento del peatón entre ambas colisiones y su posición final revelan las características del movimiento del auto previas al impacto.

Cuando el peatón es impactado es acelerado hasta alcanzar una velocidad similar a la del vehículo que lo impactó y puede contactar al paragolpes, al frente del vehículo, al capot y al parabrisas.

Si la altura del frente del vehículo supera a la mitad de la altura del peatón, dicho peatón puede ser aplastado y/o pisado.

El frenado del vehículo implica que el peatón se separará de él y el no frenado implica que el cuerpo puede ser conducido por el rodado y arrojado sobre el piso.

Después de golpear al piso, el cuerpo puede deslizarse y/o rodar hasta su posición final y también puede impactar contra objetos como árboles, piedras u otros.

Es por lo anterior que ante el embestimiento de un peatón, resulta importante analizar las siguientes circunstancias:

*Maniobras realizadas por el conductor del vehículo previamente al impacto.*-El conocimiento de lo realizado por él previamente al accidente evidencia su atención conductiva y ayuda a comprender su actitud posterior al impacto.

*Recorrido del vehículo posterior al impacto.*- Si a tal recorrido lo hizo frenando,

él permite estimar su velocidad previa al accidente y si lo hizo sin frenar corresponde analizar la advertencia del peatón por parte del conductor del vehículo.

*Zona con la que contactó el vehículo.-* Relacionándola con las lesiones sufridas por el peatón se pueden obtener las posiciones de ellos correspondientes al momento del impacto.

*Ubicaciones de las lesiones del peatón.-* Pueden confirmar su contacto con el rodado y la posición en la que quedó el peatón surgida de las constancias del expediente.

Las ubicaciones de las lesiones pueden permitir establecer la zona del vehículo que impactó al peatón. Por ejemplo, las lesiones de las partes inferiores de las piernas son asociables con el paragolpes del vehículo y las lesiones de la cabeza lo son con la parte trasera del capot y, posiblemente, con el parabrisas.

Las quemaduras y/o raspaduras del cuerpo de la persona embestida son asociables con su deslizamiento sobre la calzada luego de su primer contacto contra el vehículo.

*Ancho de la calzada.-* El conocimiento de él permite, fundamentalmente, analizar las posibles maniobras del conductor previas al accidente.

*Existencia de baches próximos al lugar del accidente.-* Si existieron podrían relacionarse con inesperadas y repentinas maniobras realizadas por el conductor del vehículo previamente al accidente.

*Existencia de moderadores de velocidad y/o de sendas peatonales.-* Tales existencias son vinculables con la velocidad del vehículo que las debió atravesar.

*Iluminación del lugar del accidente.-* La no existencia de ella resalta la importancia de los sistemas de iluminación del vehículo y de la utilización de ropa contrastante por parte del peatón.

En horas nocturnas, el colorido de la ropa de un peatón influye considerablemente sobre la posibilidad de ser divisado por los conductores de los vehículos que se le acercan.

*Obstáculos fijos y/o móviles para la visual del conductor del vehículo.-* La existencia de ellos podría relacionarse con el manejo precaucional de él.

*Posición final del peatón.-* Juntamente con el conocimiento de sus lesiones contribuye a determinar su trayectoria posterior al impacto y, posiblemente, la velocidad aproximada del vehículo.

*Existencia de puentes peatonales.-* La existencia de ellos es relacionable con la zona por la que, posiblemente, intento el cruce el peatón.

*Comportamientos de los peatones.-* Con respecto al comportamiento de los peatones, habría que establecer si sus edades avanzadas, sus excesos de confianza o sus estaturas reducidas contribuyeron a la producción del accidente. Un niño jugando frente a un auto estacionado podría no ser visto por el conductor de otro vehículo que se acerca desde atrás del primero. En tales circunstancias, si dicho niño súbitamente se interpone en el camino del vehículo que se acerca podría ser atropellado debido a que el conductor podría no haber tenido el espacio suficiente para detener a su vehículo.

Otros factores demostrativos de la negligencia de un peatón podrían ser los siguientes:

- La no observación, por parte del peatón, de los semáforos peatonales.
- La inesperada interposición de un peatón en el flujo vehicular.

- El cruce del peatón por lugares distintos a las sendas peatonales.
- El lanzamiento de un peatón frente a un vehículo.

Desde el momento en el que un conductor circulando a una determinada velocidad (V) decide frenar, su vehículo recorrerá una distancia (D) antes de aplicar los frenos dada por la fórmula  $D = V \times T$ , en la cual T es el tiempo de reacción de dicho conductor.

Tal cálculo permitiría demostrar que si la distancia a la cual se encontraba el niño al ser visto por el conductor no fuera mayor a la distancia D, el impacto sería inevitable.

*Información antropométrica del peatón* tal información constituida principalmente por su edad, su sexo, su altura y su peso puede permitir relacionar al accidente con resultados surgidos de ensayos.

*Informaciones de los testigos.*- Ellas pueden proporcionar la posición del peatón al ser impactado y la dirección de su desplazamiento previo al impacto.

*Conclusiones surgidas de los ensayos.*- Los ensayos en los cuales el frente de un automóvil impacta a un maniquí o a un cadáver tienen como objeto relacionar la velocidad del vehículo en el momento de contactar al peatón con las ubicaciones de sus daños, con las magnitudes y ubicaciones de las lesiones ocasionadas al peatón y con la distancia a la cual dicho peatón es arrojado. Dichos ensayos, también, permiten mejorar los diseños de los frentes de los vehículos con el objeto de disminuir las lesiones que ellos les provocan a los peatones.

Consideraciones referidas a los frentes de los automóviles

Los diseños de los frentes de los automóviles se están convirtiendo en menos agresivos porque al ser más aerodinámicos son más redondeados y suaves y,

consecuentemente, facilitan el deslizamiento sobre ellos de los peatones que los contactan.

Entre vehículos en movimiento cualquier sea su entidad y volumen los accidentes se denominan colisiones y entre ellas se distinguen:

- **Colisión.**- El choque se define como la colisión entre dos o más cuerpos, pero también puede definirse como una excitación física. Un choque físico o mecánico es percibido por una repentina aceleración o desaceleración causada normalmente por un impacto, por ejemplo, de una gota de agua, aunque también una explosión causa choque; cualquier tipo de contacto directo entre dos cuerpos provoca un choque. Lo que mayormente lo caracteriza es la duración del contacto que, generalmente, es muy corta y es entonces cuando se transmite la mayor cantidad de energía entre los cuerpos.

1) *Colisión Frontal:* Sería el encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento. El impacto se da y se recibe en las partes delanteras de los vehículos implicados. Puede ser central (cuando coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los vehículos) o excéntrico derecho o izquierdo (cuando los ejes longitudinales son paralelos pero no coincidentes). Si los ejes longitudinales no son paralelos, la colisión será angular (el ángulo que formen los ejes longitudinales de los vehículos debe ser inferior a  $90^0$ ).

2) *Colisión por Alcance:* Se produce cuando un vehículo circula a mayor velocidad que el que le precede y al que golpea en su parte posterior. Los resultados dañosos suelen ser inferiores por la diferencia de velocidades existentes entre los vehículos implicados.

Como en el caso anterior, pueden ser centrales, excéntricas y angulares.

3) *Colisión Frontolateral o Embestida*: Se produce cuando un vehículo golpea contra la pared lateral de otro que está en marcha. Podrá ser contra la parte central, la anterior o la posterior. Podrá ser perpendicular, cuando los correspondientes ejes longitudinales se encuentran orientados perpendicularmente, formando los ejes un ángulo de  $90^0$ , oblicua, cuando el ángulo que forman los ejes sea inferior o superior a  $90^{\circ}$ .

4) *Colisión por Roces*: Consistiría en la fricción fuerte y violenta entre las paredes laterales de los vehículos implicados. Podrá ser positivo, cuando ambos vehículos circulen en sentidos opuestos, y negativo, cuando ambos vehículos circulan en el mismo sentido.

5) *Colisiones Mixtas*: Se produciría una combinación de dos o más clases de accidente en uno solo. Por ejemplo una embestida en ángulo agudo puede terminar en raspado.

6) *Accidentes Mixtos*: Serían una combinación de una colisión y un atropello. Suelen producirse entre vehículos turismos y vehículos de dos ruedas, en los que el conductor o pasajero de estos últimos salen proyectados y sufren después de la colisión un atropello.

7) *Accidentes en Cadena*: Serían los casos en los que un ACCIDENTE se convierte en CAUSA de un segundo o un posterior accidente. Suelen ocurrir en vías con gran densidad de tráfico.

8) *Colisión Elástico*: En física, se denomina **choque elástico** a una

colisión entre dos o más cuerpos en la que éstos no sufren deformaciones permanentes durante el impacto. En una colisión elástica se conservan tanto el momento lineal como la energía cinética del sistema, y no hay intercambio de masa entre los cuerpos, que se separan después del choque.

9) *Derrape*: Deslizamiento de un vehículo desviándose lateralmente.

### **Clasificación según el número de vehículos:**

Para este modus operandi el accidente debe clasificarse en razón de resultado final, es decir, del accidente realmente ocurrido. En este sentido se diferencian de los accidentes simples, en que solo interviene un vehículo, de los accidentes múltiples, en que interviene dos o más vehículos o un vehículo o más y un peatón.

**Otros accidentes.**- Permite incluir como accidente de tránsito todo aquel que por sus características concuerde con la definición principal, haciendo abstracción del requisito de lugar.

Esta última clasificación es recomendada a solicitud de la Delegación Chilena en el congreso de la oficina Panamericana de la salud celebrada en Guayaquil en diciembre de 1978. Se adoptan esta nomenclatura partiendo de la base que se debe definir cada accidente, en lo posible con una sola palabra, de manera de que no se creen confusiones y separe convenientemente los conceptos de choque, colisión, etc.

### **1.5 EL PROCESO DEL ACCIDENTE.**

Todo accidente de tránsito siempre sufre un proceso en donde pueden apreciarse una serie de posiciones y en las que los elementos que intervienen en el percance



se encuentran en forma sucesiva, hasta que se produce el resultado.

Las disposiciones están constituidas por dos factores: **espacio y tiempo**. En el espacio existirán las llamadas zonas en las cuales se producen los hechos y dentro de los mismos determinados puntos en donde se ubican las acciones concretas.

Una fase del accidente se dará por la unión de varias posiciones.

El tiempo se deberá constituir con base en momentos, que comprenderán minutos, segundos y fracciones de los minutos, en donde las personas que participan en el accidente han tenido la oportunidad de obrar de una forma determinada.

#### **1.5.1 Evolución del accidente de tránsito.**

Pese a la rapidez con que se produce un accidente este no es instantáneo. Experimenta una evolución en periodo corto durante el cual se aprecia situaciones correlativas hasta llegar al resultado. Estas situaciones dependen de factores temporales y espaciales; temporales corresponde a segundos o fracciones de segundo en que las personas actúan de determinadas maneras y espaciales que está referido a lugares o zonas donde los hechos se producen.

En general, se dice que en el desencadenamiento de un accidente existe las Fases de Percepción, Decisión y de Conflicto.

**Fase de percepción.**- es aquella en la que un conductor o un peatón tienen pleno conocimiento de la situación en la que está involucrado. Esta fase se compone de dos puntos:

**Punto de percepción real.**- Es aquel donde el conductor, tiene pleno conocimiento del peligro del accidente. Es subjetivo, depende de las capacidades de cada conductor, de su experiencia y de conocimiento.

Es el que auténticamente corresponde a aquella persona que incluida en el evento percibe, reconoce y valora realmente el peligro de accidente. Estará sujeto éste, al

peligro de atención y a la presencia de factores físicos, químicos, psicológicos o sensoriales que pueden influir, en la valoración de los actos.

El punto de *Percepción Real* puede depender de reflejos motivados por sensibilidad especial o por la práctica produciéndose una rápida respuesta al estímulo, generalmente visual, sin que haya una percepción real. Para determinar este punto se tiene que estar a lo que declaren las personas en la entrevista final porque, por tratarse de un proceso esencialmente psíquico resulta aventurado determinarlo sin la colaboración del o los participantes.

**El área de percepción** entonces corresponde al espacio que media entre el inicio de las maniobras destinadas a evitar el evento; dentro de ellas se encuentra la frenada.

**Punto de percepción posible.**- Es el punto en donde el conductor debió darse cuenta de la posibilidad de que ocurriera el accidente. Es objetivo.

Es aquel que ubica en la trayectoria seguida, dependiendo de la visibilidad visual corresponde al que un espectador perfectamente atento puede percibir, reconocer y valorar el evento.

Obviamente puede ser el observador, el investigador que debe determinar después de un análisis exhaustivo. Naturalmente el *punto de percepción posible* en casos, coincidir con el *punto de percepción real*.

**Área de percepción real.**- Es el espacio existente entre el punto de percepción posible y el conflicto real o punto fatal.

**Fase de decisión.**- Es aquella en donde el conductor inicia la ejecución de la maniobra de evasión que va a desarrollar, después de percibida la emergencia y esto por la dificultad del investigador y del propósito participante para encontrar

el momento y el lugar en que se encontraba al decidir qué hacer.

Se entiende la *maniobra de evasión* como aquellas que emplea el peatón o conductor para evitar que se produzca el accidente.

Corresponde a la maniobra o conjunto de ellas destinadas a cortar el accidente.

Entre las maniobras evasivas tenemos:

- *Empleo de frenos.*- Es decir, desaceleración brusca por medio del uso del sistema de frenos, esto hace posible ubicar el punto de decisión, en que se inicia la realización de la maniobra.
- *Virajes.*-: esquivar la presencia del obstáculo por medio de una típica evasión. Esta suele ser bastante eficaz siempre que se efectúe de manera de no ser causal de otro accidente. Se puede advertirse por la trayectoria.
- *Aumento de Velocidad.*- En ocasiones constituye una maniobra distinta a evitar el evento y hay que tener presente cuando se trata de calcular velocidad por detenciones de impacto.
- Otras significan el toque de bocina que típicamente no es una maniobra evasiva propia sino un traspaso de obligación a otro; salto etc.

Las maniobras evasivas se realizan dentro de un área de maniobras, dentro de la cual el participante puede efectuar la maniobra posible en forma cómoda y se inicia en el punto en que, especialmente, el conductor puede iniciar confortablemente una maniobra normal.

**Área de maniobra.**- Es aquella en donde la acción de evasión se ejecuta sobre un determinado espacio. Esta área comienza en el punto en donde el conductor ha percibido la posibilidad de ejecutar una maniobra normal.

**Fase de conflicto.**- Es donde se desarrolla la mayor posibilidad de que ocurra un accidente. Comprende el último periodo de la evolución.

**Área de conflicto.**- Es la zona en donde existe la mayor posibilidad de que ocurra un accidente.

Es variable pues depende de la dirección de los móviles y de la acción evasiva. Puede coincidir con el área de maniobra pero generalmente resulta bastante reducida.

**Punto de conflicto o de impacto.**- Es aquel en donde se consuma el accidente. Este punto siempre está ubicado del área de conflicto.

Es aquel punto en que se produce el primer contacto entre los elementos que intervienen aun cuando no es fácil determinar esto, se hace a partir de las huellas, indicios y posición de los vehículos al producirse el primer contacto. Se considera que es punto y no zona cuando el evento se materializa dentro de un espacio de diámetro de 0.50 mts.

### **1.5.2 Zona de impacto**

Se utiliza cuando no se puede determinar un punto y corresponde aquella zona en que indubitadamente el hecho se produce se determina igual al punto de impacto.

**Posición final.**- Es la posición de inmovilidad que adoptaran los vehículos y objetos una vez que el accidente llego a su etapa final.

Aquella donde se produce realmente la detención después de terminar totalmente el desarrollo del accidente, porque aun sobre los vehículos siguen actuando fuerzas de reacción e incluso aquellas derivadas de la propia acción, la detención final y posición en que queda el vehículo no corresponderá jamás, al lugar de

impacto y están generalmente fuera de la zona de impacto.

Se compensa la Fuerza Centrífuga (FC) en las curvas por medio de los peraltes calculados para anularla (elevaciones en el sector externo) y sin que la inclinación produzca un resbalamiento hacia el plano inferior.

Si por ejemplo se toma una curva a velocidad superior a la específica de la curva, el peralte no está en condiciones de evitar la acción de la Fuerza Centrífuga obviamente en las curvas iguales, sin peralte la velocidad específica es menor.

La fuerza centrífuga no solo actúa sobre el continente sino también en el contenido.

**ENERGÍA FRENANTE:** Define la actividad y energía desarrollada por los neumáticos desde que la rueda es bloqueada por el freno hasta que se desbloqueó la rueda. Depende del peso del vehículo, del coeficiente de roce cinético y de la distancia recorrida con las ruedas bloqueadas.

**FUERZA DE FRICCIÓN:** En general es aquella que por medio del roce permite la tracción y el frenado de un vehículo.

**FUERZAS DEL VIENTO:** Al actuar sobre un vehículo el viento puede retardar, aumentar, producir flotabilidad, presentarse longitudinal o transversalmente en forma constante o en rachas.

### **1.5.3 Reglas de la física que deben ser tomadas en cuenta en un accidente de tránsito.**

**1. Dinámica y reconstrucción del accidente de tránsito:** Es la parte de la física que describe la evolución en el tiempo de un sistema físico en relación a las causas que provocan los cambios de estado físico y/o estado de movimiento, el objetivo de la dinámica es decir los factores capaces de producir alteraciones de

un sistema físico cuantificarlos y plantear ecuaciones de movimientos o ecuaciones de evolución, para dicho sistema de operación; para esto se aplican programas computacionales que sirve para elaborar simulaciones de accidentes de tránsito, en las cuales después de ingresar los datos necesarios, tales como peso del vehículo, tipo de pavimento, ángulos, y ubicación del o los vehículos siniestrados es capaz de elaborar una representación exacta de cómo ocurrieron los hechos.

**2. Peritaje:** Se conoce como **peritaje informático** a los estudios e investigaciones orientados a la obtención de una prueba informática de aplicación en un asunto judicial para que sirva a un Juez para decidir sobre la culpabilidad o inocencia de una de las partes. Los peritajes son realizados por el departamento de la Policía Nacional denominado UIAT y en el caso de los Agentes de la Comisión Nacional de Tránsito el departamento de la OIAT; a cargo de agentes especializados en la investigación criminalística que se ocupa de la investigación técnico-científica de los hechos de tránsito. Utiliza fundamentalmente los conocimientos fisicomatemáticos.

Son también los estudios e investigaciones usados en asuntos privados para la búsqueda de pruebas y argumentos que sirvan a una de las partes en discusión para decantar la discrepancia a su favor. Habitualmente se recurre a pruebas periciales informáticas en asuntos penales en los que la infraestructura informática media como herramienta del delito, por ejemplo la pornografía infantil en Internet. Son otros asuntos los delitos contra la propiedad privada e intelectual, espionaje industrial, protección de datos personales, fraudes, sabotajes, etc.

**3.- Fuerza centrífuga:** En la mecánica clásica, la **fuerza centrífuga** es una fuerza ficticia que aparece cuando se describe el movimiento de un cuerpo en un sistema de referencia en rotación, o equivalentemente la fuerza aparente que percibe un observador no inercial que se encuentra en un sistema de referencia giratorio.

**4. Gravedad:** En la física interviene como una de las interacciones fundamentales. Original la aceleración que experimenta un objeto en la cercanía

de un objeto astronómico. También se denomina fuerza gravitatoria, fuerza de gravedad, integración gravitatoria o gravitación.

**5. Fuerza de fricción:** Se define como fuerza de **rozamiento** o fuerza de **fricción**, entre dos superficies en contacto, a aquella que se opone al movimiento entre ambas superficies (*fuerza de fricción dinámica*) o a la fuerza que se opone al inicio del movimiento (*fuerza de fricción estática*). Se genera debido a las imperfecciones, mayormente microscópicas, entre las superficies en contacto. Estas imperfecciones hacen que la fuerza perpendicular **R** entre ambas superficies no lo sea perfectamente, si no que forme un ángulo  $\varphi$  con la *normal* **N** (el ángulo de rozamiento). Por tanto, la fuerza resultante se compone de la fuerza normal **N** (perpendicular a las superficies en contacto) y de la fuerza de rozamiento **F**, paralela a las superficies en contacto.

**6.- Transversal:** Es la que se encuentra atravesado o extendida de un lado a otro, de tal forma que aparta o desvía al vehículo de la dirección correcta.

**7.- Longitudinal:** La longitud es una magnitud creada para medir la distancia entre dos puntos, de tal forma que no permita la unión y continuidad de los cuerpos (vehículos).

**8. Fuerza de inercia:** Es la tendencia de los cuerpos a mantener el estado de movimiento o reposo en las que se encuentran. El cual no se modifica a menos que actúen fuerzas alternas a su más. También considerarse la inercia como la tendencia de los cuerpos a mantener su estado, en reposo o movimiento (vehículo), hasta que una fuerza externa modifique (humano).

**9. Energía cinética:** En un sistema físico, la **energía cinética** de un cuerpo es energía que surge en el fenómeno del movimiento. Está definida como el trabajo necesario para acelerar un cuerpo de una masa dada desde el reposo hasta la velocidad que posee. Una vez conseguida esta energía durante la aceleración, el cuerpo mantiene su energía cinética salvo que cambie su rapidez o su masa. Para

que el cuerpo regrese a su estado de reposo se requiere un trabajo negativo de la misma magnitud que su energía cinética.

**10. Energía potencial:** Es energía que mide la capacidad que tiene dicho sistema para realizar un trabajo en función exclusivamente de posición o configuración.

**11. Fuerza centrífuga:** En la mecánica clásica, la **fuerza centrífuga** es una fuerza ficticia que aparece cuando se describe el movimiento de un cuerpo en un sistema de referencia en rotación, o equivalentemente la fuerza aparente que percibe un observador no inercial que se encuentra en un sistema de referencia giratorio.

## **1.6 FACTORES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

**Tránsito.-** Es la acción de transitar, que es ir por una vía pública; es paso, movimiento, circulación de gente y vehículos por las acalles, carreteras. Lo similar es el *tráfico*, que es la circulación, concurrencia y movimientos de vehículos por las calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: tráfico aéreo, tráfico terrestre o tráfico ferroviario. Otro termino similar será circular, que es andar, pasar o moverse, ir, venir, transitar; en otro sentido, pasar una cosa de una persona a otra, correr, circular una noticia, un rumor. Cuando se refiere a tránsito de vehículos, estos son los medios de transporte terrestre aéreo o acuático.

**Transporte.-** Es el conjunto de medios y formas que se utilizan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

**Terrestre.-** Es lo relativo a la tierra; es el que vive en la tierra, se desarrolla o se da en la tierra, como los hombres, los animales y las plantas.

### **1.6.1 Circunstancias y causas del accidente.**



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

Para poder imputar un hecho a persona determinada es necesario encontrar la causa que permita vincularla con el resultado. En doctrina existen diversas teorías acerca de la causalidad siendo las más importantes “la teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones”. La primera de ellas sostiene que para establecer cuál es la causa determinante tiene que encontrarse el factor regulador que determine el resultado y se basa en la acción final.

La teoría de la Equivalencia de las Condiciones, según sea cualquier resultado que se produzca debe ser imputado a obrar de un agente determinado y, por consiguiente **causa**, es toda condición de resultados, las condiciones capaces de producir cadenas del mismo. Según esta teoría en la producción de un resultado interviene distintas condiciones, todas equivalentes. Todas capaces de producirlo, pero hay una sola que realmente será la causa y es aquella que mediante una supresión mental hipotética va eliminando por etapas una a una de las condiciones equivalentes hasta encontrar la que, sin ella, el hecho no se produce.

Conforme a esta última teoría se define como causa de un accidente “cualquier comportamiento, acto o negligencia, en el cual el accidente no se produce”. Sin embargo, pese a dejarse establecido que dentro de la equivalencia hay una condición que es la causa, existen otras condiciones que también ligadas al

resultado.

**Causas Condicionantes.-** (Mediatas, remotas o indirectas), aquellas que en el tiempo, lugar o grado están se paradas del resultado; se podría afirmar que en si no son las responsables de que el hecho ocurra, sino que es preciso que a ellas se unan las causas perpetuante y eventualmente, las desencadenantes. Siendo las causas condicionantes de mucha importancia y en general, objeto de tratamiento multidisciplinario el accidente no se llegaría a producir si ellas no estuviesen unidas las perpetuantes.

Como por ejemplo de lo dicho esta, de común ocurrencia en que personas preocupas por problemas de orden afectivo, no prestan la atención necesaria y se ven involucradas en accidentes de tránsito por no haber respetado un signo de tránsito que no advirtieron oportunamente.

**Causas desencadenantes.-** (Intermedias) aquellas que estando también del resultado, hacen propicia de manera directa la causa perpetuarte; ocupan un lugar intermedio entre las condicionantes y las perpetuantes. El espectro de las causas desencadenantes puede abarcar un amplio rango pero, en general, se trata de situaciones que imperan en un momento determinado y que facilitan la producción del hecho como por ejemplo la existencia de mala visibilidad por nieblas; calzadas resbaladizas por presencia de un elemento deslizante como agua, aceites, petróleo, gravilla, etc.

**Causas perpetuantes.-** (Inmediatas, directas) aquellas que están directamente conectadas en tiempo lugar y grado con el resultado. Habíamos dicho que para la teoría de la equivalencia de las condiciones hay una sola de ellas que puede considerarse causa, pero existe condiciones que no siendo considerada causa están también directamente conectadas con el resultado; para poder diferenciarlas una de otras, se ha denominado *Causa Basal*, aquellas que hecha la supresión mental hipotética, sin ella no se produce y, las otras condiciones, *Causas Concurrentes*.

**Determinación.-** Una investigación objetiva necesariamente debe ser lo suficientemente amplia como para poder ubicar las causas condicionales, desencadenantes y, por su puesto las perpetuantes y es el investigador despojado de prejuicios, el que debe considerar si su investigación es lo suficientemente idónea para establecerlas, si es necesaria la asesoría de otros profesionales, en la búsqueda de ellas o si debe iniciar la investigación para obtener un grado de certeza óptimo.

Respecto a las causas perpetuantes, la separación entre basales y concurrentes presenta cierto grado de dificultad especialmente en investigador que aún no adquieren la experiencia que dan los años de análisis de casos análogos, produciendo cierta inclinación por dar la categoría de basal a la información reglamentaria o legal de mayor entidad; una investigación objetiva debe eliminar esta circunstancia, inclinación puesto que no siempre se dé que en la infracción considerada más grave radique aquella condición suficiente y necesaria para que el accidente se produzca. Este defecto puede aceptarse en personas carentes de especialización o de conocimiento sobre la materia y de hecho se ve comúnmente en medios de comunicación pero, es inaceptable en organismos encargados de cumplir el cometido investigativo.

Al respecto, en datos estadísticos se ubican como causas el hecho que una persona carezca de licencia para conducir, es posible que se quisiese decir que el hecho se produjo por inexperiencia, falta de habilidad u otra situación que se derive de la falta de licencia pero en todo caso ellas no podrán ser causas perpetuantes.

Algunas sentencias judiciales cae en el mismo error, desde el punto de vista técnico, de confundir el concepto de causa perpetuante basal y se ha condenado como causante de accidentes a ebrios que no tuvieron otra participación que el ir conduciendo en ese estado y verse involucrado en un accidente de manera bastante secundaria.

Un método eficaz de obtener un grado deseable de certeza en la discriminación de causas, lo constituye la revisión y asesoría de otro investigador que no, este afectado por la investigación, porque pese a todo lo que ponga un investigador de su parte por sustraerse al medio, circunstancias, efectos, etc., del accidente, siempre, en mayor o menor medida, se verá alterado. La otra particularidad de este tipo de asesoría y revisión, lo constituye el hecho de permitir el descubrimiento a tiempo de fallas investigativas que se hacen costumbre por la repetición, o insuficiencia en la demostración de accidentes.

La determinación de las causas debe estar exenta de **apuros**, ellas deben llegar como corolario de un análisis exhaustivo. Es de mayor importancia y trascendencia una buena investigación que se supone una adecuada determinación de causas, que el cumplimiento apresurado de un plazo administrativo. Esto no quiere decir que se demore innecesariamente el término de la investigación especialmente cuando se trata de casos sin complejidad. Esto que parece tan obvio es a veces difícil de hacer entender y se presta para malas interpretaciones.

### **1.6.2 Circunstancias de la vía y el medio**

Los estudios realizados concluyen que las circunstancias de la vía influye mucho en la presencia de un accidente vial, debido a que la determinación del estado y condición del terreno es una causa que conlleva al equilibrio del vehículo, de tal forma que interviene el factor humano como tal, quien conduce y usa el vehículo.

Cuando existe la falla específicamente de un factor (vehículo, vía o humano), conlleva al rompimiento de la seguridad y movilidad, sin lugar a duda tendremos como consecuencia un accidente de tránsito. Del punto de vista objetivo se considera que la vía o medio, es un factor primordial para el desenvolvimiento vial, que se destina a la seguridad de movilidad de quienes la utilizan; pero para muchos juristas determinan preceptos jurídicos que dejan a un lado a la vía como un factor principal en la seguridad o movilidad, por consiguiente le otorgan el

grado de responsabilidad a los vehículos y conductores que los operan.

Esta manera de ver las cosas condicionan en gran medida las apreciaciones técnicas que se puedan tener al respecto y hace que las posibles anomalías del terreno se mantengan como causasas perpetuantes en contadas ocasiones.

*Causas mediatas relativas a la carretera.*- La carretera no es siempre un elemento pasivo en el accidente de tránsito, sino que muchas veces se convierte en un elemento activo. Dentro del primer carácter podemos entender que la carretera deslizante es causante de numerosos accidentes, como elementos activos se comprende los baches, obra de fabrica, que de alguna forma entorpecen o dificultan la circulación, de igualmente se puede decir que la falta de señalamientos en carretera son algunas de las causas de accidentes de tránsito.

*Causas mediatas relativas a los fenómenos atmosféricos.*- Los fenómenos atmosféricos pueden ser también causas mediatas de accidentes, porque pueden entorpecer la visibilidad, las condiciones de seguridad del vehículo y la eficacia de sus elementos así como la nieve, la niebla y las tormentas, son elementos que alteran las circunstancias normales del tráfico y puede ser como consecuencia de causa de accidente.

A las causas relativas a la vía también se unen las de medio ambiente, por ejemplo: los climáticos.

- **Lluvias;** la calzada se vuelve resbaladiza, a mayor velocidad en calzadas mojadas, mayor riesgo de pérdida de calzadas.
- **Neblina;** falta de visibilidad.
- **Granizo;** tipo de precipitación consistente en granos aproximadamente esféricos de hielo y nieve combinados, en general, en capas alternas. Las

verdaderas piedras de granizo solo se producen al empezar algunas tormentas y cuando la temperatura del suelo es bastante inferior a la de congelación.

- **Las gotas de agua o copos de nieve;** formados en las nubes de tipo cumulonimbo son arrastrados verticalmente por corrientes de aire turbulento características de las tormentas.

### **1.6.3 Causas relativas al vehículo.**

Las causas relativas a los vehículos en contadas ocasiones pueden ser perpetuantes. Las obligaciones reglamentarias o legales determinan que estos deben ser objetos de revisiones por parte del conductor antes de ponerlos en movimiento, de prevenir las posibles deficiencias y en corregir las que se observen.

Pese a estas obligaciones suceden desperfectos que escapan a un proceso normal de la revisión técnica y en mayor medida, del proceso de revisión superficial que hace el conductor y aunque muchas de las fallas mecanizas que provocan accidentes son susceptibles de detectar con bastante antelación, como las fallas de freno en general, hay otras que al conductor le surgen imprevistamente, porque no está a su alcance poder detectarlas anticipadamente, como desgaste por el uso de las partes y piezas.

Se dice que, en conjunto, las causas relativas a la vía y a los vehículos no alcanzan a producir el 5% de los accidentes, sin embargo estudios Efectuados en estados Unidos dan al factor vehículo tomado aisladamente un 13% y en España un 14,9% de incidencia. Si se considera que el parque automotriz nacional supera en muchos la vetustez de los anteriores, se llega a la conclusión que existe una cifra bastante elevada encubierta por las disposiciones legales.

Sin perjuicio de lo dicho debemos considerar que el factor vehículo puede ser causa perpetuantes cuando la falla resulta imprevista para el conductor.

#### **1.6.4 Causas y circunstancias humanas.**

Aun cuando lo dicho en párrafos anteriores podría inducir un juicio contradictorio resulta indudable que la mayoría de los accidentes son productos de la negligencia o de la imprudencia de ambas, solo pueden ser relativas al factor humano, que participa en el tránsito con sus virtudes y defecto, con sus aptitudes capacidades y limitaciones, ya sea que participe activamente como conductor o peatón, o pasivamente como pasajero.

Muchas pueden ser causas condicionantes en que el factor humano juega un rol preponderante; sin pretender una enumeración que las contenga todas, ellas se pueden dividir en **Somática y Síquica**.

**CAUSAS SOMÁTICAS.-** Aquellas que afectan al organismo del conductor y por ende su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre la renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que, escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como insuficiencia motora, etc., también entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, como cardiopatías, epilepsias etc., no advertidas en su debido tiempo y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras, etc.

**CAUSAS PSÍQUICAS.-** Aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimiento y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico, etc.

**LA POLARIZACIÓN AFECTIVA.-** Dentro de las causa psíquicas como la inestabilidad emocional, podemos decir que en la conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que, se está haciendo pero no se pretende con ello

que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es efímera; tampoco es aceptable que se preste a la conducción un nivel mínimo de atención.

La polarización afectiva puede entonces presentarse en dos niveles durante la conducta normal, como una concentración puntual, exacerbada, difícil de mantener y que no permite percibir la totalidad de las alternativas que se presentan en rededor, dirigiéndose solo hacia un solo polo de atracción, o como una desatención generalizada a la conducción por problemas individuales de orden afectivos en que la atención se ve más afectada por ellos que por circunstancias del tránsito, en que los sentidos se polarizan sobre aquel problema desentendiéndose de los demás.

Este último nivel puede producirse por múltiples factores, cada individuo puede reaccionar de muy distintas maneras frente a ellos y pueden afectar a unos más y otros menos, tales como desgracias familiares recientes, fracasos económicos y amorosos, problemas conyugales, laborales, etc.

Entre las causas humanas más frecuentes están:

- La embriaguez intoxicación por debidas alcohólicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas.

Desde tiempos muy remotos se conocen efectos perniciosos del alcohol sobre la personalidad y conducta humana, su influencia al ejercer dentro del cerebro.

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

**BEBIDA.-** Figurativamente es el vicio o enfermedad de la embriaguez, es la



acción y efectos de beber o ingerir un líquido haciendo que pase de la boca al estómago, es el líquido que se bebe, especialmente el alcohólico.

**LA INTOXICACIÓN.-** Aguda por el alcohol, produce la embriaguez un estado de excitación síquica y falta de coordinación motriz y vómito, debido a la ingestión masiva de alcohol barbitúrico o ciertos estupefacientes por oxido de carbono. Excitación es poner en actividad o hacer más intensa cierta acción o perder la tranquilidad por efecto de un estado emocional.

**EMBRIAGUEZ.-** Es uno de los numerosos síntomas de “borrachera” entendida como la turbación de las facultades mentales causadas por la abundancia de beber licor. Se la considera como una especie de locura transitoria porque anulando la voluntad, crea situaciones que hacen incapaz a la persona que se encuentra embriagada.

A la embriaguez se la ha dividido en tres clases:

- 1 **Por la iniciativa.-** Se diferencia entre “Embriaguez Voluntaria” en que el exceso proviene del mismo borracho; y “Embriaguez Involuntaria” debido a la escasa resistencia del bebedor, a la ignorancia fuerza de bebida o a la insistencia en los convites.
- 2 **Por la frecuencia.-** Se distingue entre “embriaguez accidental” producto de la aislada ocasión y la “embriaguez habitual”, consecuencia de afición o tendencia que reitera la persona bohemia.
- 3 **Por la finalidad.-** con respecto al delito se encuentra por un lado la “embriaguez premeditada”, y del otro lado la “embriaguez no predeterminada o fortuita”, esta última es la casual, cuando tras de ella se delinque; mientras la otra se provoca de intento para darse niño o para alegar el no hallarse en su cabal juicio.

Dentro de los estudios que se han hecho sobre la embriaguez, como puede

originarse y sus consecuencias, se ha llegado a catalogar a más clases que dejan anotadas otras especies de embriaguez como:

- **EMBRIAGUEZ CULPOSA.-** Corresponde a la embriaguez provocada por uno mismo o por otros, con la finalidad de perturba las facultades mentales o crear un estímulo que conduzca al delito. Nosotros añadiríamos que es la perniciosa embriaguez que mayoritariamente produce los accidentes de tránsito por lo pernicioso y perjudicial para la salud, la vida y la moral.
- **EMBRIAGUEZ FORTUITA.-** La ebriedad involuntaria y resultado de la escasa resistencia al alcohol, de ingerir bebidas de alta graduación alcohólica o consecuencia de circunstancias eximentes a efectos personales.
- **EMBRIAGUEZ HABITUAL.-** Por la inclinación alcohólica y hasta como proceso patológico, la que se produce con gran frecuencia y deja en todo caso residuo que afecta biológicamente y síquicamente quien la padece, en inferioridad puede encontrar algún favor, es socialmente temible por la miseria humana que representa y la degeneración que se transmite.
- **EMBRIAGUEZ PARCIAL.-** Que no priva enteramente de su conciencia al sujeto, aun debilita su voluntad, propensa a prevalecer esta voluntad.
- **EMBRIAGUEZ PLENA.-** la que afecta totalmente en lo anímico, en cuanto a consecuencia y voluntad al que padece y a la que más se acostumbra.
- **EMBRIAGUEZ PREORDENADA.-** la que se autoprovoa, que en

condiciones normales no se habrían determinado a delinquir, pero que tras la ingestión abundante no se habría determinado a delinquir, pero que tras la ingestión abundante de alcohol da la voluntad, se siente en condiciones para delinquir. A esta embriaguez no se la toma como eximente, ni siquiera como atenuante, pero se la valora como agravante.

- **EMBRIAGUEZ PROVOCADA.-** La que un extraño determina a otro, es decir, excita a otro para que lo haga con protervos fines, entonces malvados o perversos propósitos y efectos análogos a los de la embriaguez preordenada.
- **EMBRIAGUEZ DELIBERADA.-** Es opuesta a la embriaguez Fortuita, el ebrio bebe por afición o propósito consciente en un principio, aunque sin expresa finalidad de delinquir, pero sin excluir esa posibilidad, una vez embriagado y trastornado por el alcohol, que desordena, resuelve y altera el orden regular de la mente hacia un cambio perjudicial.
- **EMBRIAGUEZ AGUDA.-** Abarca estados en los cuales solo hay merma de reflejos de precepción y de coordinación que impiden la conducción normal de un vehículo, hasta la borrachera donde las personas no pueden tenerse en pie, teniendo en cuenta que la embriaguez aguda solamente es producida por el alcohol, sino por otras sustancias psicoactivas como marihuana, cocaína y demás sicofármacos.

En esta embriagues aguda puede presentarse con alguna frecuencias la conocida LAGUNA, que no es más que una amnesia de fijación que borra el recuerdo de un hecho, pero para actuar inimputablemente no se requiere que la persona no recuerde, si no que tenga la capacidad de comprensión o de determinación. Un individuo con una gran embriaguez difícilmente enciende su vehículo y lo conduce su casa, al otro día va a su garaje y encuentra su vehículo sin ningún daño, y por su laguna no recuerda como llego.

Por lo dicho la ingestión de alcohol, resta la capacidad de actuación del individuo ebrio, que no le disminuye comprensión ni determinación al conductor de un vehículo, por eso es que ¿pone en marcha el vehículo y lo conduce a su casa; por eso mucho conductores dicen pomposamente “yo de chumado manejo mejor que en juicio”

**CAPACIDAD.**- Es potencia o facultad de obrar, suficiencia para ser sujeto activo o pasivo de relaciones jurídicas determinadas; supone facilidad de acción; es obrar válidamente; la edad constituye base fundamental en la capacidad de obrar jurídicamente. La INCAPACIDAD es la excepción: ser menor de edad, la enajenación mental.

**ALCOHOLEMIA:** Es la concentración de alcohol etílico en la sangre. El examen de alcoholemia no es sino la determinación del grado de esa concentración, sea por métodos físicos, químicos o bioquímicos.

Cuando se afirma que la alcoholemia es de 1 grado por 1000, significa que en el conductor, por cada litro de sangre se observa la presencia de un gramo de alcohol etílico.

En consecuencia cuando se produce un accidente de tránsito, es indispensable realizar el estudio sobre la alcoholemia de los conductores intervinientes y muchas veces sobre las propias víctimas, pues en ocasiones los falsos movimientos de un dedo los que han provocado el siniestro.

La prueba de alcoholemia debe tomarse de inmediato pasado el accidente, porque a medida que pasa el tiempo, mayor es la desconcentración del alcohol, se calcula está a partir del suceso por cada hora transcurrida es de 0.1 gramo por cada litro de sangre.

#### **1.6.4.1 Factores que influyen en la reacción del conductor.**

Aunque en todos los accidentes creemos procedente que se haga la prueba de alcoholemia, hay supuestos en los que forma ineludible realizar, y son aquellos en los que el conductor o la víctima ofrezcan ciertos síntomas propios de sufrir intoxicación alcohólica por leve que sea. Algunos de estos síntomas son:

**TRASTORNOS PSÍQUICOS.-** La primera influencia del alcohol sobre el organismo, se manifiesta en los trastornos de carácter psíquico. La Verborrea, el afán de hablar la supervaloración de la propia capacidad y deseo de manifestarla. Junto a estos caracteres existe disminución de la inhibición, las cualidades negativas tales como la grosería, la falta de respeto, etc. Cuando la dosis de alcohol aumenta, el lenguaje se altera produciéndose disminución en la velocidad de pronunciación y defectos de articulación, Laves dice que hay falta de claridad en el lenguaje, arrastramiento de sílabas, entonaciones irregulares, manía de hablar en secreto y en ciertas ocasiones gritos fuertes.

**TRASTORNOS FÍSICOS.-** Según los grados de alcoholemia, pueden distinguirse distintos cuadros de trastornos físicos, que pueden ir desde la ligera falta de coordinación muscular y la ausencia de respuesta a los estímulos, que se producen en primer grado de embriaguez a la disminución de la sensibilidad al dolor, los vómitos, inseguridad en la pisada, incoordinación muscular, etc.

Hay varias pruebas para comprobar la alcoholemia por la falta de equilibrio y coordinación. Algunas de ellas son:

- La prueba de Romberg; situado el individuo en estudio con los pies juntos, las manos extendidas hacia adelante y cerrados los ojos tiende a caer. La vacilación en las personas normales es leve, aumentando con la presencia del alcohol.
- Sobre una línea trazada en el suelo, andar con los ojos vendados y los brazos en alto, poniendo un pie justo delante de otro.

- Juntar los dedos índices de cada mano estando con los ojos cerrados, y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.
- Juntar el dedo índice de una mano con la nariz, estando con los ojos cerrados.

Para lograr la comprobación de las alteraciones que causa el alcohol en el organismo de un conductor, no basta un examen médico - legal; el compromiso neurológico y síquico del sujeto en el momento mismo de producirse el accidente.

Frente a la ingestión del alcohol hay factores que influyen en la reacción individual, como por ejemplo; la constitución física, el estado de salud (diabetes), la personalidad, el hábito de beber, el clima, y la temperatura, la luminosidad, la hora, la actividad física, las ingestiones masivas, el grado de repleción gástrica, la concentración alcohólica de bebida, el uso de psicoestímulantes o sedantes, etc.

Todo demuestra la complejidad del problema que implica el establecer que una persona actuó bajo influencia del alcohol. Este es un análisis tan minúsculo que son realizables en la práctica que tan solo recurrimos al examen de alcoholemia.

Según los autores E. Sodiy L.F. Sotelo<sup>43</sup> nos ilustra respecto a las reacciones de un ebrio o de la ebriedad.

Bajo los efectos del alcohol etílico; la mente se deslumbra por la gran cantidad de ideas que surgen, al mezclarse en la sangre entrando todos los órganos en excitación. La imaginación trabaja en forma exuberante, brotan ideas geniales y se atropellan unas a otras. Bajo este efecto no es posible realizar trabajos de precisión o que requieran calma y sostenida concentración.

Dentro del tema que estamos tratando debemos precisar algunos conceptos que

---

<sup>43</sup> E. Sodiy L.F. Sotelo, "Peritaje de Tránsito", pág. 45-49.

debemos conocer:

**ESTADO DE EMBRIAGUEZ.-** Es la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades, a causa de ingerir bebidas alcohólicas o fermentadas. Se presume el estado de embriaguez cuando el agente no cuente con los instrumentos sofisticados para determinar el estado y grado de embriaguez, para esto se les faculta aplicar exámenes físicos y psicosomáticos establecidos en el Art. 245 Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**PRUEBAS ALCOHOMÉTRICAS.-** Son aquellas a que se somete al conductor de un vehículo automotor por síntomas evidentes de embriaguez, mediante el uso de instrumentos, exámenes de laboratorios o centros de salud, análisis físicos y psicosomáticos.

**ALCOHOLEMIA.-** Es la determinación técnica del alcohol en la sangre.

**ALCOHOLÍMETRO.-** Es el aparato electrónico que registra el porcentaje de alcohol.

**DETECTOR PORTÁTIL.-** Es el aparato electrónico manual que porta el agente de tránsito para efectuar pruebas provisionales de la embriaguez.

El resultado es positivo, cuando en la sangre se ha detectado grados de alcohol etílico por litro.

Dentro del procedimiento que señala el presente reglamento de la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, autoriza a los agentes del control de tránsito, realizar pruebas de alcoholemia, a efecto de que sus resultados sean detallados en los correspondientes partes de tránsito que posteriormente serán remitidos a los jueces de tránsito competentes, quienes son los encargados de resolver la situación jurídica.

#### **1.6.4.2 Valoración médico legal de la alcoholemia.**

Primer aspecto de interés en la alcoholemia es la valoración de intensidad en relación con la actuación del individuo.

Existen varios cuadros tipo, los caracteres son más sintomáticos, según el porcentaje de alcohol. Así tenemos según las investigaciones de Boen y Muelhberger ofrecen lo siguiente:

- 1 por 1.000 produce el estado de embriaguez inicial, con leves mutaciones externas, pero con alteraciones psíquicas poco aparente.
- 1,5 por 1.000 da lugar al llamado estado de inestabilidad emotiva, con la inhibición disminuida, ligera ausencia de coordinación muscular y debilitación de la reacción ante los estímulos.
- 2 por 1.000 entra ya en el campo de la confusión, con alteración de la sensación, disminución de sensibilidad al dolor, vacilación al caminar y dificultad al hablar.
- 3 por 1.000 puede considerarse como fase de estupor con fuerte disminución de los estímulos, grave falta de coordinación muscular e iniciación de fenómeno de parálisis.
- 4 por 1.000 da lugar al estado de coma, inocencia, disminución de reflejos, temperatura, subnormal reducción de la circulación, etc.
- 5 por 1.000 se considera como dosis mortal.

Para darse una idea del efecto del licor ingerido sobre el grado de alcoholemia, reproducimos una tabla de alcoholemia: (Ver Anexo N° 11)

Utilizando el simulador la Pontificia Universidad Católica de Chile “DGE SALUD ESTUDIANTIL y UAP UNIDAD DE APOYO ESTUDIANTIL” hemos



podido establecer una tabla relacionada con los efectos del alcohol, configurada entre un hombre promedio de 60 a 70 kilogramos que consume entre 2 a 3 tragos da como resultado un estado de alcoholemia de 1,2 por 1.000 de alcohol en la sangre. (Ver Anexo N° 12).

Se considera que el resumen de la alcoholemia, a los efectos médico-legal es el siguiente: (Ver Anexo N° 13)

### **1.6.5 Las drogas en la circulación.**

#### **1.6.5.1 Generalidades.**

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

La sospecha puede provenir no solo del comportamiento de la persona, sino también de la presencia en el vehículo de botellas, frascos, jeringas, etc., que contengan o hayan contenido drogas, aun de aquellas destinadas a combatir artificialmente el sueño sin llegar a dormir el tiempo necesario que, se dice, afecta especialmente a conductores de vehículos de transporte interregionales o aquellos que hacen largo recorrido habituales que desean llegar temprano por entregas prontas de mercaderías ya sea abusando de los estimulante para no sentir fatiga (anfetamina), y luego barbitúricos para conciliar fácilmente el sueño, otros usan “meprobamatos” con la misma finalidad y-o para disminuir la tensión o nerviosismo propios de la conducción.

El resultado en general es qué, los estimulante perturban el curso normal de los automatismos a la larga y, los barbitúricos especialmente los de eliminación lenta, producen efectos residuales que les hace tender al sueño incluso después de despertados incluso producen alteraciones el uso de productos farmacéuticos que en dosis adecuadas son inofensivos.

**FARMACODEPENDENCIA.-** Es el modo de consumir drogas varias por ingestión ocasionan fines lúdicos por juegos, de una manera esporádica, hasta el abuso, y como parte extrema, el estado de farmacodependencia, es aceptada hoy más como una manifestación de trastorno mental, como una enfermedad. Lo usual es que el individuo padezca algún desajuste mental básico, con frecuencia del tipo de los trastornos de personalidad conjunto de los componentes que constituyen la individualidad de una persona al destacarse en algo modelo, comportamiento; además de la personalidad básica del sujeto, desempeñan papel los efectos farmacológicos de las drogas, atendiendo al tipo de dependencia que lleven: Tipos síquico que implica una necesidad compulsiva de ingerir un fármaco de modo permanente o continuo; dependencia física que lleva implícita, aparte de la compulsión de la droga, NECESIDAD fisiológico o metabólico que obliga al consumo. La tolerancia farmacológica, entendiendo como el incremento paulatino de la dosis de la droga para poder sentir sus efectos placenteros; algunas como la marihuana y cocaína no suelen producir acentuada tolerancia, por lo cual, la dosis para embriaguez, seguirá siendo sensiblemente igual con el paso de los años.

El padrón de uso crónico de alcohol o drogas, induce alucinaciones, especialmente táctiles, que con frecuencia determinan que el habituado presente escoriaciones porque cree ver y sentir insectos que lo agujerean; llega a una psicosis, con gran componente de agresividad, por la farmacodependencia se presenta DOS TIPOS DE INTOXICACIÓN por sobredosis: en uno hay excitación, ansiedad, calor-frío con súbito aumento de temperatura, taquicardias, delirio, y más; en otro, hay convulsiones e inconsecuencia.

Hay jóvenes machistas que ingieren pequeñas dosis y simultáneamente licor, dizque para retardar los efectos embriagantes de la bebida. Los efectos fugaces de la cocaína hacen que con frecuencia aparezcan verdaderas intoxicaciones agudas alcohólicas por la rápida ingestión de estas bebidas.

**ESTIMULANTES.-** Estas drogas estimulan el sistema nervioso central. Entre los más usuales se encuentran la cocaína, peyote y otro.

**Cocaína:** El clorhidrato de cocaína se obtiene de las hojas de la coca que se produce especialmente en Colombia, Perú y Bolivia.

Es un gran estimulante sin embargo medicamento es usado como anestésico local. Ilegalmente es vendida en forma de polvo amasado que puede ser descrito como polvo cristalino incoloro.

Los efectos del abuso son de euforia y excitación; produce placer, regocijo, pérdida del apetito, palidez exagerada de la piel, insomnios, perdida en la percepción y en el tiempo, alucinaciones, tendencias maniacas, sensación de fatiga. Dilatación de pupilas y aumento de los latidos del corazón presión sanguínea, razones aparentes.

**HIPNÓTICOS Y DEPRESIVOS.-** Son aquellos clasificados como depresivos dadas su acción sedante en el sistema nervioso central.

**BARBITÚRICOS.-** se usan para provocar sueño, para tratamientos de epilepsia, presión arterial alta y como sedante o calmante en los casos de desórdenes mentales.

En general son polvo blancos cristalino y sus nombres más recorridos son, Amital, nembutal, fenobarbital, seconal, y tuinal, liminal y luminaleta.

Sus efectos principales; producen calma y somnolencia intoxicaciones o letargo; reflejo impares dificultad para expresarse, disposición a la pelea intentos de suicidios, y muertes accidentales. Su reconocimiento es similar a los anteriores.

**OTRAS DROGAS PELIGROSAS.-** Entre ellas se encuentran la Heroína, Opiáceos, Oxicodona, Meperdina, Metadona, Marihuana, etc. Produce efectos eufóricos, depresión cerebral y espinal estado letárgico y tranquilo, contracción

pupilar, disminución del pulso y respiración. Se reconoce especialmente por la contracción pupilar y cierta falta de reacción al estímulo lumínico directo.

**FÁRMACOS.-** Además del uso de las drogas denominadas “peligrosas” existen en el comercio algunas sustancias que son en esencia, contraindicadas con la conducción; entre ellas se tienen:

**CAFEÍNA.-** Aunque el café tomado en dosis inadecuadas es inofensivo y es considerado un buen elemento para mantener “despierto” a los conductores, sin embargo en dosis intensas produce excitación general llegando hasta producir verdaderos disturbios nerviosos. La repetida ingestión de café es símbolo de presencia de sueño combatido artificialmente.

A continuación se transcribe el artículo “Medicamentos y Conducción de Automóviles” aparecidas en CARTA MEDICA publicación del ministerio de salud.

“Muchos medicamentos” incluso algunos en ventas sin prescripción médica pueden interferir con el rendimiento de un enfermo en tareas de rutina o que exigen concentración. Para la mayoría de los pacientes el peligro más grande de estos fármacos es el deterioro de su capacidad para conducir un automóvil. Los estudios sobre el empleo de medicamentos entre los conductores en su mayor parte son retrospectivos y, por lo tanto, difíciles de interpretar, o se basan en exámenes de laboratorios y pruebas de conducción simulada en voluntarios normales que usan, a veces solo dosis únicas de un medicamento.

**SEDANTES.-** Varias investigaciones de laboratorio sobre efectos de las benzodiazepinas en la destreza para conducir un automóvil indican un riesgo substancial que dura muchas horas después de una sola dosis. N. Murray (JAMA, 1960) comunico que 68 pacientes que tomaban que diariamente de 10 a 100 mg. De clordiazepoxido (Librium; y otros nombres comerciales tuvieron 10 veces la tasa esperada de accidentes en el curso de 90 días. En otro estudio, cinco dosis de

10 mg clordiazepoxido administradas durante 36 horas, afectaron en forma adversas el rendimiento de 20 voluntarios una investigación en noruega encontró que el 20% de 74 conductores hospitalizados, comprometidos en accidentes había tomado diazepam (Valium). Los efectos adversos de los sedantes tienden a ser más frecuentes y más graves en los enfermos de edad avanzada.

**ANTIPSIKÓTICOS Y ANTIDEPRESIVOS.-** En su mayoría, los medicamentos contra la psicosis como la fenotiazinas o el haloperidol (Haldol), causan un deterioro de la capacidad psicomotora si se administran a individuos normales y posiblemente también a enfermos que lo necesitan en especial durante los días iniciales del tratamiento. Sin embargo, la terapia eficaz de los trastornos mentales puede mejorar la capacidad para conducir automóviles (p. Bech *Pharmakopsychiat.* 8: 143, 1975). La somnolencia es más intensa con algunos medicamentos como la clorpromazina (Thorazine), pero se debe esperar con todas las fenotiazinas. Los efectos sedantes son frecuentes durante las semanas iniciales de uso de los tricíclicos. Los efectos anticolinérgicos, incluso midriasis y cicloplejias, pueden ocurrir con los antipsicóticos y los antidepresivos.

**OTROS MEDICAMENTOS.-** La dosis recomendada de un gran número de medicamentos de uso común pueden causar síntomas como ataxia, visión borrosa, diplopía, nistagmo, vértigo, somnolencia y temblor, en particular durante el tratamiento inicial. Entre los fármacos que producen dichos efectos figuran los analgésicos narcóticos, los barbitúricos, y otros sedantes los agentes anti-inflamatorios que no contienen esteroides, los anticolinérgicos, los anticonvulsivos las anfetaminas y los relajadores musculares.

**EXCESO DE VELOCIDAD.-** Es el exceder los límites de velocidad en la vía destinada al tránsito.

**IMPERICIA.-** Es falta de pericia atinente a la habilidad, a la cualidad del que es experto en alguna cosa; así dicese: impericia es conducir un vehiculó por lo que

siendo la impericia falta de habilidad, cualidad del que es EXPERTO en alguna cosa, ósea en conducir un vehiculó el que maneja sin tener la habilidad para hacerlo comete una infracción de tránsito por acción, la habilidad es ser capaz, inteligente dispuesto para cualquier actividad como decir una persona hábil en su trabajo; porque es experto entendido en la actividad que le es propia, ósea la de conducir un vehiculó como puede darse el caso del conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráiler y produce accidentes pero eso se aduce a la falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a una persona en una profesión arte u oficio, por lo que resulta la INEXPERIENCIA.

La impericia integra una de las formas de CULPA, junto con la imprudencia y negligencia así, según un aforismo latino, la impericia se considera como culpa con arreglo al digesto que es la recopilación metódica de derecho, no cabe disculpar la impericia del artífice, porque cada uno está obligado en su arte a la pericia.

**INOBSERVANCIA DE LA LEY.-** Es falta de obediencia a las leyes o a los reglamentos; es incumplimiento OMISIÓN de proceder conforme a lo preceptuado. Es contrario a la observancia que es rigurosa cumplimiento de lo mandado por la ley, autoridad o superior.

Esta inobservancia también es a los reglamentos órdenes de autoridad, dentro de la inobservancia más comunes son: Conducir sin estar legalmente autorizado o estar suspendido temporal o definitivamente.

**LA INFRACCIONES A LAS NORMAS.-** Suponen el mayor porcentaje de las causas perpetuantes aquí no existen causas involuntarias sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda ni se quiera se constituyen una verdadera imprudencia que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente sea por medio del aprendizaje o intuitivamente.

Es cierto que en las infracciones pueden intervenir muy diversos factores como la propia polarización afectiva, y no siempre se infringe por el mero hecho de burlar la ley sino porque intervienen en la conducta otros elementos tales como el afán de notoriedad, el espíritu de fiesta incluso la propia incompetencia.

Agrupando por rubros se obtuvo que las principales causas humanas perpetuantes basadas fueron:

- No ceder derecho a vía a vehículos y peatones 18.2%
- No respetar señalización relativa al derecho 17.7%
- Velocidades excesivas o no razonables y prudentes 17.3%
- Infracciones a normas por peatones 11.3%
- No estar atento a las condiciones del tránsito 11.3%
- Ebriedad influencias del alcohol 9.7%
- Virajes antirreglamentario 5.4%
- Adelantamientos indebidos 1.1%
- Causas no específicas 1.1%
- Otras causas diversas 6.7%

**MALAS CONDICIONES FÍSICAS DEL CONDUCTOR.-** Dentro de estas malas condiciones físicas están, el cansancio, sueño y fatiga.

Así como la conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes de competencia de conocimiento etc. exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimiento especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo o trabajando de cualquier modo para terminar conduciendo

Además de presentarse en personas con gran carga de trabajo la fatiga, el cansancio físico o sueño se presenta en aquellos que pasan varios noches sin

dormir o durmiendo mal en aquellos que conducen después de abundante comidas, en aquellos sometidos a la rutina de realizar con muchas frecuencia un mismo itinerario en aquellos obligados a conducir por grandes rectas sin variación del miedo y en aquellas que conducen vehículos con mala ventilación interior o con exceso de calefacción según la época.

Todas estas circunstancias pueden llegar a ser causas perpetuantes y son particularmente productores de graves consecuencias debido a que, en general las situaciones de fatiga se presentan en personas que guían vehículos de grandes volúmenes y pesos por caminos o carreteras en que las velocidades permitidas superan con largueza las autorizadas en sectores urbanos. Para estas situaciones de fatiga hay un solo remedio eliminarlas por medio de un descanso adecuado.

Acentuemos que PREVENCIÓN, es el conjunto de medidas que se toman para evitar accidentes de carreteras, de vías de tránsito público en calles porque manejar en vehículos a motor es riesgo constante, siempre que se le conduzca con sobriedad, no embriagado

Prevención es que la conducta del conductor del vehículos a motor para el desempeño de sus tareas de conducir el vehiculó deben ser adecuadas para eliminar en lo factible los peligros comunes con elementos de seguridad, recisión de frenos, embriaguez motor aceites líquidos, gasolinas llantas y demás accesorios que componen el vehiculó lo que origina una rama de seguridad en el medio de transporte seguridad que comprende también en la conducta de guardar la distancia de vehiculó a vehiculó, no imprimir velocidad descomunales o anormales, no rebasar en sitio no permitido, respetar a los peatones respetar la señalización, no traspasar los semáforos en luz roja, no invadir aceras, no circular por vías prohibidas, no ingerir alcohol cuando se conduce un vehiculó o drogarnos en el volante.

Estas son unas de las miles prevenciones que tiene que aceptar el conductor de un vehiculó a motor, que además de ser medida de prevención son medidas de



seguridad que el legislador no se limita a recomendar en la ley de tránsito se las prevenga o adopte sino que las torna imperativa con exigencia de responsabilidad e incluso penal para los infractores, para reos de lesiones u homicidios o asesinato.

Nótese que no decimos simplemente muerte como la menciona la ley de tránsito, por embriaguez intoxicación de bebidas alcohólicas, estupefaciente, sustancias psicotrópicas; exceso de velocidad impericia a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas negligencia imprudencia inobservancia de la ley, reglamentos ordenes de autoridad; cansancio sueño, malas condiciones físicas del conductor , o conducir sin estar legalmente autorizado o estando suspendido temporalmente o definitivamente.

En cuanto a los accidentes de tránsito entre mas o dos vehículos, hay que estar a los hechos.

La menor infracción reglamentaria provoca la culpabilidad total por los daños y hasta puede suscitar la penal por imprudencia. De ni probarse trasgresiones definidas, o de compensarse las culpas entre los conductores, cada cual soporta sus daños.

**EL ACCIDENTE MORTAL.-** Es que origina la perdida de una o más vida humanas. Este infortunio, en lo que a la responsabilidad económica atañe plantea la extinción resarcitoria a personas distintas de la víctimas, puesto que con la muerte se extingue la personalidad. En la esfera jurídica ordinaria resulta lesionado no solo los que hayan padecido económicamente por la muerte culposa de alguien, sino cuando haya sufrido un daño moral.

Para evitar que los indemnizable, suele circunscribirse a los íntimos al conyugue y los hijos, a menos de probar rigurosamente el perjuicio moral que se pretende

compensar.

**EL DAÑO MORAL.-** Es la lesión que sufre una persona en su honor reputación afectos o sentimientos por acción culpables o dolosa de otra.

En otro ámbito tenemos EL ACCIDENTE INEVITABLE, técnicamente el siniestro que causa lesiones personales o daños en las cosas por caso fortuito o fuerza mayor, es decir que él no se debe a propósito o negligencia del causante, enfoque genérico el infortunio determinado por causa cuya acción no ha podido impedirse entre su manifestación y el resultado lesivo.

Dentro de la prevención de accidentes de tránsito, deben estar incluidas las Escuelas de Capacitación para Conductores Profesionales o no Profesionales, con materias especializadas para esta finalidad. Escuelas que están en el título IV de La Ley de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial.

Las disposiciones citadas y mencionadas a continuación establecen que *“Es obligación del estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimiento de educación pública y privadas del país en todos sus niveles de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización el uso de la vías públicas, de los medios de transporte terrestre de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la comisión nacional de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y el ministerio de educación”*<sup>44</sup>, de igual forma el *“Estado controlara y exigirá la capacitación integral permanente, formación y tecnificación a conductoras y conductores, profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.”*<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Art. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>45</sup> Art. 5 Ibídem.

## **1.7 SECUELA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

### **1.7.1 Reparación del daño.**

**CONCEPTO DE DAÑO.-** Se ha dicho que de una perspectiva objetiva, el daño se define como el menoscabo que ha consecuencia de un acaecimiento o evento determinado, sufre una persona, ya en sus bienes vitales naturales, ya en su propiedad, ya en su patrimonio.

De esa manera la noción de daños se integra estructuralmente con las de obligación y derecho subjetivo o interés legítimo dado que en definitiva la víctima dañada, en razón del perjuicio puede obtener coactivamente de otra persona la indemnización del detrimento sufrido.

*El Art. 108 de La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su parte pertinente señala que: “Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte del responsable de la infracción”.*

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

Una vez que exista sentencia firme en materia de tránsito, pueden los agraviados iniciar ante el mismo Juez, que inicia la acción, la de daños y perjuicios.

Esta acción de daños adquiere virtualidad en el ámbito de la responsabilidad civil, cuando exista un sujeto a quien la ley le atribuye el deber de resarcir dicho daño, pues quedan fuera de ese campo todos aquellos perjuicio que no pueden ser imputable a otros.

En ese orden de ideas se dice que habrá daños siempre que se causare a otro algún perjuicio susceptible de apreciación pecuniaria o dirimente en las cosas de su dominio o posesión o indirectamente por el mal hecho a su persona o a sus

derechos o facultades.

Vélez Sarsfield, admitió la compensación por el agravio moral con la condición de que el hecho causante del perjuicio fuese también *un delito del derecho criminal*<sup>46</sup>.

En nuestra legislación la reparación del agravio moral ocasionado a la víctima en materia de actos ilícitos imputables a culpabilidad o riesgo creado y también en los actos de indemnización por responsabilidad contractual.

En definitiva según BREDDIA, para que exista responsabilidad civil es necesario que: 1) el acto sea ilícito; 2) que sea imputable subjetivamente al agente; 3) que haya culpabilidad (u otro factor de atribución determinada especialmente por la ley) 4) que exista un daño patrimonial o moral 5) que medie un nexo de causalidad entre daño directa o indirecta.

No menos frecuentes es la diferenciación entre el daño actual y el futuro, el cual como es sabida debe ser cierto, sin perjuicio de la dificultad que conlleva la determinación de esa certidumbre y que queda en cada caso sometida al arbitrio judicial.

Consideramos conveniente, distinguir que es el daño emergente y lo que es lucro cesante para luego hacerlo con las naciones de daño futuro y daño actual. Concluye en que: 1) el daño emergente es la pérdida efectiva de bienes que ya estaban en el patrimonio de la víctima; el lucro cesante es ganancia frustrado, beneficios dejados de percibir; 2) llamamos daños actuales a los que ya se han concentrado, por oposición a los futuros que deben de producirse con posterioridad al momento que tomemos como punto de referencia; 3) el derecho toma como punto de referencia para distinguir entre pasado y futuro, con relación a esta clasificación de los daños al momento presente el ideal que está

---

<sup>46</sup> DARAY, Hernán, "Derecho de daños en accidentes de tránsito" Astrea buenos aires 2001, pág. 336.

configurando por el litigio en su integridad desde la demanda hasta la sentencia. En consecuencia el Juez en su fallo considera como daños actuales aquellos que se reclamó y probó que ya había sucedido. *“Con respecto a los daños futuros solo podrá tomar en cuenta aquellos en que existía certeza de que han de producirse”*<sup>47</sup>, en lo que hace respecto al patrimonio ZANNONI marca dos maneras: un modo de hacerlo es a través de lo que se denomina reparación natural o in natural que consiste en la reintegración en forma específica, o reparación en especie implica literalmente volver las cosas al estado que tendrán si no hubieran ocurrido el hecho dañoso.

El otro modo de reparar el daño es la llamada reparación por equivalente, o propiamente, indemnización mediante la cual aunque no se repone o reintegran en forma específica el bien dañado, se compensa o resarce el menoscabo patrimonial sufrido en razón del daño; se tiende de esa manera, a restablecer el equilibrio patrimonial en función del valor que representa el perjuicio.

Como señala ORGAZ, cuando no estamos frente al caso de restitución o reparación in natura, la indemnización se traduce siempre en el pago de una suma de dinero, pues *“el patrimonio de la víctima debe ser restablecida cuantitativamente en sus valores menoscabados, de modo que quede eliminado la diferencia que existe entre la situación actual del patrimonio y aquella que habría existido de no suceder el acto ilícito. Esta diferencia constituye, en principio en principio al daño resarcible”*<sup>48</sup>.

Cuando Mosset Iturraspe trata el resarcimiento como derecho subjetivo privado dice: la satisfacción del interés jurídico tutelado, la prestación resarcitoria, se puede demandar tanto en jurisdicción civil como en la penal, pero requiere una petición del titular, de la persona legitimada al efecto la punibilidad civil que es en

---

<sup>47</sup> DE ESPAÑES, Moisset, “Reflexiones Sobre el Daño Actual y el Daño futuro con Relación al Daño Emergente y Lucro Cesante”, pag.791.

<sup>48</sup> DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidente de Tránsito”, Astrea Buenos Aires 2001, tomo I, pág. 338.

consecuencia de la responsabilidad resarcitoria, requiere la inicial u oportuna voluntad del titular del derecho, está condicionada a una manifestación de *“voluntad de la persona que ha sufrido el daño damnificado o indirecto o de su representante”*<sup>49</sup>.

Por otro lado, de la fuente sostiene que el daño patrimonial y el daño moral pueden ser causados en forma directa o indirecta, según el hecho ilícito lo ocasione directamente o a través de la lesión de bienes patrimoniales o no patrimoniales, por lo que pueda configurarse así tanto un daño moral directo o indirecto se lesionan bienes no patrimoniales, como un daño patrimonial directo o indirecto de causarse el daño, no altera su naturaleza que siempre ha de corresponder al carácter patrimonial o no patrimonial del bien jurídico lesionado.

## **1.8 CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.**

**CIRCUNSTANCIAS.-** Es lo concerniente al accidente de tiempo, lugar modo que está unido a la sustancia de algún hecho o dicho; es calidad o requisito; es modalidad de tiempo, lugar condición estado, parentesco salud y demás particularidades que acompaña a un acto jurídico y le dan fisonomía especial. En derecho procesal, accidente que concurre y sirve para solicitar la condena o absolución, que el libre arbitrio del juzgador lo toma en cuenta o lo deja de lado para el fallo.

**ACTO JURÍDICO.-** Es todo fenómeno o manifestación externa que es producto de efecto para el derecho se denomina HECHO JURÍDICO, cuando este hecho procede de la voluntad humana, se llama acto jurídico que se lo ha definido como el “hecho dependiente de la voluntad humana que ejerce algún influjo en el nacimiento, modificación o extinción de las relaciones jurídicas”.

La circunstancia, en derecho penal exclusivamente tiene una peculiaridad de

---

<sup>49</sup> ITURRASPE, Mosset, “Responsabilidad por Daños “Parte General, tomo, I pág., 286, 287.

realización u omisión que agrava, atenúa o exime con respecto a la penalidad.

Peculiaridad equivalente a la cantidad de peculiar, es decir privativo o propio de cada persona o cosa; es lo propio o característica de alguien o de algo; privativo lo que significa que la persona está sujeta al derecho penal por haber cometido una infracción contenido en el código penal, que para nuestro caso es en la Ley de Tránsito.

Realización es la acción o efecto de realizar o realizarse; hacer real efectivo algo ejecutar o llevar a cabo una acción. **Omisión**, es la acción o efecto de omitir falta que constituye la abstención de hacer o decir una cosa; descuido o negligencia que en derecho penal es infracción penal cometida por haber dejado voluntariamente de hacer alguna cosa que la ley manda realizar.

Agravante es aumentar la gravedad de una cosa; hacer de una cosa más peligrosa o grave; es tomar por cualquier accidente o circunstancia, más onerosa o molesta una cosa; es recargar la responsabilidad y aumentar en consecuencia la sanción: hacer más grave un delito; aumentar la pena.

Atenuar es disminuir la gravedad o penalidad de un delito; de ahí atenuación, menor rigor de un mal parcial disculpa o excusa; o atenuante motivo o causa para disminuir, aliviar o reducir la pena correspondiente a un delito o falta, que torne más disculpable un hecho, situación o caso. Eximir es librar de obligaciones o cargo; liberar de culpa relevante de cuidado o preocupación de allí eximente que es circunstancia que exime o libera de responsabilidad.

Sin perjuicio de las contempladas en el código penal, para efecto de esta ley, las circunstancias de las infracciones de tránsito son: atenuantes y agravantes.

### **1.8.1 Circunstancias atenuantes.**

El Art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial, impone sin perjuicio de las contempladas en el código penal, son

circunstancias atenuantes: “**a**).- *El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente, b*).- *La oportuna y espontánea reparación de daños y perjuicios causados antes de declararse instalada la audiencia de juicio, c*).- *Dar aviso a la autoridad más cercana; y, d*).- *El haber observado respeto para la autoridad y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones”*.

Las circunstancias anotadas en el (literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental por tal motivo su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del Art. 29 del Código Penal.

El *Art. 29 del Código Penal* señala: son circunstancias atenuantes todas las que refiriéndose a las causas impulsivas de la infracción al estado y capacidad física e intelectual del delincuente, a su conducta con respecto al acto y sus consecuencia, disminuye la gravedad de la infracción o la alarma ocasionada a la sociedad o dan a conocer la poca o ninguna peligrosidad del autor, como los casos siguientes:

1. Proceder de parte las acometidas provocaciones, amenazas o injurias, no siendo estas de las calificadas como circunstancias de excusas.
2. Ser el culpable mayor de setenta años.
3. Haber procurado el delincuente a reparar el daño que causo, o impedir las consecuencias perniciosas del acontecimiento, con espontaneidad y celo.
4. Haber delinquido por temor o bajo violencia superable
5. Presentarse voluntariamente a la justicia, pudiendo haber eludido con la fuga o el ocultamiento.
6. Ejemplar conducta observada por el culpable con posterioridad a la infracción.



7. Conducta anterior del delincuente que revele claramente no tratarse de un individuo peligroso.
8. Rusticidad del delincuente, de tal naturaleza que releve claramente que cometió el acto punible por ignorancia.
9. Obrar impulsado por motivos de particular valor moral o social.
10. La confesión espontanea cuando es verdadera
11. En los delitos contra la propiedad cuando la indigencia, la numerosa familia, o la falta de trabajo han colocado al delincuente en una situación excepcional o cuando una calamidad, le hizo muy difícil conseguir honradamente los medios de subsistencia, en la época en que cometió la infracción; y,
12. En los delitos contra la propiedad, el pequeño valor del daño causando relativamente a las posibilidades del ofendido.

Relatemos que estas circunstancias atenuantes constantes en el código penal. Pueden ser aplicadas para los casos de infracciones de tránsito en que sea posible aplicarla, debido a que el anterior art. 119. Transcrito, está facultado para hacerlo “**sin perjuicio de la contemplada en el código penal**”. Lo que no parece un acierto del legislador.

### **1.8.2 Circunstancias agravantes**

En materia de tránsito se entiende por agravante, el acto consciente luego de ocurrido el delito culposo que provoca el accidente de tránsito, que aumenta la responsabilidad por la concurrencia de circunstancias que la modifican en contra del infractor.

Es por eso que se nos viene una pregunta: **¿Cómo debe sancionarse por parte de los jueces a infractores que se les prueba conductas agravantes después del accidente de tránsito?**

Estas conductas son consideradas dentro del ámbito legal como de mayor peligrosidad, maldad o desprecio de sentimiento humano por partes de los conductores a quien se les ha probado que si actuaron posterior al accidente de tránsito; conforme al artículo 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, califica de conductas agravantes a los conductores de automotores los hechos de haber tenidos conductas negativas para el convivir humano antes y después de la comisión culposa de un delito de tránsito.

Al referirse antes se tendrá que demostrar que el conductor ha infringido las leyes y reglamentos de tránsito con notables irresponsabilidad, que bien podrá ser con las frecuentes sanciones que le hayan impuesto por violar reglamentos; contravenciones o el cumplimiento de las penas que establece la ley de tránsito por el cometimiento del delito.

En cuanto a la conducta posterior; es decir posterior al accidente, de igual forma, deben constar satisfactoriamente pruebas contundentes para que el juzgador invoque en su sentencia la peligrosidad y concurrencia de la conducta del conductor, posterior al accidente; y ello desde luego aumentaría la punición conforme a nuestras leyes de tránsito.

Insistimos que este tipo de prueba procesal debe ir acompañada de una persuasión demostrativa que sea notoria ocularmente por testigos y deliberada, esto es que el sujeto conductor este consciente que con su ayuda pueda salvarse uno o más heridos y que viendo esta situación denigrante no presta la ayuda que debe prestar. Entonces ha cuantas contravenciones se refiere, los jueces pueden sancionar con la suspensión temporal de la licencia de conducir y el máximo de la multa, que sería lo que en la actualidad lo permita, no sugerimos días de prisión por cuanto ello trae más problemas que soluciones, debido a la poca calidad y agilidad que establecen nuestras leyes por violar los reglamentos y contravenciones.

*Además en nuestro medio no se cumple días de prisión por contravenciones de tránsito debido a la lenidad legal.<sup>50</sup>*

Una presión asfixiante por la prensa, por sus superiores y por quejas infundadas, y que en su mayoría son de mala fe, adopta muchas veces en forma equivocada la costumbre de no hacerla cumplir como manda la ley.

El Art. 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se considera circunstancia agravantes:

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicos;*
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarle la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;*
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;*
- d) Borrar alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;*
- e) Estar el infractor perseguido o prófugo de un delito de tránsito anterior;*
- f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;*
- g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,*
- h) La realización de actos tendientes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso entre los cuales se haya incluido a la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.*

**SISTEMA JUDICIAL.-** Así como los expertos analizan los indicadores

---

<sup>50</sup> Negligencia al exigir el cumplimiento los deberes ajenos // leve castigo de las faltas merecedoras de mayor represión.// tolerancia del mal, de la indisciplina o la ociosidad. están incurso en ella los jueces que a modo de complicidad póstuma, se encuentran benévolo con los delincuentes o los procesados les imponen condenas benignas o los sobreseen por el cómodo expediente de no calificar de bastantes a las pruebas acusatorias.

económicos de nuestro país, con el propósito de diagnosticar la situación económica y social del Ecuador, así también los jueces u abogados debemos los indicadores del sistema judicial ecuatoriano, con el propósito de implementar las reformas de nuestra legislación.

Uno de los problemas es la larga duración del juicio de tránsito, dada la gravedad del enjuiciamiento penal que por sí solo constituye una verdadera humillación para el procesado.

En el año 2003, en el Consejo Nacional de Rehabilitación Social del Ecuador se realizó una investigación que permitió conocer que el tiempo promedio de duración de la indagación previa era de un año, lo cual era excesiva esto ocurría en nuestro país en pleno siglo veinte y uno, donde todo es agilidad velocidad y precisión

Razón por la cual se reforma la ley de tránsito.<sup>51</sup>

Las estadísticas judiciales, se estableció que de 100 procesos penales de tránsito iniciados, el 90% concluyo.

No creemos que todo juicio de tránsito debe concluir con sentencia condenatoria, en un delito culposo que los que les interesa a los perjudicados es solucionar las pérdidas causadas, hablando de lo material no quieren un trámite largo engorroso que lo único que se tiene como resultado es pérdida de tiempo y dinero por lo que muchos de los perjudicados abandonan los juicios.

Con esta expresión lo que se quiso decir es que los policías, los fiscales y los jueces penales de tránsito actúan de espaldas los unos a los otros y que es necesario reasignarla sus verdaderos papeles para potencializar su trabajo.

Por otro lado al ofendido se lo trata como si fuera un delincuente en un delito

---

<sup>51</sup> RO-S398-7ago.2008.

culposo como es el incidente de tránsito, los conductores van detenidos con ciertas reformas a la ley, hoy solo van detenido cuando existen elementos suficiente probatorios en lo que resulten muertos o lesionado graves así como los vehículos son retenidos por el agente de policía (el Art. 165.de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial).

Aparte la victimas tiene que contratar los servicios profesionales, de un abogado particular si es que quiere tener determinado éxito en su aventura judicial, tiene que contar con una buena suma de dinero para costear el trámite del proceso incluido los honorarios de los peritos y los gastos logístico de los Jueces. Por otro lado, cuando el ofendido se presenta como acusador particular, le exigimos que su querrella reúna determinados requisitos de forma y lo amenazamos con declarar abandonada su acusación si es que deja de impulsarla mensualmente o si no presenta personalmente a la audiencia del juicio.

Además le prevenimos que su denuncia o su acusación particular pueden ser calificadas como temerarias o maliciosas, con las consecuencias civiles y penales que se derivan de aquella calificación. Finalmente cuando la víctima se ha arriesgado a todo y ha conseguido sentencia condenatoria en contra del acusado; si presento acusación particular los daños y perjuicios son resuelto ante el mismo Juez, siempre que tenga bienes; y si no ha presentado acusación particular si desea obtener el pago de los daños y perjuicios que se le han ocasionado, debe iniciar y tramitar un segundo juicio, esta vez de carácter civil que tiene varias instancias y múltiples dificultades.

La falta de estadísticas al respecto, no pueden esconder la innegable baja credibilidad del sistema jurídico ecuatoriano, que se debe a la suma de los indicadores anteriores, a la politización de la justicia y al modelo procesal en materia de tránsito vigente que hay que cambiarlo y la falta de comunicación y asesoramiento jurídico a la sociedad.

## **1.9 LA TUTELA JUDICIAL EN LOS CONFLICTOS DE TRÁNSITO.**

### **1.9.1 El derecho a la Tutela Judicial Efectiva.**

Puede definirse como aquel que tiene toda persona de acudir a los órganos jurisdiccionales, para que a través de los debidos cauces procesales y con una garantías mínima, se obtenga una decisión fundada en derecho sobre las pretensiones propuestas. Se lo concibe como un derecho de prestación por cuanto a través de él se pueden obtener del estado beneficios, bien porque impone la actuación de la jurisdicción en el caso concreto, porque exige que el estado cree los instrumentos para que el derecho pueda ser ejercido y la justicia prestada, de modo que serán de responsabilidad de aquel los efectos y anomalías en la prestaciones que le exigen.

Este derecho fundamental, que en primer término supone una garantizada posibilidad de acceso a la jurisdicción, tiene relación con el derecho de acción sin embargo el derecho a la tutela judicial efectiva reclama, mucho más aun, unas garantías mínimas de eficacia que abundan a dicho acceso , pues como el nombre indica se trata de que la tutela judicial sea efectiva .por esta razón la constitución , a más del acceso a la jurisdicción, ordena la imparcialidad del Juez<sup>52</sup> y la celeridad procesal<sup>53</sup>, proscribida la indefensión y ordena el cumplimiento de los fallos judiciales requisito sin los cuales no habría la deseada efectividad en la

---

<sup>52</sup> Art. 8 C.O.FJ, la actuación de las juezas y jueces de la Función Judicial será imparcial respetando la igualdad ante la ley. En todos los procesos a su cargo, las juezas y jueces deberán resolver siempre las pretensiones y excepciones que hayan deducido los litigantes, sobre la única base de la constitución los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Ecuador, la Ley y los elementos probatorios aportados por las partes. Con la finalidad de preservar el derecho a la defensa y a la réplica, no se permitira la realización de audiencias o reuniones, salvo que notifique a la otra parte de conformidad con los dispuestos en el numeral 14 del artículo 103 de esta ley.

<sup>53</sup> Art. 20 C.O.F.J, 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 iniciada el proceso las juezas y jueces están obligados a proseguir el tramite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte salvo en los casos en que la ley disponga lo contrario

El retardo injustificado en la administración de justicia, imputable a los jueces juezas y demás servidoras de la función judicial y auxiliares de la justicia serán sancionados de conformidad a la ley.

administración de justicia estos contenidos , sin embargo no significan que el derecho a la tutela judicial efectiva compone una exclusiva exigencia a los jueces , pues también alcanzan con vigor al legislador al imponerle el requerimiento de unas normas jurídicas que lo favorezcan mas no impidan ni entorpezcan su cabal ejercicio.

Las prestaciones he imperativos propios del derecho a la tutela judicial efectiva no suponen que las pretensiones procesales y cuestiones incidentales sean siempre atendidas favorablemente, o que las leyes no puedan exigir requisitos razonables para el acceso a la jurisdicción o a los recursos o que estos tengan que ser, en todos los casos forzosamente admitidos

Se trata de la posibilidad de acudir a la jurisdicción para obtener una resolución judicial debidamente motivada<sup>54</sup> en derecho sobre el fondo del asunto planteado, que bien puede ser favorable o adverso, o de igual modo, en un sentido meramente procesal que conlleva la apreciación del juez sobre el motivo legalmente previsto que impide el examen de fondo, o sobre las causas que impiden la concesión de un recurso.

Con razón Javier Pérez Royo califica al derecho de tutela judicial efectiva como un derecho de índole constitucional, pero de configuración legal, pues debe ejercer por cauces razonables que el legislador debe establecer.

Todas las personas tienen el derecho a obtener la tutela judicial efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que en ningún caso pueda producirse indefensión

Tomando el análisis de ambos términos todas las personas y derechos e intereses

---

<sup>54</sup> Art. 76 numeral 7, literal i de la Constitución de la República del Ecuador; las resoluciones de los poderes públicos. Deberán ser motivados, no habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho .Los actos administrativos resoluciones y fallos que no se encuentran debidamente motivados se consideran nulos las servidoras o servidores responsables serán sancionados.

legítimos tienen que ser interpretado en el sentido más amplio de todos los posibles. Nadie absolutamente nadie, sea persona física o persona jurídica, de derecho público o de derecho privado, nacional o extranjeros, puede verse excluido del ejercicio del derecho público a la tutela judicial efectiva sin indefensión.

Y a través del mismo tienen que poder hacerse valer todos los derechos e intereses legítimos, independientemente de que sean sustantivos o procesales y de que sean de mayor o menor importancia.

Y es así que a través de su ejercicio es como se hace real y efectiva la exigencia de que el ordenamiento jurídico sea un sistema completo que no admite la existencia de lagunas y que el Estado sea el monopolio de la coacción física legítima. Si el derecho a la tutela judicial efectiva no fuere un derecho universal tanto desde un punto de vista subjetivo como objetivo, el ordenamiento jurídico del Estado no podrá ser un sistema completo y el estado no podrá pretender la titularidad del monopolio de la coacción física legítima

El ordenamiento jurídico es un sistema completo porque, en última instancia, cualquier asunto que se plantee en la sociedad encuentra respuestas en una norma del mismo y la encuentra a través de una decisión judicial la debería encontrar en una decisión legislativa, es decir en una norma aprobada por los propios individuos directamente o a través de sus representantes

Como quedo manifestado el derecho, a la tutela judicial efectiva contempla, en primer término, el acceso a la jurisdicción y de conformidad con el artículo 167. De la Constitución de la República del Ecuador, solo por ley se puede normar su ejercicio, siempre que se respete su núcleo esencial y no se lo desnaturalice.

Los requisitos legales para el acceso a la jurisdicción y a los recursos, por consiguiente, deben ser razonables y obligan a una interpretación lo más favorable



al pleno ejercicio del derecho o su efectiva vigencia (interpretación Pro actione)<sup>55</sup>, al tenor del numeral quinto del artículo 11 de la Constitución de la Republico.

Por otra parte, el derecho a la tutela judicial efectiva obliga al juez a tasar adecuadamente las trascendencias de las formalidades, sin excesivo rigorismo y formalismo enervante que conduzcan a la arbitrariedad, en atentado manifiesto contra el núcleo esencial del derecho. Estas precauciones, por otra parte, deben guiar también al legislador, quien en la elaboración de leyes debe ser lo suficiente prudente, en torno a la regulación de los procedimientos y al establecimiento de las exigencias procesales, y en todo caso haciendo provisiones normativas que permitan salvar deficiencias puramente formales.

El derecho a la tutela judicial efectiva comprende, además aspectos que guardan relación con contenidos del derecho al debido proceso, en cuantos a los recaudos básicos que permiten la efectividad de la justicia. En la definición que del primer derecho se ha formulado, puede verse que hablamos de “debidos cauces procesales” y de “garantías mínimas” afirmación que puede producir desconcierto si se tiene presente que se proclama la autonomía del derecho al debido proceso, e incluso se habla de la posibilidad de violaciones independiente .

Al respecto consideramos que fines teóricos determinados justifican el análisis de la singularidad, pero ello no quiere decir que la especulación científica puede estar ajena a la observación de posibles relaciones. Los derechos fundamentales no pueden observarse como compartimiento estancos que impliquen un absoluto desenvolvimiento autónomo respecto de un solo ámbito de la vida humana perfectamente delineado y excluyente. Muchas veces el respeto a un derecho también puede comportar el simultaneo acatamiento de aspectos de otro, modo que en los contenidos del primero pueden estar implicados los del segundo el estudio de las singularidades es legítimo, pero no es científicamente responsable

---

<sup>55</sup> (Pro actione): Cuál proposición latina, incorporada en diversas locuciones insertas a continuación, suele expresar: “a favor de”, cuando procede a un sustantivo personal, a más de otro sentido.

dejar de detectar las posibles conexidades. Estas observaciones tienen especial importancia a la hora de determinar las violaciones y sus reparaciones, pues en efecto, el dirigir la atención a una sola parcela de la realidad y a una exclusiva violación de derechos, sin una factible correlación con otra puede ocasionar la inoperancia de la reparación.

### 1.9.2 Garantías procesales mínimas

La imparcialidad<sup>56</sup> del Juez es una garantía mínima que debe brindar la jurisdicción y que se exige todo proceso por la misma naturaleza de sus fines. Lo contrario la parcialidad- significa arbitrariedad manifiesta y falta de idoneidad, con la consiguiente imposibilidad de decir lo que en autentico sentido

La incompetencia es un vicio que tacha la idoneidad del Juez para conocer un asunto concreto, y por ende enerva la efectividad de la tutela judicial. Por último, en acatamiento de lo que dispone el artículo 76 literal k de la constitución de la república del Ecuador nadie puede ser juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto pues la contaminación política o la misma configuración de estos juzgadores no permite una autentica administración de justicia.

En lo que se refiere a la celeridad (calidad expedita) que debe caracterizar a la administración de justicia mayor comentario no merece este contenido de una tutela judicial que quiere calificarse de efectiva. Los angustiantes problemas que viven, no solo el Ecuador, sino muchos países son por demás conocidos.

Sin embargo, la doctrina, por demás conocedoras de dicha problemática, precisa que pueden controlarse vicios, que por lo demás no viene a ser sino auténticas exageraciones. Así se habla que dentro de lo “razonable” deben evitarse

---

<sup>56</sup> Es una garantía constitucional contenida en el Art.76 literal k:” juzgado por una jueza o juez independiente, **imparcial** y competente”.

dilaciones indebidas o prolongaciones indefinidas de los procesos que comparten privación de justicia

En cuanto a la necesidad de defensa (proscripción de la indefensión), el derecho a la tutela judicial efectiva exige de la composición de la litis contenga un adecuado elemento de contradicción que brinde al Juez un cabal conocimiento de la realidad. se trata de oír a las partes, de permitirles probar su acierto y de dar consideración a sus afirmaciones y elementos probatorios. Con ellos el juzgador asegura el debido conocimiento del asunto y la sustentación en derecho del fallo, lo cual índice en la efectividad de la tutela judicial que debe brindar, pues no solo la apreciación de las alegaciones y pruebas da lugar al triunfo de una justicia pretensión, sino también, en sentido contrario, a la justicia desestimación de la que es inicua.

Un tercer aspecto que contempla el derecho a la tutela judicial efectiva es el que impone el cumplimiento ineludible de los fallos judiciales. Propiamente, ninguna tutela judicial puede calificarse de efectiva si el fallo recaído en su proceso no se cumple, situación está que niega, por completo la realización de la justicia, por lo que el legislador debe otorgar los suficientes poderes de ejecución a los jueces y prever mecanismos suficientes para que los fallos se acaten en debida forma.

Por último y aunque no lo diga la norma constitucional, cabe resaltar que el derecho a tutela judicial efectiva impone las sentencias y actos decisorios sean debidamente motivados en derecho y que resuelvan en su totalidad los asuntos sometidos al conocimiento del Juez. La motivación de las sentencias es constitucional a los principios de legalidad e interdicción de la arbitrariedad que son propios del estado Constitucional de derecho y Justicia social.

Tal requisito esencial permite control del superior por medio de los recursos y permite conocer al ciudadano las razones de la resolución.

Jesús González Pérez define este derecho de la siguiente manera: el derecho a la tutela jurisdiccional es el derecho que toda persona a que se le “haga Justicia”, a que cuando pretenda algo de otra, esta pretensión será atendida por un órgano jurisdiccional, a través de un proceso con unas garantías mínimas<sup>57</sup>.

“El Derecho a la Tutela Judicial efectiva no es, por lo demás un derecho de libertad, sino un derecho de prestación”<sup>58</sup>, que exige en el estado cree los instrumentos para el derecho pueda ser ejercido para la administración de justicia prestada. Se trata, en consecuencia, de un derecho fundamental, es decir, constitucional, pero de configuración legal. Únicamente puede ejercer en la forma prevista en la Ley, aunque ello no quería decir que el legislador no obtenga límites a la hora de regularla.

En Nuestra legislación la tutela judicial efectiva de los derechos lo encontramos en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de la Función Judicial: La función judicial por intermedio de las juezas o jueces, tiene el deber fundamental de garantizar la tutela judicial efectiva de los derechos en la constitución y en los instrumentos internacionales de los derechos humanos o establecidos en las leyes, cuando están reclamados por sus titulares o quienes invoque esa calidad, cualquiera esta la materia, el derecho o la garantía exigida. Deberán resolver siempre las pretensiones y excepciones que hayan deducido los litigantes sobre la única base de la constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el estado, la Ley, los méritos del proceso.

Para garantizar la tutela judicial efectiva de los derechos y evitar que las reclamaciones queden sin decisión sobre lo principal, por el reiterado pronunciamiento de la falta de competencia de las juezas y jueces que previnieron en el conocimiento en la situación permitida por la ley, las juezas y los jueces

---

<sup>57</sup> GONZÁLEZ PÉREZ. Jesús, “el derecho a la tutela jurisdiccional” tercera edición Madrid, civitas 2001, pág.33.

<sup>58</sup> PÉREZ ROYO, Javier,” Curso de Derecho Constitucional”, octava edición, Madrid Marcial Pons, 2002, pág. 489.

están obligados a dictar fallos son que les sea permitido excusarse o inhibirse por no corresponder. Las principales garantías que se deben observar en la tutela judicial efectiva están contenidas en la Ley orgánica de la función Judicial.

Principios que deben ser observados en todos los casos judiciales para garantizar los derechos de las personas que acuden a la justicia, estos principios deben ser observados especialmente en los casos de tránsito, ya que este es un delito culposo no existió la voluntad y la conciencia de producirlo, por lo tanto lo que deseen las partes involucradas es arreglar los conflictos sin demoras.

Este es un derecho de estado que se ha descuidado y que la demanda de justicia sigue aumentando, mientras que los administradores de justicias son insuficientes para poder despachar las causas a tiempo.

### **1.9.3 Derechos Constitucionales.**

Existe una tan estrecha vinculación entre las garantías constitucionales individuales y sociales y el proceso penal común y de tránsito como instrumento necesario e inevitable de realización de derecho penal en el cumplimiento de la obligación de administrar justicia, que la ley firmal debe guardar en todo momento con cuidado equilibrado de los intereses de la comunidad fincados en su seguridad, con el interés del individuo resumido en su libertad.

La labor del legislador es, en esta materia, muy delicada porque en su custodia, no puede en la norma formal preponderancia ni a uno de los citados intereses.

Si se vuelca proteccionista por los sociales dictara una ley operativa de los individuos, si lo hace por el contrario, dejara desamparado a la sociedad. El cuidado que debe tener cuando tiene que equilibrar, tanto uno como otros, en el rodear a cada acto de todo lo recaudado posibles de modo que si hubiera lesiones, sea razonablemente la menor y estrictamente indispensable.

Un ejemplo acabado de este temperamento lo ofrece el acto indagatorio que se debe someter al procesado<sup>59</sup>, en el que la restricción de la libertad que el mismo. Por sí y, su esencia, implica, se compromete con la reserva de voluntariedad de su prestación y libre expresión llevadas hasta el más mínimo detalle.

Pero el distintivo que ofrece el proceso penal, además de su necesidad y obligatoriedad en oposición a la voluntariedad y eventualidad propias del civil, es el de que todos sus institutos giran en torno a ese equilibrio de garantías, a tal punto que en mayor o menor medida, aparece casi siempre el orden público detrás de cada uno de ellos, en tal grado que, en síntesis y en función de los tutelados, el proceso penal en la Constitución de la República, regulada en la satisfacción de la función jurisdiccional penal que ella instituye.

La constitución no es un fundamento sino el límite de la ley”.<sup>60</sup>

En todo proceso en que se determine derecho y obligaciones de cualquier orden, se asegure el derecho al debido proceso, las garantías básicas están contenidas en el Art. 76 en la Constitución de la República del Ecuador.

Por otro lado el juzgador siempre deben estar apegados a la Constitución, instrumentos internacionales de derechos humanos, y la Ley, esto lo manda al mandato constitucional, contenido en los siguientes artículos.

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las Normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales, en el caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

---

<sup>59</sup>Sustitúyase la palabra imputado por la palabra procesado: reforma del Código de Procedimiento Penal (L/sn.RO-S-555:24-marzo).

<sup>60</sup> PÉREZ ROYO, Javier; “Curso de Derecho Constitucional”, 8a Edic., Madrid Marcial Pons, 2002, pag.486.

La Constitución y los Tratados Internacionales de derechos humanos ratificados por el estado reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución prevalecerán sobre cualquier norma jurídica o acto del poder público.

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente:

La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las Leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas y las resoluciones; y los demás actos decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflictos entre normas de distinta jerarquía, la corte constitucional, las juezas y los jueces, autoridades administrativas, servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de la competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados.

Art. 426.- Toda persona, autoridades e instituciones están sujetas a la constitución. Las juezas y jueces, autoridades administrativas, servidoras y servidores públicos, aplicarán directamente las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de derechos humanos siempre que sean más favorables a las establecidas en la constitución, aunque las partes no las invoquen expresamente.

Los derechos consagrados en la constitución y los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de inmediato cumplimiento y aplicación. No podrá alegarse falta de ley o desconocimiento de las normas para justificar la vulneración de los derechos y garantías establecidos en la constitución, para

desechar la acción interpuesta en su defensa, ni para negar el reconocimiento de tales derechos.

Con estas disposiciones constitucionales, que son los principios con los cuales el Ecuador entra al No constitucionalismo, doctrina jurídica que está en otros países de América Latina y Europa, hace 50 años en Vigencia.

#### **1.9.4 Derechos Humanos.**

Ciertamente, el ámbito material de los derechos humanos está en continuo proceso de expansión, y cabría argumentar, por consiguiente, el estudio general, desde un enfoque generalista, como es el caso significativamente de la legislación básica de derecho Internacional Público.

Considerando que la Libertad, la Justicia y la Paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana.

Considerando que el desconocimiento y el menosprecio de los derechos humanos han originado actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad; y que se ha proclamado, como la aspiración más elevada del hombre, el advenimiento de un mundo en que los seres humanos, liberados del temor y de la miseria disfruten de la libertad de palabra y de la libertad de creencia.

Considerando esencial que los derechos humanos sean protegidos por un régimen de derecho a fin de que el hombre no se vea compelido al supremo recurso de la rebelión contra la tiranía y la opresión y promover el desarrollo de relaciones amistosas entre las naciones.

Los pueblos de las naciones unidas han reafirmado en la carta su fe en los derechos



fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana y en igualdad de derechos de hombre y mujeres; y se han declarado resueltos a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida de un concepto más amplio de la libertad.

Comprometiéndose cada país miembro, a asegurar, en cooperación con la Organización de la Naciones Unidas, el respeto universal y efectivo a los derechos y libertades fundamentales del hombre; una concepción común de estos derechos y libertades es de la mayor importancia para el pleno cumplimiento de dicho compromiso.

La Presente declaración universal de Derechos Humanos, como idea común por la que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación el respeto a estos derechos y libertades y aseguren, por medidas progresivas de carácter nacional e internacionales, su reconocimiento y aplicación universales efectivos, tanto entre los pueblos de los estados Miembros como entre los de los territorios colocados bajo su jurisdicción.

#### **1.10 ANTECEDENTES PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL DE TRÁNSITO.**

Entre los elementos de las definiciones, presente en todas ellas, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca lo que no es otra cosa que ausencia de dolo o malicia pero con la presencia indiscutible de un hecho lícito, de un grado de culpabilidad inferior cuya presencia es necesaria para que el evento se reporte como Accidente de Tránsito.

Convendrá preguntarse si siempre existe la ausencia de voluntad de producir el daño y la respuesta es que en varias ocasiones, hechos cuya investigación se inició como la de un accidente ha resultado, a lo posterior, ser un acto doloso en que el

vehículo ha sido utilizado maliciosamente, con el propósito de causar daño, o bien, una persona ha sido objeto de un atentado que culmina con su atropellamiento. Conste que se ha determinado la presencia del dolo a raíz de una investigación y que este procedimiento especial no opera para todos los casos.

Creemos que no se ha pensado, imaginado, deducido o reflexionado, que el que conduce un vehículo a motor, tiene en sus manos UNA ARMA OFENSIVA; vehículo a motor que puede adquirir según los casos DE ARMA ACTIVA O DE ARMA PASIVA, que explicamos. Pasiva, debido a que, el arma que es el vehículo, en si por voluntad mecánica o técnica ha producido un accidentes de tránsito, de tal forma que se requiere la responsabilidad de un operario que lo induzca al cometimiento del hecho; es decir a permanecido inactivo en la producción del accidente de tránsito; no ha invadido por si solo vías prohibidas de circulación, no se ha estacionado en aceras o veredas; no ha imprimido velocidad anormales automáticamente, no ha rebasado a otros vehículos en sectores prohibidos, o porque se siente “enojado” al ir tras otro vehículo y le “atormenta” la DROGA DE LA VELOCIDAD; NO respeta señales de tránsito legalmente establecidas; no respeta peatones que les insulta porque no le cede el paso; no ha matado o atropella a persona inocente.

ARMA PASIVA QUE TIENE LA EQUIVALENCIA DE ARMA NATURAL, porque es elemento del mismo hombre con que puede agredir, como lo hace con las uñas, los dientes, los puntapiés; siendo un medio que la naturaleza y el invento brinda y utiliza para agredir o no agredir, el automotor es arma activa u ofensiva cuando el conductor conduce en mal estado físico, bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas, intoxicado, porque ofende, ataca, hiere o mata, atropella, destruye, etc.

Es también arma activa el vehículo cuando el conductor lo utiliza con el propósito de matar, de igual forma cuando es conducido en forma negligente, con imprudencia, con exceso de velocidad o que se deja llevar por la adrenalina que lo vincula a la velocidad, el conductor que opera un vehículo con manifiesta

impericia; el conductor que no observa, ordenanzas o reglamentos de tránsito o de autoridad o agente de tránsito; cuando el conductor maneja el vehículo a sabiendas que está en malas condiciones mecánicas y mata a personas inocentes; también si lo hace sabiendo que le domina el cansancio, el sueño, la fatiga, etc.

Cuando un conductor lesiona, incapacita temporal o permanente a pobres peatones inofensivos que transitan tranquilamente por las calles, el conductor tiene en sus manos o esgrime un arma contundente que golpea, que asecha, que aplasta; en sí, el conductor es un contundente, porque es un agente capaz de producir una contusión, sea por su masa su forma o el impulso del que está provisto, como lo son el automóvil, el camión, la camioneta, el tractor, la moto niveladora e inclusive la motocicleta y la bicicleta.

Conforme crece el número de conductores, crece el supuesto número de atacantes; conforme crece el número de vehículos a motor, crece el número de armas ofensivas, supuestamente porque en sí, guardan y se reserva para cuando llegue la ocasión que lo maneje o conduzca el conductor ebrio e irresponsable, de tener la acción y efecto de atacar, de investir, de destruir, de matar, a los pobres e inocentes víctimas que pagaran las consecuencias, quienes no están seguros si transitan o están en sus domicilios dedicados a sus labores, o contra muebles e inmuebles ocasionándoles daños o destrucción.

En un concepto aparte, arma, es una herramienta de agresiones que especialmente sirve como objeto metal para defenderse, atacar y causar daño, para el acontecimiento o ataque repentino siendo el recurso o medio al servicio de un propósito; que para nosotros comparar constituiría la irresponsabilidad de conducir embriagado con las presunciones de lo malo que puede ocurrir. En un sentido lato es todo aquello con lo que se le puede hacer daño a la humanidad; entonces, he ahí el caso del vehículo a motor.

Antiguamente, a la espada y a la lanza se las consideraba como armas nobles, debido a que con ellas se demostraba la habilidad y se instruía como una especie

de deporte para el ataque y la defensa, pero en el deporte. Con similitud al vehículo a motor conducido en forma responsable, honesta, sobrio que sea manejado a la defensiva, que es cuidadoso y precavido lo podemos considerar como arma noble porque además sirve a la humanidad para justificar sus diferentes necesidades tales como el transporte, comercio, agricultura, industria, conducción de pasajeros; o en los mas loables casos de las ambulancias que transportan heridos o enfermos o las motobombas del cuerpo de bomberos utilizadas para brindar un servicio a la sociedad a fin de contrarrestar los incendios y riesgos.

### **1.10.1 La acción penal de tránsito.**

Es el modo legalmente regulado de realización de la administración de justicia, que se compone de actos que se caracterizan por su tendencia hacia la sentencia y a su ejecución definitiva, como concreción de la finalidad perseguida que es la de realizar el derecho penal material.

Estos actos se suceden entre el momento en que se pide la actuación de la ley sustancial y el momento en que esa actuación se verifica; esto es, entre la noticia del delito (la promoción de la acción) y la sentencia. Por ello es que esos actos sucesivos marchan sin retorno, proceden hacia el momento final.

Esa continuidad de actos y su destino quedan resaltados claramente en la letra misma de la ley procesal, en cuanto cita los hitos: *iniciar, proseguir, terminar*.

Etapas que se cumplen por actos de órganos de persecución del Estado, del acusado y el Juez; los primero con la pretensión de que, sobre hechos legalmente probados, se dicte una sentencia condenatoria; en tanto que los segundos aspiraran a una sentencia absolutoria, o en su caso, lo más leve posible.

Y es el juzgador el que, con la plena valoración de la prueba en orden a la acreditación de la real existencia del hecho y su responsabilidad.

Por todo ello es que puede concluirse que, en ese conjunto, los actos jurídicamente disciplinados, con prescindencia de mera materialidad, se encuentran estrechamente vinculados por un nexo lógico que los unifican y conduce hacia el acto singular final que es la sentencia, todo dentro de una estricta regulación procesal.

Tales actos procesales interactivos de la dinámica misma del proceso en su avance hacia la reconstrucción del hecho humano, daños y la consecuente responsabilidad de su o sus artífices. En forma general como una introducción, al tema de la acción penal en materia de tránsito.

La ubicación legal del accidente en el tránsito. En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentra el DOLO y la CULPA.

Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas que su conducta es contraria a derecho, que está sancionado por la ley, no obstante ello la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho.

Esto necesita solamente de un conocimiento genérico en que la acción u omisión es contraria a la conveniencia social por medio de lo cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión dolosa, el hacer algo contrario a derecho o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, tipificada los delitos y es delito *“Toda acción u omisión voluntaria, penada por la Ley”*.

En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con

imprudencia o negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto, pero no querido ni asentido.

En general es la falta de diligencia o cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto de daños a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidar, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

El deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

Estos dos elementos. La imprudencia y la negligencia, resumen las características de la culpa y en general, conllevan una inobservancia a los reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos.

La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con culpa conforman los *cuasidelitos*<sup>61</sup>, que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos. La Ley penal establece que las acciones u omisiones que cometidas con dolo o malicia importarían un delito, constituyen cuasidelitos si solo hay culpa en él que la comete.

La expresión cuasidelitos se compone del adverbio de tiempo Casi y del sustantivo Delito y quiere decir literalmente “cerca del delito, próximo del delito, faltando poco para el delito”.

---

<sup>61</sup> Art. 2214 del Código Civil, el que ha cometido un delito o un cuasi delito que ha inferido daño a otro está obligado a la indemnización sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito.

En otros términos que es una conducta activa o pasiva en que la voluntad esta reemplazada por la culpa.

De todo lo señalado se concluye:

El cuasidelito, es aquella conducta realizada con culpa y no con dolo. El cuasidelito, por regla general, no es punible salvo en aquellos casos expresamente penados por la ley.

Por regla general los cuasidelitos penados por la ley son los que importan daños a las personas. Como vimos anteriormente los accidentes de tránsito no son producidos, en general con la intención de interferir un daño sino que representan una eventualidad en que no existe la voluntad de ocasionar, pero si en el grado de culpabilidad suficiente y necesaria para incluirlos dentro del marco de cuasidelitos.

Es indispensable empezar con algunas definiciones:

El delito solamente puede ser apreciado en derecho que en sentido amplio es un hecho ilícito sancionado por una pena. En sentido estricto, hecho ilícito sancionado por una pena grave.

Delito proviene de la palabra latín “Delictum”, que en la época del Derecho Romano se refería a los delitos privados, cuyo concepto consistía entonces en la obligación que el delincuente tenía que pagar una multa a la víctima del acto injusto.

Genéricamente, delito es culpa, crimen, quebrantamiento de la ley imperativa; proceder o abstención que lleva anexo una pena; más técnicamente, cumplimiento del presunto contenido de una ley penal, que el delincuente, el autor del delito o participe responsable, no viola, sino que in-observa.

Ilícito es lo prohibido por la ley por oponerse a la justicia, equidad, razón o buenas costumbres; es lo ilegal; es lo inmoral. Lo ilícito, al violar la Ley positiva, surge efectos de trascendencia para el Derecho, que puede acoger asimismo normas morales y religiosas.

En la consecuencia del delito, indudablemente existe un acto; acto que abarca tanto a la acción como a la omisión, que son manifestaciones de voluntad, que originan un resultado mediante la relación de casualidad, que es causa principio, procedencia u origen de un efecto.

Voluntad es la facultad de determinarse a ciertos actos y a cumplir; es potencia o facultad del alma que lleva a obrar o a abstenerse; es el acto de admitir o repelar algo.

La voluntad es el sustractor del acto jurídico, ya que solo el hombre y por su facultades intelectuales y espirituales es susceptibles de ser sujeto del Derecho; unas veces por propio impulso, otras por quedar sometido a su órbita por el constreñimiento a que su “voluntad” se ve sujeto, por conocer situación o trascendencia de sus actos, sean acciones u omisiones. La voluntad preside de totalidad de los actos jurídicos y la generalidad de los humanos.

Proceso penal como cualquier otro, ocupa un espacio en el curso de tiempo. La sucesión de actos que el implica, encadenados los unos con los otros, cubre una sumatoria total que hace a la duración que se asigna para todo el proceso, indicando también la de la indagación.

Este tiempo total de duración del proceso se enlaza y funda con la demanda de terminación razonable de este, conforme con los graves intereses que el juicio penal compromete. La ley suele imponerlo, como ocurría con las reformas realizadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.



### **1.10.2. Mecanismo legal y alternativo aplicable para incrementar conocimientos jurídicos - viales, para prevenir y contrarrestar la accidentalidad.**

En el Ecuador en los últimos tiempos se han registrado accidentes catastróficos que han conmovido a la sociedad en general, de igual forma a nivel mundial los azotes de la accidentalidad cada vez es más inevitable y las estadísticas son preocupantemente elevadas, de tal forma que ya varios países han optado por lanzar campañas publicitarias preventivas de seguridad y educación vial, teniendo como resultado una aceptación positiva en la sociedad, lo que hace una diferencia de otros países, pues sostenemos firmemente la tesis que en los países donde se aplica una capacitación jurídica, educación y seguridad vial, los índices de accidentalidad cada vez va reduciendo sus estadísticas, de tal forma que educar al peatón y al futuro conductor desde temprana edad es beneficioso y que mejor desde las aulas educativas utilizando las herramientas que ayuden a la disminuir las tragedias viales, beneficiando es esta manera el desarrollo económico, social, cultural y político.

Con esta investigación que el fruto del análisis de varios temas ya realizados y que han sido citados a lo largo de esta obra, sirva de herramienta idónea para la capacitación y como medio sustentable, alternativo y confiable conlleve a una disminución de riesgos, secuelas, lesiones o desgracias que dejan los accidentes viales.

Es muy preocupante saber que la ciudadanía en general estamos en riesgos de ser parte de un accidente de tránsito, mas aun cuando se desconoce o su movilidad se constituye una irresponsabilidad que tendrá aun mas alerta al tropezar por la calle con un conductor negligente a bordo de vehículo a motor y esto es observado por la ciudadanía en general, tal cual se ha podido comprobar mediante los datos recopilados por los investigadores en el Colegio Particular “UPSE”, determinado que es fácil detectar a un conductor por una calle o avenida cometiendo una infracción de tránsito; así mismo se concluye que los alumnos y docentes tienen

un conocimiento regular de educación y seguridad vial de tal forma que es riesgosa su movilidad, mas aun cuando confunden los conocimientos viales con la seguridad; y en el ámbito jurídico desconocen en su totalidad como claro está que no tienen materias que correlacionen con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tomando como indicador que se debe reforzar en las enseñanzas viales tanto educación y seguridad vial, complementando en el ámbito jurídico labores que se asientan en mecanismos de disminución de la problemática que azota a la sociedad como es la accidentalidad, de tal forma que los investigadores con la más grande intención de contribuir a la sociedad, con la buena fe, la colaboración, buscando el bien común, basado en costumbres, conocimiento y hechos relevantes, concluyes que es fundamental la capacitación jurídica y vial, como mecanismo alternativo aplicable al problema y de esta forma llegar a la paz y armonía social.

## **CAPÍTULO II METODOLOGÍA**

### **2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

Esta investigación está basada en métodos **cualitativos** y específicos que nos permitió entender el fenómeno social y la calidad cultural que poseen los alumnos y docentes con relación a educación y seguridad vial, así como el desenvolvimiento vial que posee y **cuantitativa** porque para la investigación de campo se utilizó la estadística descriptiva.

#### **2.1 MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.**

**Método Inductivo.-** Este método implica, a seguir un procedimiento analítico a través de la revisión de los procesos que se siguen por accidentes de tránsito en la Fiscalía y Juzgado de Tránsito del cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, de tal forma que nos permitió establecer las causas y las secuelas que producen estos fenómenos; el riesgo que tienen los Niños, Niñas y Adolescentes al movilizarse por las vías.

**Método exploratorio.-** Esta investigación está basada en métodos tales como las encuestas, entrevistas, revisión de documentos teóricos y jurídicos, de tal forma que nos ayudó a determinar la gravedad procesal que ocasiona el fenómeno.

#### **2.2 TIPOS DE INVESTIGACIÓN.**

La presente investigación es de carácter **descriptivo** porque está dirigida a determinar como es y cómo está la situación de las variables de la investigación, a la vez que es de carácter **aplicada** por cuanto ofrece propuestas factibles para la solución del problema planteado.

Es **bibliográfica** por cuanto requiere de la información necesaria para la comprensión del problema de investigación y para su correspondiente solución, la misma que recopilada de libros, documentales, internet, leyes.

Es **ideográfico** por cuanto requiere estudiar en su unicidad y corrección en la normativa jurídica.

**Investigación de campo.-** Se trata de la investigación aplicada para comprender y resolver algunas situaciones, necesidad o problema en un contexto determinado, de tal forma que utilizamos la observación, la encuesta y las entrevistas.

**Encuestas.-** La encuesta es uno de los métodos más utilizados en la investigación de mercado, de tal forma que permite obtener amplia información de las personas encuestadas mediante el uso de cuestionarios diseñados en forma previa y específica de los entrevistados. Consiste en interrogar a los alumnos y docentes del Colegio Particular "UPSE", con lo que recopilo información de conocimientos, sobre la base de un cuestionario perfectamente estructurado.

**Entrevistas.-** Es un diálogo entablado entre dos o más personas: el entrevistador o entrevistadores que interrogan y el o los entrevistados que contestan. La palabra entrevista deriva del latín y significa "Los que van entre sí". Se trata de una técnica o instrumento empleado para diversos motivos, investigación, medicina, selección de personal. Una entrevista no es casual sino que es un diálogo interesado, con un acuerdo previo y unos intereses y expectativas por ambas partes. También la entrevista puede significar mucho para otras personas ya que pueden ayudar a conocer personas de máxima importancia. El diccionario de la real academia española define la palabra Entrevista como: la conversación que tiene como finalidad la obtención de información. Esta fue destinada a Jueces, Fiscales y abogados en el libre ejercicio profesional de la Provincia de Santa Elena.

### 2.3 POBLACIÓN Y MUESTRA.

**Población.-** Es el conjunto de todos los elementos que son objeto del estudio estadístico. El concepto de población en estadística va más allá de lo que comúnmente se conoce como tal. Una población se precisa como un conjunto finito o infinito de personas u objetos que presentan características comunes. El tamaño que tiene una población es un factor de suma importancia en el proceso de investigación estadística, y este tamaño vienen dado por el número de elementos que constituyen la población, según el número de elementos la población puede ser finita o infinita. La realización de esta investigación es dirigida específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Particular “UPSE” ubicado en los predios de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, del cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena; así como a la Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito, a los Fiscales y abogado de la Provincia de Santa Elena, siendo el total del universo poblacional el siguiente 1.900.

**Cuadro N° 1**  
**Población a encuestar.**

<b>COMPOSICIÓN</b>	<b>POBLACIÓN</b>
Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”	1.541
Docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”	60
Administrativos del Colegio Mixto Particular “UPSE”	22
Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena	1
Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena	1
Abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena	150
Agentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena	90
Directivos y personal administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena	35
<b>TOTAL</b>	<b>1.900</b>

**Fuente:** Base de datos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, Concejo de la Judicatura de la Provincia de Santa Elena, Colegio de Abogados de la Provincia de Santa Elena, Jefatura provincial de Tránsito de Santa Elena; y, Consejo provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Santa Elena.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**MUESTRA.-** Es un subconjunto, extraído de la población mediante técnicas de muestreo, cuyo estudio sirve para inferir características de toda la población, para la presente investigación se considera el muestreo de proporciones, para poder determinar la muestra de la población finita tanto de los Alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, de tal forma que permita delimitar la población a encuestar. Para la aplicación de la presente investigación se ha considerado el muestreo aleatorio simple, empleando la siguiente fórmula:

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

**Donde:**

**n** = Tamaño de la muestra

**N** = Población (1541 estudiantes del Colegio UPSE)

**Z** = Nivel de confianza: 1.96

**P** = Probabilidad que se cumpla la hipótesis: 90%

**q** = Posibilidad que no se cumpla: 10%

**e** = Margen de error: 5%

Aplicando la fórmula para el caso de la población de estudiantes se obtiene:

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

$$n = \frac{1.96^2 * 0.9 * 0.1 * 1.541}{0.05^2 (1541 - 1) + 1.96 * 0.9 * 0.1}$$

$$n = \frac{532,791504}{0.4195744}$$

$$n = 126.98$$

Obteniéndose un tamaño de la muestra de 127 encuestas.

**Cuadro N° 2**  
**Tamaño de la Muestra**

<b>Población</b>	<b>Muestra</b>
Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”	127
Docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”	42
Directivos del Colegio Mixto Particular “UPSE”	4
Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena	1
Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena	1
Abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena	10
Agentes de Tránsito de la Policía Nacional de la Provincia de Santa Elena	15
Directivos y personal administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena	1
<b>TOTAL</b>	<b>201</b>

**Fuente:** Base de datos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, Concejo de la Judicatura de la Provincia de Santa Elena, Colegio de Abogados de la Provincia de Santa Elena, Jefatura Provincial de Tránsito de Santa Elena; y, Consejo Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Santa Elena.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

## **2.4 PREGUNTAS CIENTÍFICAS.**

¿Qué tipos de fundamentos legales y teóricos se debe utilizar en la capacitación ante los efectos de la accidentalidad vial que sufre la sociedad, que involucra a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?

¿Cuáles son los indicadores estadísticos que permitirán determinar la situación actual de la accidentalidad en la Provincia de Santa Elena, cantón La Libertad?

¿Qué tipo de indicadores darán los resultados de conocimientos jurídicos y viales que poseen los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?

¿Qué tipo de indicadores, técnicos e instrumentales permitirán controlar y evaluar la capacitación a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?

¿Qué tipo de indicadores nos permitirán determinar la situación de conocimientos adquiridos por los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?

¿Cuál es contribución social que conlleva la capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad?

Para la elaboración del presente trabajo, los investigadores realizaron una valoración objetiva y puntual de las normas plenamente establecidas, sucesos, hechos y acontecimientos viales reales suscitados en el mundo y en el Ecuador, así como en la Provincia de Santa Elena, de tal forma que se logre un análisis jurídico de los efectos que causa la accidentalidad, para esto se ha utilizado la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su reglamento, el Código Penal y de Procedimiento Penal, el Código Civil, el Código Orgánico de la mujer, Niños, Niñas y Adolescentes, de tal forma que se puede apreciar la responsabilidad de los ciudadanos de contribuir con los conocimientos adquiridos en las instituciones educativas y como futuros profesionales encontramos que los Niños, Niñas y Adolescentes son considerados grupos prioritarios por lo tanto es necesario contribuir en la educación y capacitación.

## **2.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.**

Entre las técnicas de recolección de datos, se pueden utilizar las siguientes: (a) la Observación Participante, Activa o Directa: en donde los investigadores participan en el proceso investigativo desde el mismo lugar donde acontecen los hechos; No Participante: los investigadores permanecen ajenos a los hechos que caracterizan la situación objeto de estudio; Estructurada o Sistemática: apela a instrumentos para la recopilación de los datos sobre los hechos abordados como objeto de la investigación; No Estructurada Ordinaria, Simple o Libre: donde los investigadores no utilizan medios apropiados para recabar la información;



Individual: es la que realiza una sola persona; En Equipo: es la que realizan varias personas; Efectuada en la Vida Real: en donde los hechos se captan tal cual cómo se van presentando, sin preparación; Efectuada en Laboratorio: tiene carácter artificial, se observan pequeños grupos. Para la Observación, se pueden emplear los siguientes instrumentos para recolectar datos: el cuaderno de notas; el diario; grabador y reproductor de sonidos; cámara fotográfica; video-grabadora; etc.; la Entrevista, encuestas y diálogos, toman la forma de un interrogatorio en el cual las preguntas se plantean siempre en el mismo orden, y se formulan con los mismos términos, permitiendo recopilar datos relevantes para la determinación del problema, para esto los investigadores consideramos utilizar los métodos de entrevista, encuestas y diálogos con los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, de igual forma con los funcionarios judiciales del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de Provincia de Santa Elena, Fiscales del Área de Tránsito, Abogados en el libre ejercicio Profesional, Agentes de Tránsito de la Jefatura de Tránsito de la Provincia, Directivos y personal administrativo de la Agencia de Tránsito de la Provincia de Santa Elena. Los datos proporcionados nos conllevan a evaluar y determinar la problemática de la accidentalidad vial y como medio de prevención se debe capacitar a los Alumnos y Docentes del Colegio Particular “UPSE”.

## **2.6 DATOS DE LOS ENCUESTADOS.**

Para la obtención de datos en el presente trabajo, se ha realizado dos cuestionarios: la primera dirigida a los alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, cuyo objetivo es obtener datos que determinen los conocimientos tanto en el ámbito jurídico, seguridad y educación vial, como también de las responsabilidades y circunstancias que motivan al cometimiento de un accidente vial, para lo cual se tomo como muestra a 127 estudiantes. La segunda encuesta, estuvo dirigida a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para obtener información de conocimientos y experiencias relacionadas al ámbito jurídico, seguridad y educación vial, di igual forma a los efectos y secuelas que dejan los

accidentes viales, para lo cual se tomo como muestra a 42 docentes.

### Primera encuesta.

**Objetivo:** Obtener datos que determinen los conocimientos tanto en el ámbito jurídico, seguridad y educación vial, de los alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, sobre los efectos y secuelas que deja la accidentalidad vial.

La presente encuesta se realizó en el mes de junio del año 2011, con el aval del Lcdo. Rosendo Gómez Burau, Rector del Colegio Mixto Particular “UPSE”, quien nos brindo toda la ayuda necesaria para la elaboración de la encuesta, del presente trabajo. Las edades de los estudiantes encuestados en los predios del Colegio Mixto Particular “UPSE”, se encuentran entre los 13, 14, 15 y 16 años de edad. Con relación al género el sexo femenino alcanza un 61% y el sexo masculino un 39%.

### Cuadro N° 3

#### Encuesta a los alumnos Colegio Mixto Particular “UPSE”

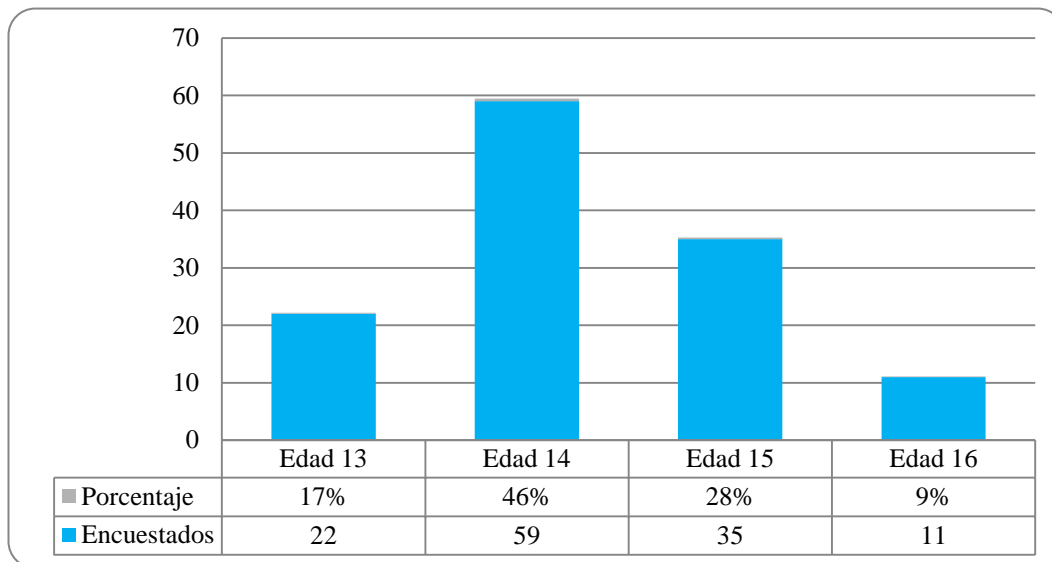
Encuestados: Alumnos y Alumnas del Colegio Mixto Particular “UPSE”		
Población estimada	1.541	
Tamaño de la muestra	127	100%
SEXO		
Femenino	78	61%
Masculino	49	39%
EDAD		
13 años	22	16%
14 años	59	53%
15 años	35	26%
16 años	11	5%
	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 1**

**Diagrama de barras de la edad de los estudiantes encuestados**

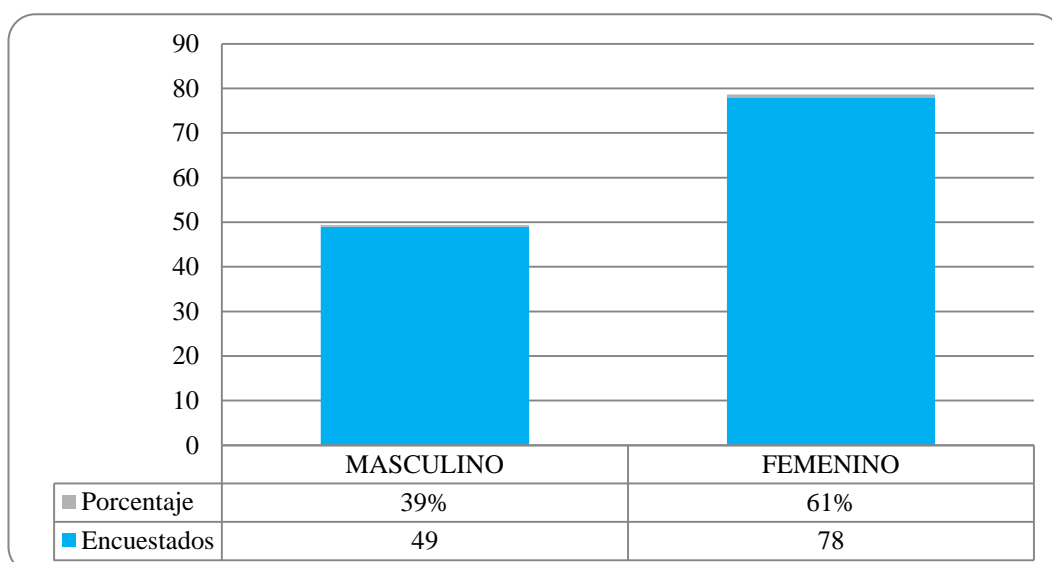


**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 2**

**Diagrama de barras del Género de la población estudiantil encuestados**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

La población encuestada corresponde entre los 13 y 16 años de edad. Tal como se

puede apreciar en el Grafico No. 02, que el género Femenino representan un 61%, y el masculino un 39%, del total de los estudiantes encuestados. Las preguntas que contiene la encuesta realizada a los alumnos y alumnas del Colegio Mixto Particular “UPSE” son los siguientes:

**Cuadro N° 4**

**¿Qué tipo de vehículo utilizas para movilizarte al colegio?**

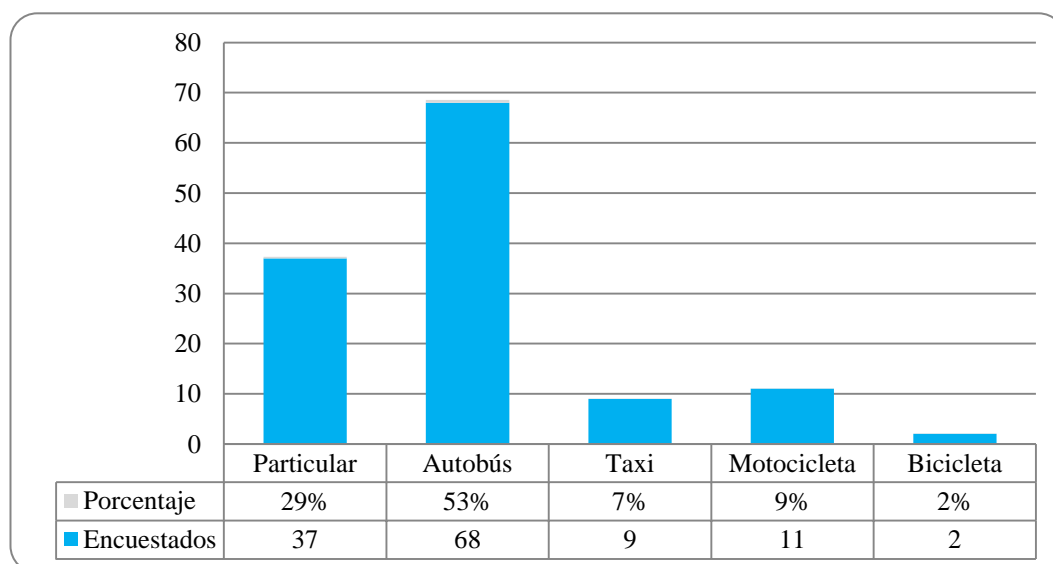
Literales	Total	Porcentaje
<b>A</b> Particular o Familiar	37	29%
<b>B</b> Autobús	68	53%
<b>C</b> Taxi	9	7%
<b>D</b> Motocicleta	11	9%
<b>E</b> Bicicleta	2	2%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 3**

**¿Qué tipo de vehículo utilizas para movilizarte al colegio?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, utilizan para movilizarse

los siguientes medios de transporte: En vehículos particulares un 29% es decir de propiedad de sus padres o familiares; un 53% se moviliza en Autobús, un 7% en taxi es decir vehículos que prestan servicio de transporte público; un 9% en motocicleta y por ultimo un 2% utiliza la bicicleta como medio de transporte para ir al colegio, razones que indican los estudiantes que debido a la falta de recursos económicos, tienen que viajar en Autobús y que estos no son cómodos y adecuados para su movilidad.

**Cuadro N° 5**

**¿Quién o quienes te vienen a dejar al colegio?**

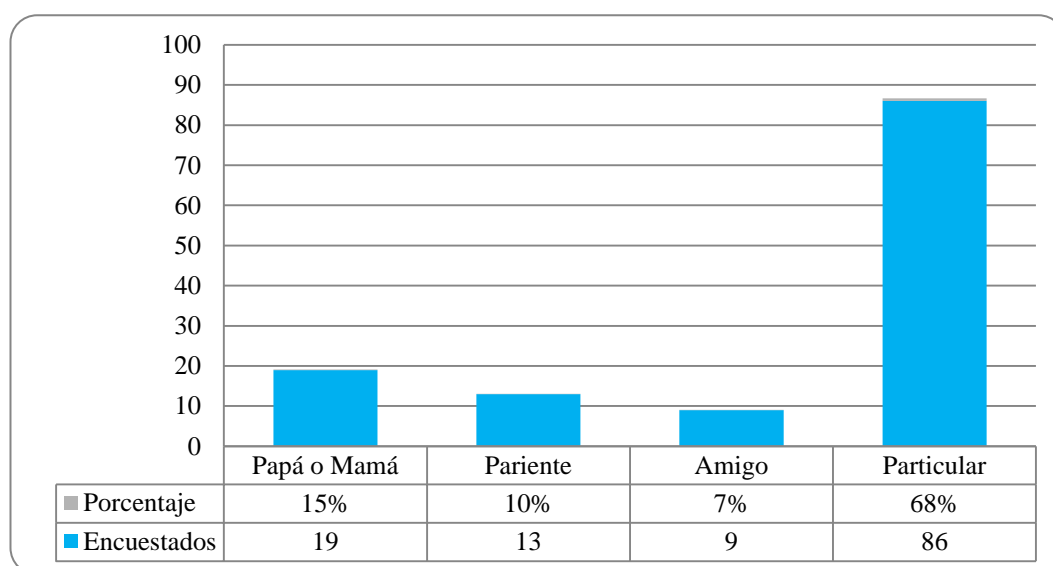
Literales	Total	Porcentaje
<b>A</b> Papá o Mamá	19	15%
<b>B</b> Pariente	13	10%
<b>C</b> Amigo	9	7%
<b>D</b> Particular	86	68%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	135	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 4**

**¿Quién o quienes te vienen a dejar al colegio?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, ubicado en el interior de las instalaciones de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, se movilizan al colegio en compañía de las siguientes personas:

Con los progenitores un 15%, con un pariente un 10%, amigo un 7% y un 68% se moviliza por cuenta propia es decir en algún bus o taxi, de tal forma que esto pondría en riesgo su integridad, debido a la peligrosidad que se vive en las vías o medio social, quedan suspensos a la inseguridad social en la que vivimos, mas aun cuando carecen de conocimientos empíricos que les permita su correcto desenvolviendo en el trafico.

De la observación y análisis de las encuestas realizadas se puede determinar que es necesario capacitar a este grupo vulnerable a fin de disminuir el riesgo que tengan en las vías al tomar un vehículo para ir colegio o regresar casa, en vista que el desorden vial en la Provincia de Santa Elena en general es un caos, principalmente en las afueras de la universidad, que es donde funciona este colegio, ya que la hora de salida de la entidad educativa coincide con la de los estudiantes universitarios, lo que ocasiona un grave problema al momento de tomar el vehículo para volver al hogar.

#### Cuadro N° 6

##### ¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte según su clasificación?

Literales	Total	Porcentaje
<b>VEHÍCULO DE TRACCIÓN</b>		
A Mecánica	125	99%
B Animal	0	0%
C Humana	2	1%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

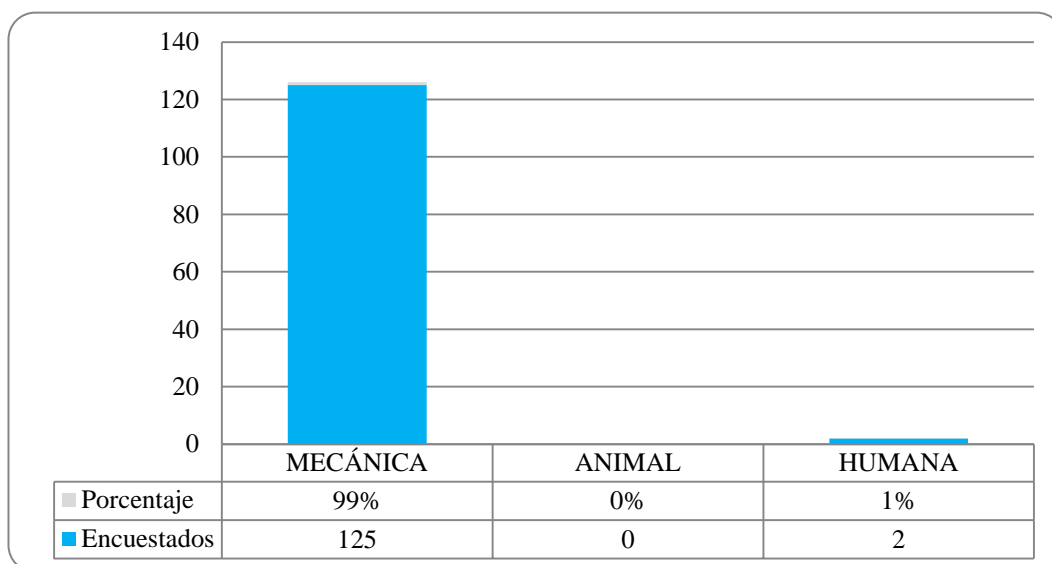
**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

### Gráfico N° 5

**¿Qué tipo de vehículo crees que utilizas para transportarte según su clasificación?**

**Vehículos de tracción:**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, utilizan como vehículo de tracción lo siguiente: Vehículo de tracción mecánica el 99 %; mientras que el 1% utiliza el vehículo de tracción humana, dejando el cuadro estadístico como resultado que la mayoría del alumnado del colegio UPSE, utiliza este medio de transporte y en su mayoría sin saber sus derechos deberes y obligaciones como pasajeros que tiene para salvaguardar sus vidas.

### Cuadro N° 7

**¿Crees que las señales de tránsito son importantes?**

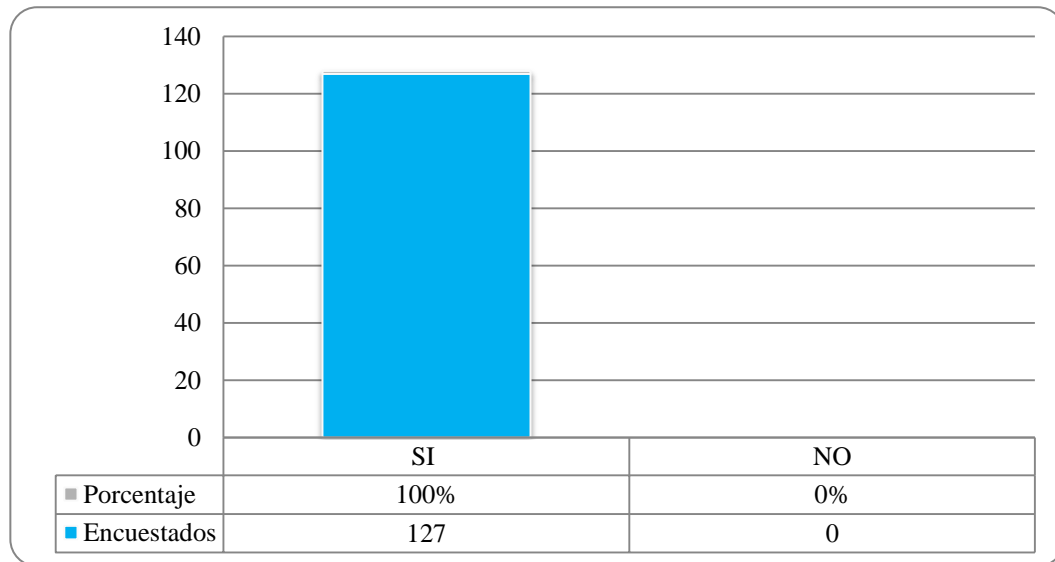
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	127	100%
NO	0	0%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 6**

**¿Crees que las señales de tránsito son importantes?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, respondieron a esta pregunta en un 100% de que las señales de tránsito si son importantes, ya que en su mayoría contestaron que sin ellas incrementarían los accidentes, aunque pocos de estos la saben utilizar correctamente o las conoce completamente, unos por falta de educación y cultura vial.

**Cuadro N° 8**

**¿Tienes conocimiento de Movilidad y Seguridad Vial?**

Respuestas	Total	Porcentaje
SI	45	35%
NO	82	65%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

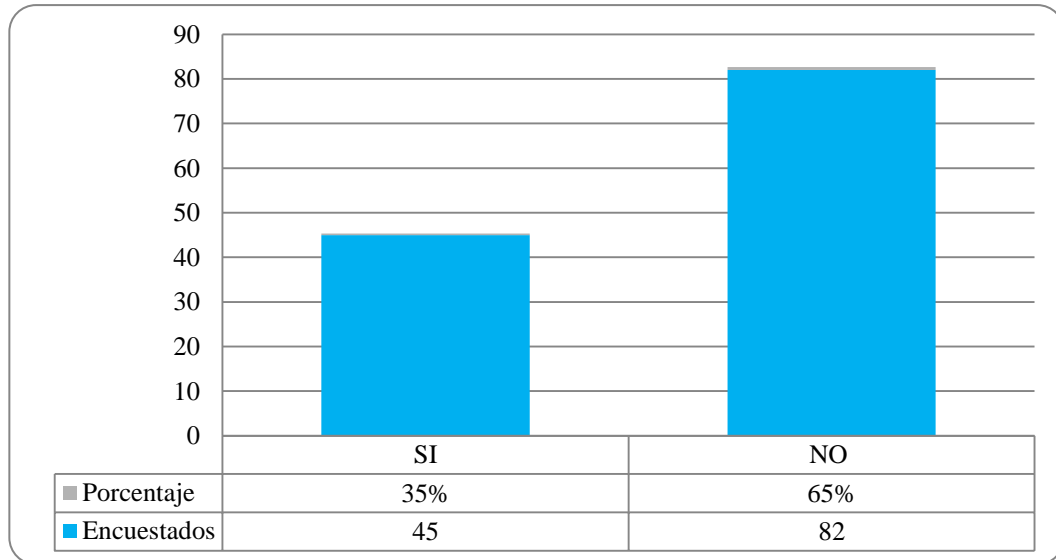
**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.



**Gráfico N° 7**

**¿Tienes conocimiento de Movilidad y Seguridad Vial?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, responden a esta pregunta en un 65% que no tiene conocimientos de la movilidad y seguridad vial, mientras que el 35% si la tiene pero que estos conocimientos son adquiridos empíricamente, por el desenvolvimiento cotidiano que realizan a diario, ya sea con la ayuda de sus padres o experiencia personales, pero esto no indica a ciencia cierta que usen o respeten las señales de tránsito.

**Cuadro N° 9**

**¿Crees que es importante la Educación Vial?**

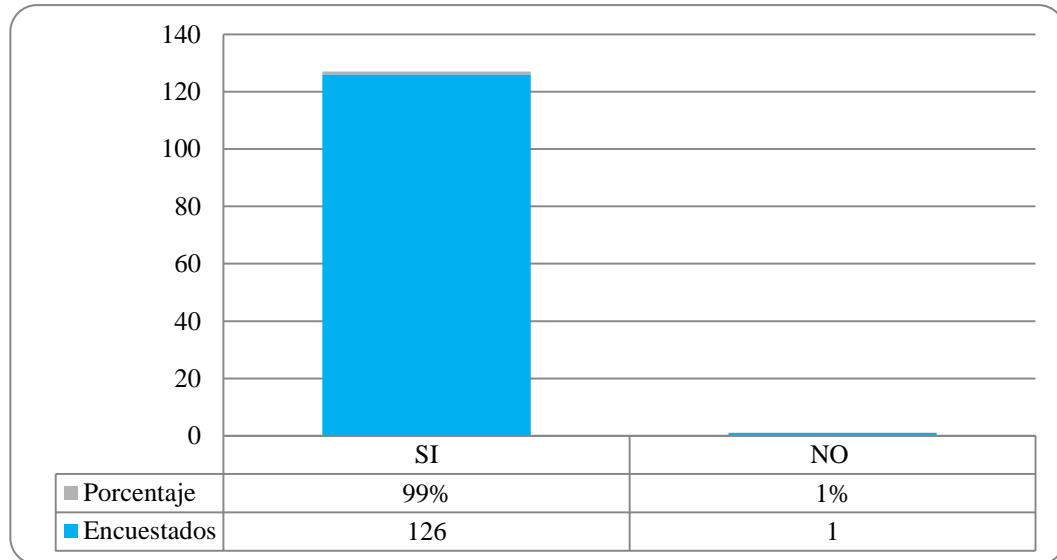
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	126	99%
NO	1	1%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 8**

**¿Crees que es importante la Educación Vial?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 99% opinan que la educación , información, uso y señalización vial es importante, porque les ayuda a incrementar sus conocimientos sobre las leyes de tránsito, para su movilidad y de esta forma evitar accidentes; mientras que el 1% responde que no es importante ya que desconoce que es Educación Vial, lo que causa mayor preocupación.

**Cuadro N° 10**

**¿Dónde vives se ha suscitado algún accidente de tránsito o has evidenciado alguno?**

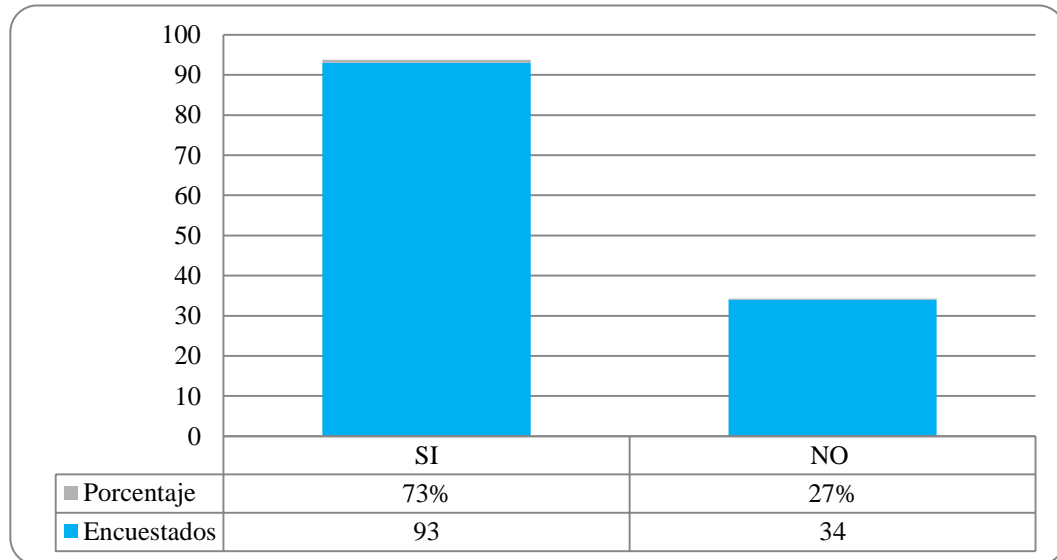
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	93	73%
NO	34	27%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 9**

**¿Dónde vives se ha suscitado algún accidente de tránsito o has evidenciado alguno?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Un 73% de los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, han presenciado, observado o escuchado de algún accidente de tránsito, cifra que es alarmante por cuanto se puede determinar que por el lugar donde viven o transitan existen riesgos de peligrosidad vial, debido al tráfico, mal uso o estado de las vías o a su vez por falta de señalética, concluyendo que esto tiene como consecuencia secuelas que pueden ocasionar un trauma psicológico, emocional o a su vez alguna alteración física; mientras tanto que un 27% opinan que no han presenciado, observado o escuchado de un accidente.

**Cuadro N° 11**

**¿Dónde estudias te dan a conocer alguna información de Educación Vial?**

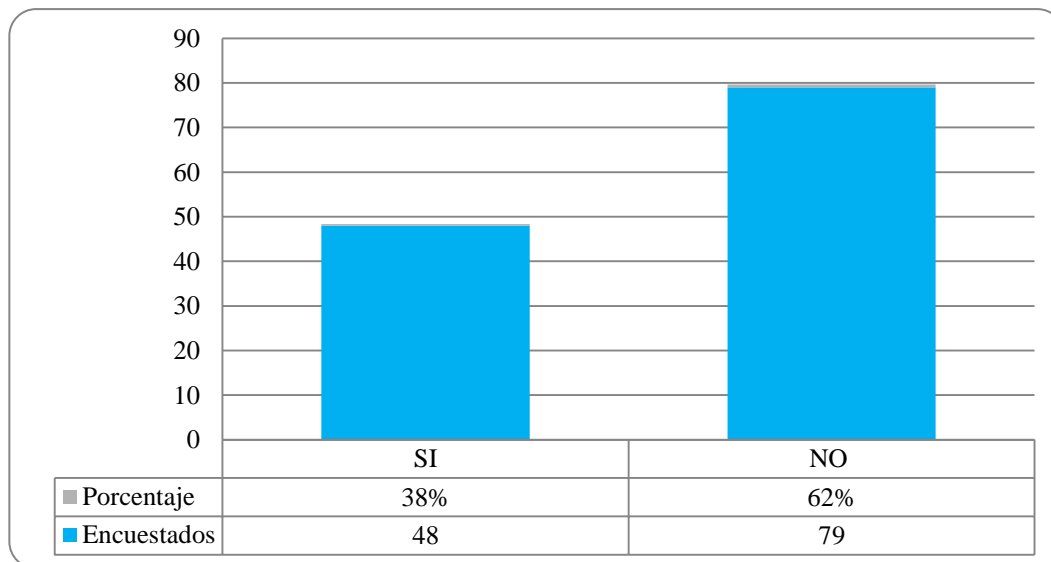
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	48	38%
NO	79	62%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 10**

**¿Dónde estudias te dan a conocer alguna información de Educación Vial?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, manifiestan en un 38% que si le trasmiten conocimientos de educación vial; mientras que un 62% no tienen conocimiento sobre educación vial, lo que evidencia la necesidad de incrementar conocimientos a los alumnos y docentes de la institución en mención.

**Cuadro N° 12**

**¿Cuál crees que sería una de las soluciones para incrementar tus conocimientos en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial?**

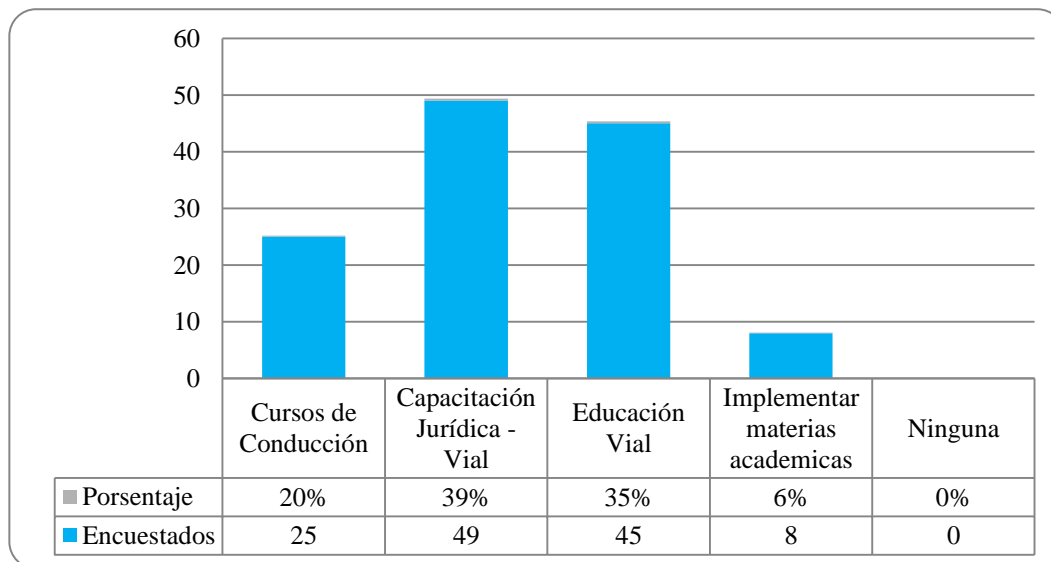
Literales	Total	Porcentaje
<b>A</b> Cursos de conducción	25	20%
<b>B</b> Capacitación Jurídica-Vial	49	39%
<b>C</b> Educación Vial	45	35%
<b>D</b> Implementar materias académicas	8	6%
<b>E</b> Ninguna	0	0%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 11**

**¿Cuál crees que sería una de las soluciones para incrementar tus conocimientos en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 20% proponen que para tener un mejor conocimiento en el ámbito jurídico y seguridad vial sería necesario un curso de conducción; el 39% opinan que una capacitación Jurídica-Vial les sería necesaria; el 35% de estudiantes adecuada capacitación en educación vial; el 6% de estudiantes encuestado manifiestan que en la institución donde estudian la educación vial la deben implementar como materia académica y un 0 % opinan que ninguno de los ítem.

**Cuadro N° 13**

**¿Crees que los conductores que has observado utilizan correctamente las vías?**

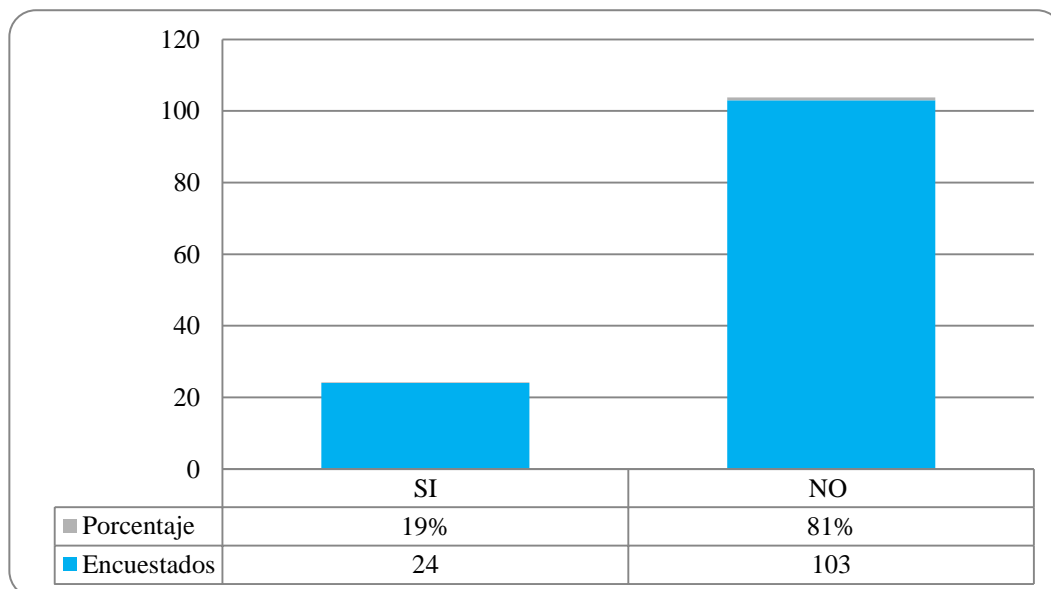
Respuestas	Total	Porcentaje
<b>SI</b>	19	19%
<b>NO</b>	105	81%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	135	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 12**

**¿Crees que los conductores que has observado utilizan correctamente las vías?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, opinan que un 19% de los conductores si utilizan correctamente las vías por donde se movilizan, porque si son responsables y un 81% expresan que los conductores que han observado no respetan las señales de tránsito, ni utilizan correctamente las vías, ya que estos abusan de los vehículos en los que movilizan.

**Cuadro N° 14**

**¿Crees que es importante una capacitación vial a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena?**

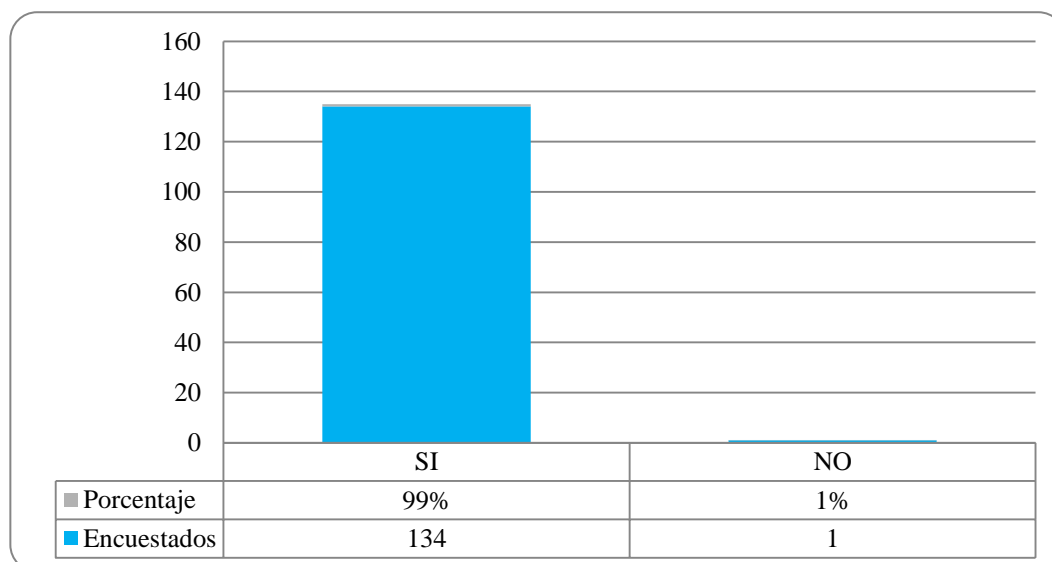
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	134	99%
NO	1	1%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	135	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 13**

**¿Crees que es importante una capacitación vial a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, responden que en un 99% que se debe capacitar a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena, para que se incremente una cultura vial, de tal forma que se puedan movilizar con más seguridad; en cambio un 1% manifestaron que no es importante.

**Cuadro N° 15**

**¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?**

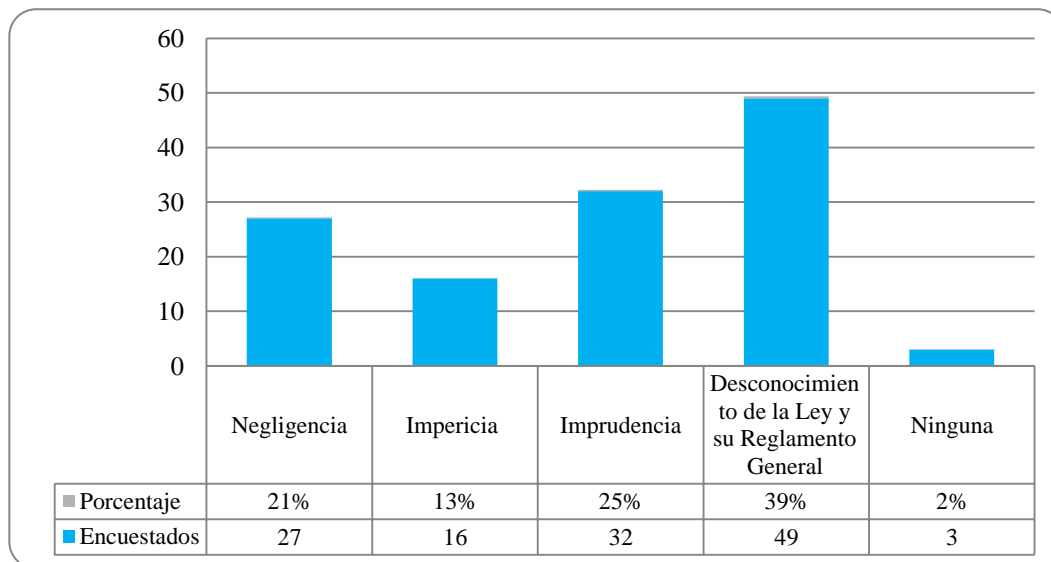
Literales	Total	Porcentaje
A Negligencia	27	21%
B Impericia	16	13%
C Impericia	32	25%
D Desconocimiento de la Ley y su Reglamento	49	39%
E Ninguna	3	2%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 14**

**¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 21% opinan que la mayoría de los accidentes son ocasionados por la negligencia del conductor; un 13% opinan que la impericia, 25% la imprudencia; un 39% opinaron que el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General; y, un 2% opinan que ninguno de los ítem.

**Cuadro N° 16**

**¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad?**

Respuestas	Total	Porcentaje
<b>SI</b>	125	98%
<b>NO</b>	2	2%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	127	100%

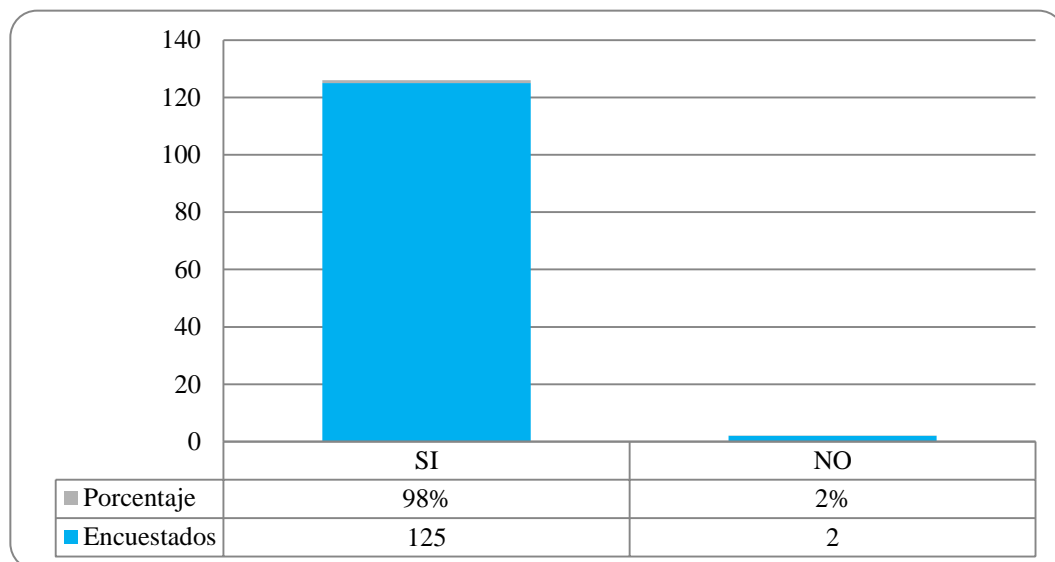
**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.



**Gráfico N° 15**

**¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad?**



**Fuente:** Encuesta a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 98% manifiestan que si es importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del plantel, para la prevención de la accidentalidad y 2% opinan que no es importante.

### **Segunda encuesta.**

**Objetivo:** Obtener datos que determinen los conocimientos tanto en el ámbito jurídico, seguridad y educación vial, de los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, sobre los efectos y secuelas que deja la accidentalidad vial.

La presente encuesta se realizó en el mes de junio del año 2011, con el aval del Lcdo. Rosendo Gómez Bureau, Rector del Colegio Mixto Particular “UPSE” quien nos brindó toda la ayuda necesaria para la elaboración de los instrumentos

empleados en el presente trabajo. Los docentes asignados al desempeño de la cátedra estudiantil, consisten en diferentes especialidades y edades. Con relación al género el sexo femenino alcanza un 50% y el sexo masculino un 50%.

**Cuadro N° 17**

**Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”**

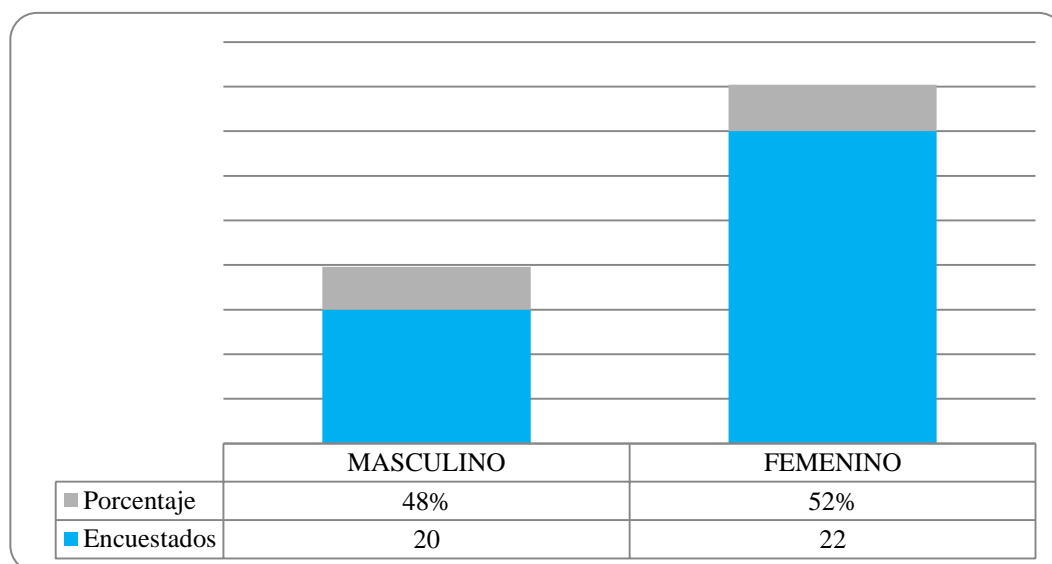
Encuestados: Docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”		
Población estimada	60	-----
Tamaño de la muestra	42	100%
SEXO		
Femenino	24	52%
Masculino	18	48%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 16**

**Diagrama de barras del género de la población de la docencia encuestada.**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

La población encuestada corresponde a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, tal como se puede apreciar en el Grafico No. 16, que el género

Femenino representan un 52 %, y el masculino un 48%, del total encuestado. Las preguntas que contiene la encuesta realizada a los alumnos y alumnas del Colegio Mixto Particular “UPSE” son los siguientes:

**Cuadro N° 18**

**¿Posee usted algún tipo de licencia para conducir vehículo a motor?**

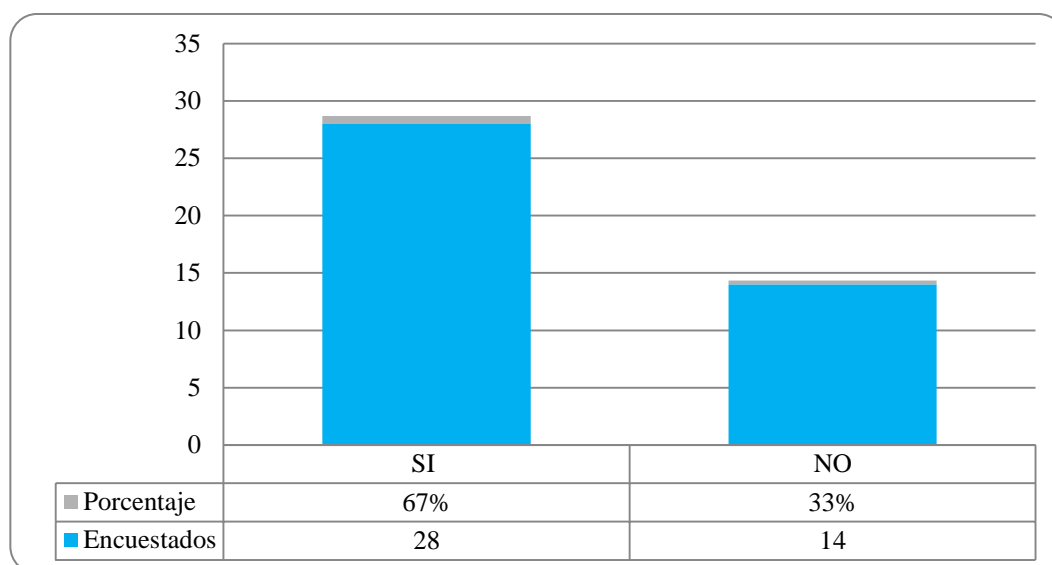
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	28	67%
NO	14	33%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 17**

**¿Posee usted algún tipo de licencia para conducir vehículo a motor?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 67% contestaron a la encuesta que poseen licencia de conducir y un 33% no poseen licencia de conducir vehículos a motor.

**Cuadro N° 19**

**¿Posee usted algún medio de transporte?**

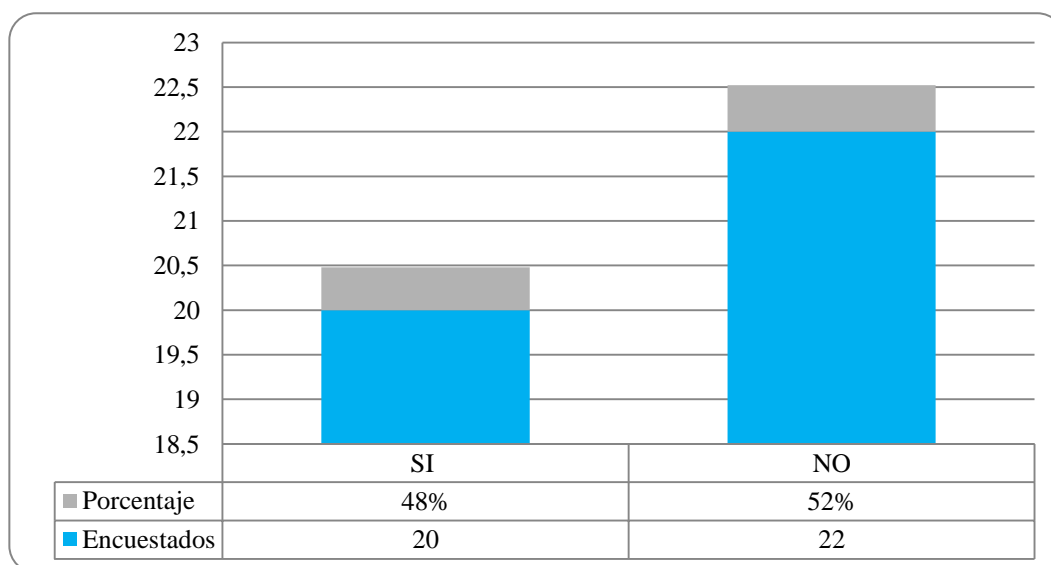
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	20	48%
NO	22	52%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 18**

**¿Posee usted algún medio de transporte?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 90% contestan que poseen un medio de transporte propio; y, un 10% indican que no poseen un vehículo, lo que no da a entender que ese gran porcentaje tiene conocimientos de las leyes de tránsito y nociones generales sobre vialidad.

**Cuadro N° 20**

**¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte?**

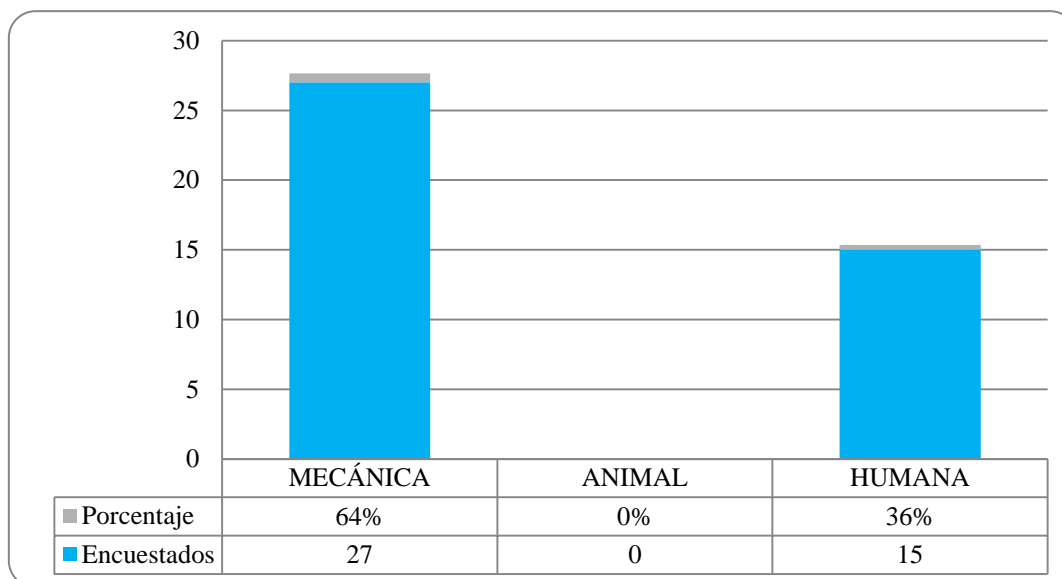
Literales	Total	Porcentaje
<b>VEHÍCULO DE TRACCIÓN</b>	-----	
<b>A</b> Mecánica	27	64%
<b>B</b> Animal	0	0%
<b>C</b> Humana	15	36%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 19**

**¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 64% contestaron que utilizan vehículos de tracción mecánica; un 0% manifiestan que utilizan vehículos de tracción animal; y, un 36% manifiestan que utilizan vehículos de tracción humana.

**Cuadro N° 21**

**¿Cree usted que se debería considerar al accidente de tránsito un problema de salud pública?**

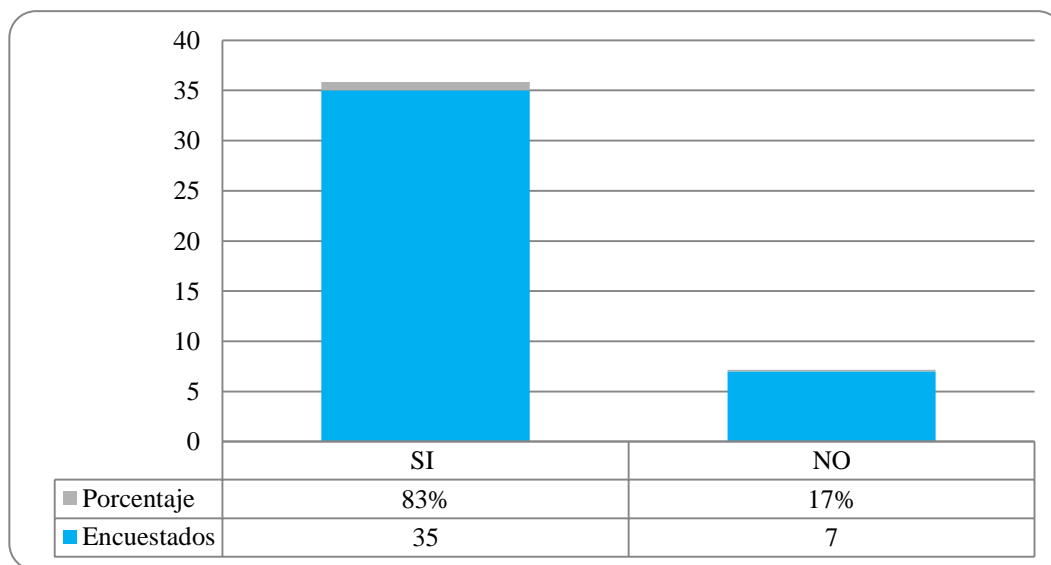
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	35	83%
NO	7	17%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 20**

**¿Cree usted que se debería considerar al accidente de tránsito un problema de salud pública?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 83% considera que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública; y, un 17% manifiestan que no, de tal forma que se concluye que si es evidente en la sociedad los accidentes como problema de salud pública, por cuanto afecta al desenvolvimiento físico de la persona y causa secuelas de carácter irreparable, tales como lesiones, incapacidades, traumas psicológicos y efectos sociales.

**Cuadro N° 22**

**¿Cree usted que en la actualidad se aplica medidas de prevención a los accidentes de tránsito?**

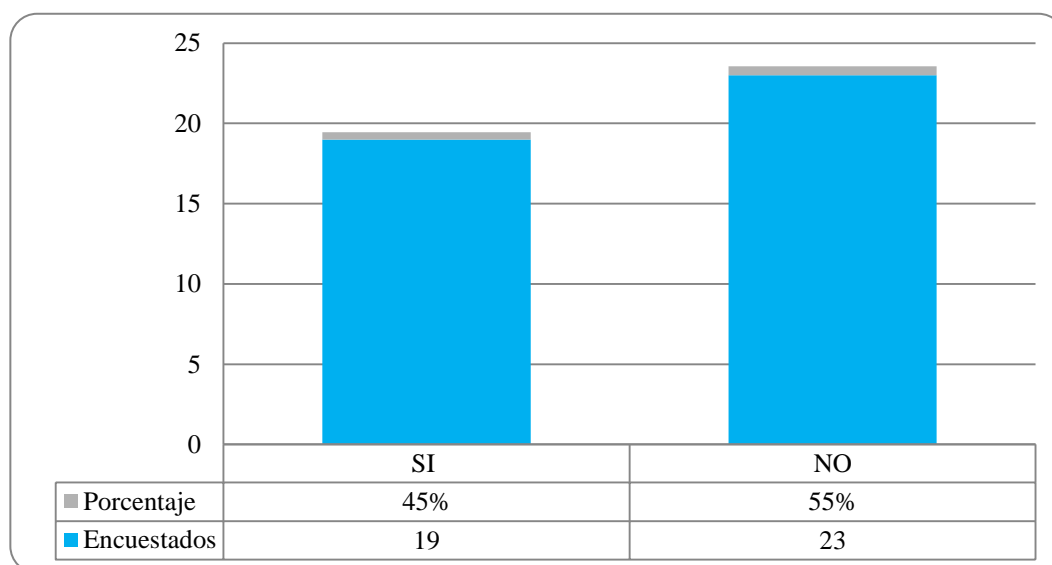
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	19	45%
NO	23	55%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 21**

**¿Cree usted que en la actualidad se aplica medidas de prevención a los accidentes de tránsito?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en 45% contestó que en la actualidad si se aplican medidas de prevención para los accidentes de tránsito, en cambio un 55% manifiesta que no, concluyendo que es evidente la falta de información de tal forma que no existe el compromiso del estado con la sociedad, de tal forma que se pueda prevenir los accidentes de tránsito.

**Cuadro N° 23**

**¿Conoce usted algún centro de capacitación e información al conductor o peatón que funcione en la actualidad en la Provincia de Santa Elena?**

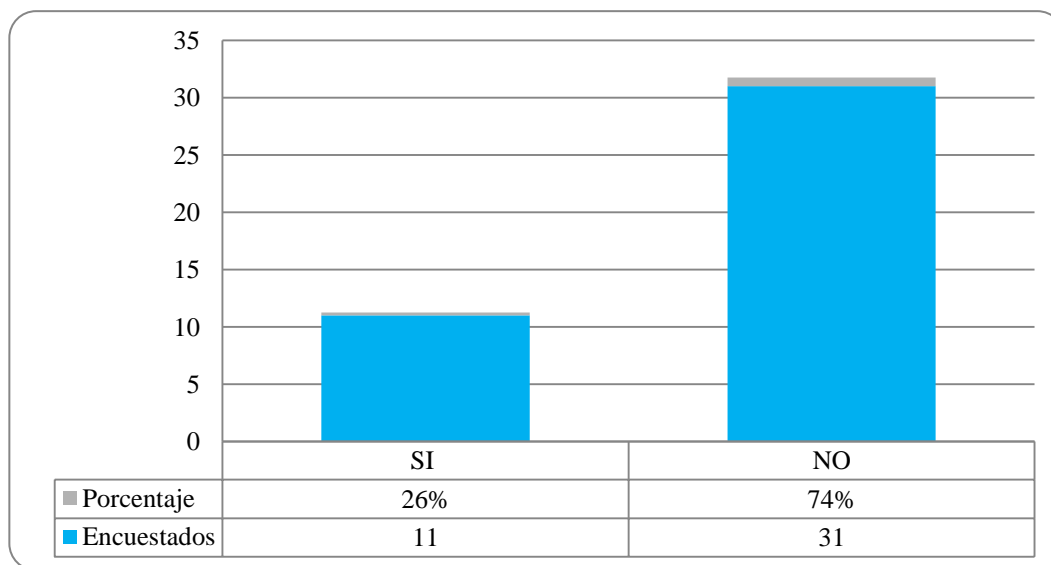
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	11	26%
NO	31	74%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 22**

**¿Conoce usted algún centro de capacitación e información al conductor o peatón que funcione en la actualidad en la Provincia de Santa Elena?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 26% contestaron que en la actualidad si existe un centro de capacitación e información para el conductor y peatones en la Provincia de Santa Elena, aun que ni especifican donde y en qué forma funciona; y, un 74% manifiesta que no existe, por lo tanto los entes encargados de la administración del tránsito y bajo sus competencias y atribuciones deberían contribuir con el incremento de centros de información y



capacitación; a falta de esto los investigadores contribuyen con la sociedad de la Provincia de Santa Elena, específicamente en el área del Colegio Mixto Particular “UPSE”, y agotan sus esfuerzos para diseñar un taller de Capacitación Jurídica y Seguridad Vial, para la prevención de la Accidentalidad Vial.

#### Cuadro N° 24

#### ¿Qué se debe incrementar según su criterio para disminuir el índice de accidentes en la Provincia de Santa Elena?

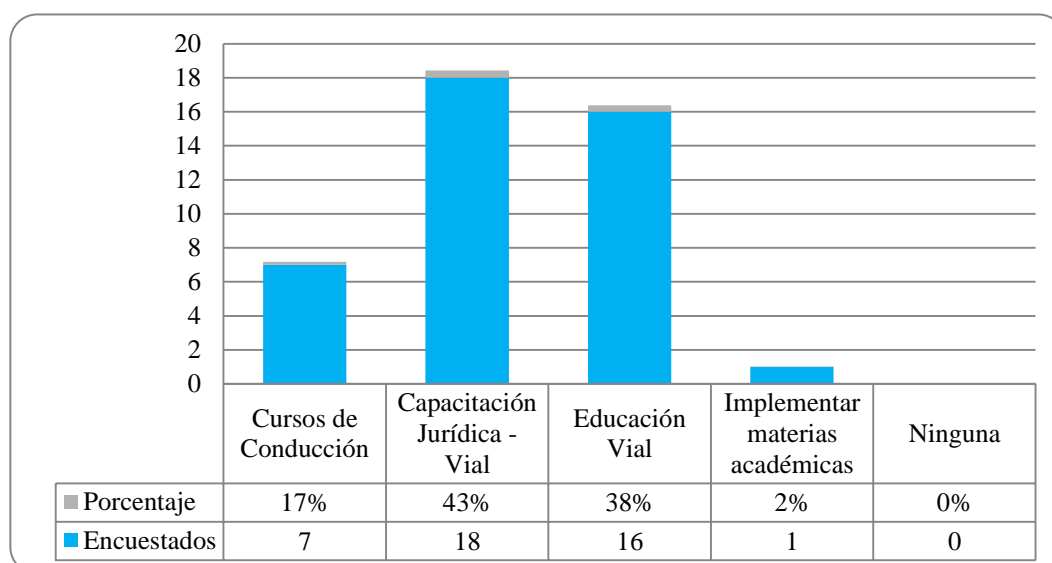
Literales	Total	Porcentaje
<b>A</b> Cursos de conducción	7	17%
<b>B</b> Capacitación Jurídica-Vial	18	43%
<b>C</b> Educación Vial	16	38%
<b>D</b> Implementar materias académicas	1	2%
<b>E</b> Ninguna	0	0%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

#### Gráfico N° 23

#### ¿Qué se debe incrementar según su criterio para disminuir el índice de accidentes en la Provincia de Santa Elena?



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 17% de los encuestados manifiestan que es importante cursos de capacitación; un 43% concluyen que la Capacitación Jurídica-Vial sería importante para nutrir sus conocimientos de tal forma que se logre la disminución de riesgo de accidentalidad vial; un 38% manifiesta que la Educación Vial ayudaría a disminuir la accidentalidad; y en cambio un 2% opina que se debería implementar materias académicas.

**Cuadro N° 25**

**¿Cree usted que le sería importante una capacitación Jurídica y Seguridad Vial como medio de prevención?**

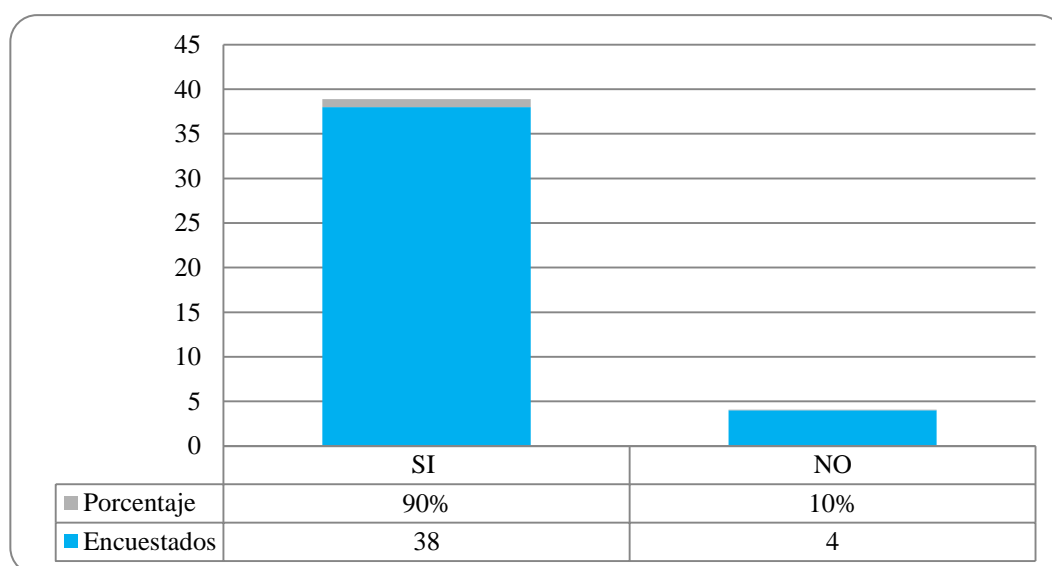
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	38	90%
NO	4	10%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 24**

**¿Cree usted que le sería importante una capacitación Jurídica y Seguridad Vial como medio de prevención?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 90% opinan que la capacitación Jurídica-Vial sería muy importante para nutrir sus conocimientos de tal forma que se logre la disminución de riesgo de accidentalidad vial y poder implantar conocimientos fundamentales y legales a la sociedad como medida de prevención; un 10% indicó que no sería importante, por su desconocimiento.

**Cuadro N° 26**

**¿Seleccione una de las circunstancias que crea usted que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?**

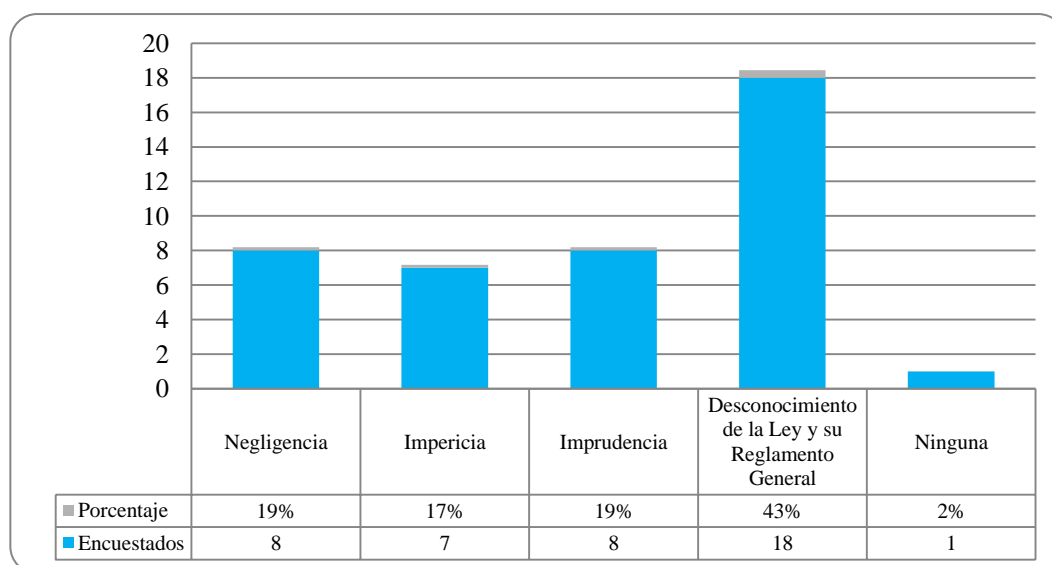
Literales	Total	Porcentaje
A Negligencia	8	19%
B Impericia	7	17%
C Impericia	8	19%
D Desconocimiento de la Ley y su Reglamento	18	43%
E Ninguna	1	2%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

**Gráfico N° 25**

**¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, un 19% manifiestan que una de las circunstancias que intervienen en el accidente de tránsito es la negligencia; un 17% opinan que la impericia; un 19% la imprudencia, un 43% opinan que el desconocimiento de la Ley y su reglamento en una de las causas de los accidentes viales; y, 2% ninguno de los ítem, concluyendo que muchos de los encuestados han podido apreciar que nuestra sociedad está llena de desconocimientos legales, que es causa de los accidentes y la inseguridad vial.

### Cuadro N° 27

**¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito Jurídico y seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?**

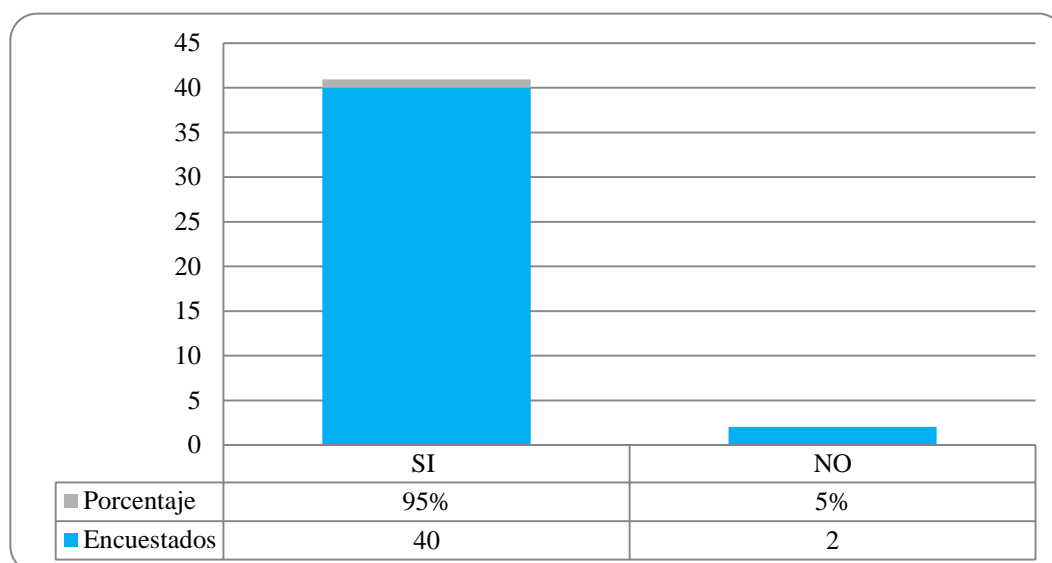
Respuestas	Total	Porcentaje
SI	40	95%
NO	2	5%
<b>PORCENTAJE TOTAL</b>	42	100%

**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

### Gráfico N° 26

**¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito Jurídico y seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?**



**Fuente:** Encuesta a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”. Año 2011.

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

Los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, en un 95% contestan que si es importante la capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la prevención de la accidentalidad y 5% opinan que no es importante.

**Entrevistas realizadas.**

**Cuadro N° 28**

**Autoridades vinculadas al Tránsito en la Provincia de Santa Elena**

Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena.	Ab. María Auxiliadora Bacigalupo Álava.
Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena, cantón La Libertad.	Ab. Víctor Tómalá Perero
Abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena	Varios (5)
Agentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena	Varios (10)
Directivo de la Agencia Provincial de T.T.T.S.V. de Santa Elena	Sr. Juan Quiroz Heiner

**Fuente:** Investigación de campo

**Elaborado por:** Fernando Salazar Calderón y Ángel Calderón Sánchez.

En la Provincia de Santa Elena, contamos con un Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito, con una Fiscalía Provincial que tiene destinado para el cantón La Libertad, un Fiscal para la Unidad de Accidentes de Tránsito, un colegio de abogados provinciales, una Jefatura Provincial de Tránsito y una Unidad Provincial Administrativa del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los representantes de estas entidades nos permitieron a los investigadores realizarles una entrevista relacionada al presente trabajo, para lo cual contestaron

a las preguntas formuladas: en primer plano se procedió a la entrevista de la Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena, respondiendo de esta forma: (Ver Anexo N° 3).

A la primera pregunta: **¿Cuántas causas judiciales por infracciones de tránsito se sustancian aproximadamente al año en esta judicatura?**

Un aproximado de 560, entre delitos de tránsito y contravenciones, de las cuales unas 80 son por daños materiales, unas 40 por lesiones y unas 30 por muerte; con relación a las contravenciones las más frecuentes son las de alcoholemia con una cifra de 150 expedientes; de igual forma por prestar servicios informales unas 150 y el restante son por varias contravenciones de tránsito.

A la segunda pregunta: **¿Cuántas causas que existen actualmente se ha observado que intervienen una de las circunstancias de la infracción como es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?**

Por lo general en todas, pero varias sin embargo van acompañadas con otras circunstancias tales como la imprudencia o negligencia, así como la irresponsabilidad del conductor tales como el estado de embriaguez o exceso de velocidad.

A la tercera pregunta: **¿Cree usted que los conductores que han sido responsables de los accidentes de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?**

Estimo que en muchos de las circunstancias no se aplica una rehabilitación, pero si se observa que las medidas aplicadas o sanciones solo se aplican para la sanción del hecho, mas no para la adecuación de otra conducta en el conductor.

A la cuarta pregunta: **¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la Capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?**

Es un aporte muy importante para la sociedad ya que se estaría protegiendo la integridad de los niños, niña y adolescente de esa institución y de igual forma fortalece los conocimientos empíricos de los docentes que educan, quienes transmitieran y aplicaran continuamente a los alumnos conocimientos adquiridos.

**El Fiscal de la Unidad de Accidentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena**, en el cantón La Libertad, respondió a la entrevista de esta forma: (Ver Anexo N° 4).

A la primera pregunta: **¿Cuántas causas por accidente de tránsito se sustancia aproximadamente al año en la Unidad de Accidente de Tránsito de la Fiscalía del cantón La Libertad?**

Por concepto de accidentes de desde el mes de Enero del año 2011 a lo que va del año 2011, se sustancia unos 299 procesos entre Noticias del Delito, Indagación Previa e Instrucción Fiscal, de las cuales unas 174 son daños materiales, unas 111 por lesiones (Heridos) y unas 14 por muerte, tanto de los pasajeros como de los conductores.

A la segunda pregunta: **¿Cuántas causas de las que sustancia actualmente sea observado que intervienen una de las circunstancias de la infracción como es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?**

Dentro del transcurso de las investigaciones de los procesos se determina que son varias las causa y circunstancias de los accidentes de tránsito, pero quienes más incurren en el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General son los

peatones como tal y varios motociclistas quienes previo a la obtención del permiso de conducción no tienen una capacitación, de tal forma que son pocos que se interesan por entender o conocer las leyes de tránsito, así como las señales viales.

A la tercera pregunta: **¿Cree usted que los conductores que han sido responsables de los accidentes de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?**

Son pocos los que hacen conciencia después de haber participado en un accidente de tránsito, un claro ejemplo son los conductores de los vehículos de transporte público quienes están sujetos día a día a un accidente, pero no se preocupan por actualizarse continuamente de las reformas de la Ley y del Reglamento; estos realizan la función de conducir a cambio de una remuneración, debido a que es su modo operandi de solventar sus gastos económicos y mantener su hogar.

A la cuarta pregunta: **¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?**

Por lógica es una contribución a la educación y a la función judicial, de tal forma que al educar al peatón o a su vez al futuro conductor desde el colegio, estarían contribuyendo a la disminución de los accidentes de tránsito, así como a prevenir estos fenómenos que afectan a la sociedad.

Varios **Abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena**, en el cantón La Libertad, respondió a la entrevista de esta forma: (Ver Anexo N°. 5).



A la primera pregunta: **¿Cuál cree usted que son las causas y circunstancias de los accidentes de tránsito suscitados en el cantón La Libertad?**

En forma unánime coinciden que muchas de las causas son por falta de comunicación y capacitación vial, así mismo concuerdan que la mayoría de las calles y avenidas del cantón no están aptas para la circulación, de tal forma que no cuentan con la estructura vial adecuada, señalización e información vial; y, con relación a las circunstancias manifiestan que existen muchos conductores que no cuentan con la pericia necesaria para conducir un vehículo, dada a la falta de capacitación, lo que tiene como consecuencia el desorden del tráfico y peligro para la sociedad.

A la segunda pregunta: **¿Cree usted que una de las circunstancias principales de los accidentes de tránsito es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?**

En forma inconsistente y aceptada manifiestan que existen muchas causas, pero las circunstancias están plenamente establecidas y se revelan en los accidentes de tránsito, es el desconocimiento es una de las principales circunstancias del hecho, ya que en nuestro medio no existe una capacitación vial evolutiva y continua que ayude con la información al conductor o peatón, muchos tenemos como finalidad movilizarnos de un lado a otro, pero pocos tenemos esa cultura de transitar por las calles correctamente y con respeto a las señales de tránsito. Otros criterios apuntan que pese a que está establecido legalmente que la falta de conocimiento o desconocimiento de la Ley, no exime de culpa o responsabilidad, lo que no es una excusa el desconocimiento, pero si implica que las autoridades correspondientes deberían preocuparse por establecer una estrategia de difusión y comunicación vial continua; es claro que en nuestro país se invierte muchos recursos económicos en publicidad política, económica, social, etc., de esta misma forma se deberían preocupar por el bienestar social de los ciudadanos que conformamos el estado.

**A la tercera pregunta: ¿Cree usted que los conductores que han sido sancionando y sentenciados por un hecho de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?**

Los entrevistados manifiestan que no existe una rehabilitación garantizada para los conductores o peatones que fueron sentenciados por un hecho de tránsito, nunca ha existido en nuestro país, los legisladores se han preocupado más por precautelar y satisfacer a las víctimas de estos hechos, de aquí las reformas que existe en nuestra Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que actualmente impone penas, sanciones, multas y en circunstancias penas y multa a los infractores, que son fuertemente aplicadas, debido a la irresponsabilidad de varios conductores que motivaron a esta reforma, pero esto no indica que con sanciones se disminuya los accidentes, al contrario esto hace que el conductor se movilice a la defensiva personal, ocasionado otro peligro más grave aun debido que va a precautelar su integridad e intereses, sin importar la de los demás conductores.

**A la cuarta pregunta: ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?**

Los entrevistados manifiestan que esta capacitación se debería impartir desde hace mucho tiempo y desde la escuela, para poder fomentar valores en los niños, quienes tienen el nivel de captación efectivo y de esta forma se los estaría protegiendo en el desenvolvimiento vial, pocos son los padres que le enseñan a sus hijos como transitar por las vías. Unos entrevistados indican que las estadísticas nacionales son claras, debido a que la son muchas las vidas cobradas por los accidentes viales y entre estos están los niños y adolescentes, quienes no contaron con la información necesaria o experiencia, para guiarse por sí solos,

concordando que todo lo que sirva para prevenir, disminuir o contrarrestar los accidentes es importante y estos conocimientos que le son impartidos a los niños o adolescentes serán multiplicados y transmitidos por ellos mismos, a su vez les dará más seguridad y confianza para movilizarse.

Varios **Agentes de la Jefatura de Tránsito de la Provincia de Santa Elena, en el cantón La Libertad**, opinaron y respondió a la entrevista de esta forma: (Ver Anexo N° 6).

A la primera pregunta: **¿Cuál cree usted que las causas o circunstancias más frecuentes de los accidentes viales en el cantón La Libertad?**

Muchos estiman que las causas más frecuentes de los accidentes es la falta de conocimientos de la Ley, los conductores tras de un volante de un automotor se sienten superior al motociclista, peatón o ciclista, hace del vehículo como un instrumento de elegancia o lujo, varios de estos actúan como si estuviesen en una nave espacial o un objeto extraño, en buscan de la mirada y atención de los demás conductores o peatones. Otros manifiestan que la irresponsabilidad o negligencia del conductor que utiliza el vehículo para movilizarse pero sin las medidas y conocimientos de prevención necesarios y exigidos por la Ley, lo que ocasiona su movilidad un peligro en las vías, más aun cuando no cuenta con los documentos habilitantes o estos no son los legalmente autorizados para su desenvolvimiento.

A la segunda pregunta: **¿Cree usted que los conductores o peatones de esta localidad utilizan correctamente las señales de tránsito?**

Los entrevistados indican que son pocos los que respetan las señales de tránsito, tal cual se puede observar en las avenidas o calles de mayor circulación que tanto los conductores y peatones ocasionan un caos de tráfico indescriptible, que hacen que el agente este día a día corrigiendo e indicándoles los lugares por donde deben transitar, al hablar de los peatones los pasos cebra, utilización de semáforos,

movilizarse por las veredas o ceras y en el caso del único puente peatonal que existe en la Universidad Estatal Península de Santa Elena, se está continuamente corrigiendo a los alumnos tanto de la Universidad como del Colegio, quienes no miden las consecuencias y cruzan por la calle que es muy transitada, pero no ha sido suficiente el control debido a que la irresponsabilidad del peatón es cada vez mas inaceptable.

A la tercera pregunta: **¿Cree usted que los conductores o peatones que han sido sancionando por un hecho de tránsito, volverán a cometer otro hecho de igual o mayor magnitud?**

Estiman que si por cuanto el ser sancionado no implica que hayan sido fortalecidos con conocimientos actuales de prevención o a su vez que estos por conciencia propia sean más responsables en un futuro. Por otro lado opinan que es claro apreciar en sus procedimiento efectuados en el cantón La Libertad, que un agente de tránsito cita a un conductor por una contravención y a la vuelta de una cuadra el mismo conductor comete otra contravención, lo que se aprecia que esto no disminuye el riesgo si este conductor continua en las calles, esto implica que se debería ir reduciendo conductores y modernizando a estos, tal cual se propone la reforma a la nueva Ley de Tránsito ¡Te auto educas o dejas de conducir!.

A la cuarta pregunta: **¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?**

Los Agentes de Tránsito consideran que es muy importante informar a los alumnos y docentes del Colegio Particular “UPSE”, de esta forma se puede prevenir muchos accidentes viales, mas aun cuando los alumnos y docentes tienen que transitar por una zona de riesgo vial, debido a la influencia vehicular que

existe en el sector, tanto al ingreso de labores como a la salida. Por otra parte manifiestan que se debería también tornar medidas de prevención y control vehicular por el sector, para evitar el riesgo de otros fenómenos.

**El Director Administrativo de la Agencia de Tránsito de la Provincia de Santa Elena**, opinó a la entrevista realizada de la siguiente manera: (Ver Anexo No. 6).

A la primera pregunta: **¿Cuál cree usted que sería una de las causas o circunstancias más frecuentes de los accidentes viales suscitados en la Provincia de Santa Elena?**

Debo indicar que una de las causas es el mal uso de las vías y las señales, entre las circunstancias están acompañadas por la negligencia, la impericia y el desconocimiento de la Ley, esto se observa a diario tanto en los delitos como en las contravenciones de tránsito.

A la segunda pregunta: **¿Cree usted que los conductores o peatones de esta localidad utilizan correctamente las señales de tránsito?**

Muchos conductores no son precavidos al conducir, no cuentan con las medidas de prevención necesaria para poder circular por las vías, de la misma forma se puede indicar que los peatones también son responsables, por cuanto estos tampoco utilizan correctamente las señales de tránsito, unos por falta de conocimientos u otros porque no le interesa saberlas o son prepotentes al usar las vías.

A la tercera pregunta: **¿Cree usted que los conductores o peatones que han sido sancionando por un hecho de tránsito, volverán a cometer otro hecho de igual o mayor magnitud?**

Eso es evidente del punto de vista que el conductor esta propenso al cometimiento de un accidente de tránsito, tenga o no la experiencia necesaria para conducir; existen circunstancias que el conductor puede prevenir los siniestros pero estos no lo hacen entonces ya es consecuencia de irresponsabilidad, por tal razón no es necesario que ya tenga experiencia en un accidente, son reincidentes por falta de conocimiento.

A la cuarta pregunta: **¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?**

El Administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena, considera que es fundamental que los estudiantes y profesionales de las carrera de derecho de las universidades, se preocupen por el bienestar social, mas aun cuando las propuestas o proyectos que se mentalicen sean en beneficio de disminuir el riesgo de un accidente, no es suficiente que sea por accidente, pero la capacitación en todos los sentidos es muy importante y más aun cuando se trata de educar e incrementar conocimientos a los niños, niñas y adolescentes de una institución educativa y de igual forma a los docentes quienes serán los formadores de futuros profesionales de la Provincia de Santa Elena.

## **2.7 RESULTADOS GENERALES DE LOS ELEMENTOS APLICADOS.**

De la población universal de 1541 estudiantes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, se considero necesario tomar como muestra a 127 alumnos y alumnas, entre las edades de 13, 14, 15 y 16 años de edad. Con relación a la encuesta realizada a los docentes del Colegio “UPSE”, se tomo como muestra a 42 de la población universal de 60 docentes y 22 .las entrevista realizadas a la Jueza de Garantías Penales y Tránsito, al Fiscal de la Unidad de Tránsito, a los Abogados en el Libre Ejercicio Profesional, Agentes del control del Tránsito y al Directivos

administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena, nos brindaron la información y aportación necesaria para el cumplimiento del análisis y conculcación aplicable al proyecto que se propone.

En el habito educativo se puede apreciar que los alumnos en su mayoría se movilizan solos al colegio, tal como se puede apreciar en el grafico No. 3, de igual forma los alumnos carecen de información jurídica, educación y capacitación vial, tal como se aprecia en el gráfico No. 10 esto es en un 62%; así mismo se aprecia que el peligro que viven los adolescentes en las vías es latente, mas aun cuando tienen que transitar al colegio y de retorno a sus casas, en Autobuses como medio de transporte, tal como se especifica en el (grafico No. 4), y con la falta de conocimientos que tienen para usar las vías corren el riesgo de participar en un accidente vial.

### **CAPÍTULO III**

#### **3. SISTEMA DE TALLERES DE CAPACITACIÓN EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL A LOS ALUMNOS Y DOCENTES DEL COLEGIO PARTICULAR “UPSE”, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD.**

##### **3.1. FORMULACIÓN DE LA MISIÓN Y VISIÓN DEL SISTEMA DE TALLERES DE CAPACITACIÓN.**

La capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial está dirigida al personal docente y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE” con el objeto disminuir la peligrosidad de los accidentes de tránsito, a fin de enseñar a los alumnos los distintos peligros que se pueden encontrar en las vías de circulación. La capacitación emprenderá la protección, el uso correcto de las señales de tránsito y respeto de la Ley y su Reglamento General mediante talleres que serán impartidos a los alumnos y docente, impulsando el compromiso que tenemos con la sociedad y con nosotros mismos.

Los autores de esta tesis plantearon como problema ¿Cómo incrementar el conocimiento jurídico-vial en los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE” del cantón La Libertad?, ya que debido al alto índice de accidentes de tránsito que se suscitan diariamente a nivel nacional, plantean una propuesta de educación vial al plantel para disminuir la accidentabilidad e incrementar los conocimientos jurídicos viales actuales, obteniendo información suficiente sobre los derechos y obligaciones de los ciudadanos y ciudadanas, la forma de adquirirlos y aplicarlos, con el fin de generar una buena actuación ciudadanía responsable y participativa de criterio autónomo.

La justificación de este taller está dada por la necesidad de ampliar los



conocimientos fundamentales prácticos de los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE” en el mundo del tráfico, destacando la importancia y necesidad de un buen comportamiento en la vía pública y las responsabilidades con los Elementos del Tránsito. Este taller parte del hecho de que la educación comienza a recoger los resultados de las nuevas políticas educativas actuales, que se basan en acercar al alumno enseñanzas impregnadas de la realidad y de mayores facilidades para incorporarlos a su entorno y a sus costumbres.

Cada uno de los talleres contará con líneas de estrategias, los cuales se irán desarrollando de acuerdo a la mejor metodología pedagógica, abarcando temas de manera específica destacando la información concreta y relevante para el conocimiento del estudiante y docente del Colegio Mixto Particular “UPSE”.

### **3.1.1. Misión.**

Garantizar un adecuado comportamiento del conductor, peatón, y pasajero en su movilidad por el territorio nacional, siguiendo políticas y lineamientos emanados por la Ley.

### **3.1.2. Visión.**

Los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE” conozcan de sus deberes y obligaciones como establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento General, para su libre movilidad y seguridad vial.

## **3.2 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LA CAPACITACIÓN JURÍDICO Y SEGURIDAD VIAL**

### **3.2.1 Objetivo General.**

Disminuir el riesgo y el desconocimiento jurídico que tienen los alumnos y

docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para lo cual se aporta mediante un taller de capacitación, la enseñanza e incremento de conocimientos jurídicos y viales, previniendo así la accidentabilidad vial.

### **3.2.2 Objetivos Específicos.**

1. Conceptualizar la importancia de la educación, seguridad, capacitación y accidentabilidad vial, referente al Reglamento General para la aplicación de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
2. Proyectar mediante el “elemento humano” a los alumnos y docentes valores necesarios para comprender mejor el sistema de transporte y la intervención del ser humano en el tráfico vehicular.
3. Innovar la cultura a los alumnos y docentes, sobre los elementos y actores viales que influyen en la accidentabilidad y sus aspectos legales; mediante la capacitación difundir los distintos peligros que se pueden encontrar en las vías de circulación y que tanto como el conductor, peatón, ciclista, pasajeros, etc., tienen sus propias responsabilidades.
4. Identificar mediante el “elemento vehículo”, los diferentes medios de transportación que existen, adecuado un uso correcto de ellos cuando los requieran, con medidas preventivas y comportamiento apropiado.
5. Proyectar conceptualmente las infracciones de tránsito, sus elementos, materiales, subjetivos, sanciones y multas establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de igual forma las pertinentes y aplicables en hechos de tránsito, así como su procedimiento establecidos en el Código de Procedimiento Penal Ecuatoriano.

6. Analizar la clasificación de las infracciones de tránsito y su penalidad según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General, como fin preventivo y educativo para evitar ser objetos de multas y penas por las infracciones de tránsito.

### **3.3 LÍNEAS DE ESTRATEGIAS**

Aportar a la formación específica en la enseñanza de los conocimientos jurídicos y seguridad vial en los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE” a fin de disminuir la accidentabilidad mediante un taller de capacitación.

Para lograr nuestro objetivo de la investigación, los autores plantean la aplicación de un taller de capacitación dirigido a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, con temas que abarquen la accidentabilidad, formas, obligaciones, normas y reglamentos que tenemos para prevenir los accidentes de tránsito; para ello se profundizaran temas necesarios e importantes para la comprensión, poniendo en práctica los planes de prevención correspondientes por medio de una labor conjunta, incrementando una concientización prudencial, responsabilidad y respeto a la hora de usar un vehículo en cualquier vía de circulación.

La metodología estará planteada como una propuesta de adquisición de conocimientos y de práctica, que sirva para potenciar la formación del alumno en lo referente a Educación Vial en un horario lectivo, que se estructura en 12 horas a lo largo de todo un año escolar. Debido a las características de los alumnos y a las diferentes situaciones que encontramos en los mismos, se dedicará el tiempo que se considere necesario ya que se intentará priorizar las actividades prácticas que posibiliten la realización de las actividades.

Se aplicarán en todos los talleres, métodos didácticos tratando de conseguir una

educación específica que permita desarrollar acciones que sirvan para la participación de todos los ciudadanos, los cuales serán sencillos para poder ser interpretados por todos los participantes en estos talleres.

Este sistema de talleres se considera idóneo para concientizar el respeto de las señales de tránsito, ya que se irá construyendo paso a paso, con la aportación de conocimientos y experiencias que la persona va integrando en sus estructuras mentales, debiendo relacionarlos con el tráfico vehicular y la movilidad humana.

### **Recursos Materiales.**

Dentro del taller, dispondremos de los adecuados recursos materiales y didácticos propiciadores de una mejor relación enseñanza-aprendizaje.

1. Computadoras.
2. Proyector.
3. Marcadores.
4. Pizarra.
5. Borrador.
6. Papel.
7. Esferográficos.
8. Videos.

### **Bibliografía a utilizar.**

- Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial N° 449, 20 de Octubre de 2010).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 2011.
- Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial

- La Responsabilidad en el delito de Tránsito, Dr. Bolívar Gallegos, Quito – Ecuador, 2009.
- Código de Procedimiento Penal: Registro Oficial No. 160 de Marzo 29 del 2010.
- CABANELLAS, Guillermo; “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”.

### **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 1**

Conceptualizar la importancia de la educación, seguridad, capacitación y accidentabilidad vial, referente al Reglamento General para la aplicación de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

### **TALLER No. 1**

#### **TEMA:**

**EDUCACIÓN, CAPACIDAD Y SEGURIDAD VIAL, SEGÚN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

Fecha: sábado 07 de abril del 2012

Hora: 8:00 a 10:00

Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”

Expositores: Alumnos de la Carrera de Derecho.

Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio Particular “UPSE”.

#### **DESARROLLO**

- Presentación del grupo expositor, integrado por 2 estudiantes de la carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Dinámica de presentación entre los expositores, docentes y alumnos.

- Plantear el objetivo del taller.
- Plantear los temas a tratar y su desarrollo.
  - La educación vial.
  - La capacitación vial.
  - La seguridad vial.
  - La accidentabilidad vial.
- Conclusiones.
- Preguntas y respuestas.

## **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 2**

Proyectar mediante el “elemento humano” a los alumnos y docentes valores necesarios para comprender mejor el sistema de transporte y la intervención del ser humano en el tráfico vehicular.

### **TALLER No. 2**

**TEMA:**

**LOS ELEMENTOS HUMANOS QUE INFLUYEN EN LA ACCIDENTABILIDAD Y SUS ASPECTOS COMO CONDUCTOR, PEATÓN, CICLISTA Y PASAJEROS, DERECHOS Y OBLIGACIONES.**

Fecha: sábado 14 de abril del 2012.

Hora: 8:00 a 10:00

Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”.

Expositores: Alumnos de la Carrera de Derecho.

Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio particular “UPSE”.

### **DESARROLLO**

- Dinámica didáctica para los asistentes.
- Plantear el objetivo del día

- Plantear los temas a tratar y su desarrollo.

### **ELEMENTO HUMANO**

- Los actores de la seguridad vial.
- Usuarios.
- Peatones.
- Conductores.
- Deberes.
- Prohibiciones.
- Pasajeros.
- Los Ciclistas.
- Derechos y Obligaciones.
- Transporte escolar.
- Usuarios del Transporte público de pasajeros.
- Agente de tránsito.
- Conclusiones.
- Preguntas y respuestas.

### **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 3**

Innovar la cultura a los alumnos y docentes, sobre los elementos y actores viales que influyen en la accidentabilidad y sus aspectos legales; mediante la capacitación difundir los distintos peligros que se pueden encontrar en las vías de circulación y que tanto como el conductor, peatón, ciclista, pasajeros, etc., tienen sus propias responsabilidades.

### **TALLER No. 3**

#### **TEMA:**

**LOS ELEMENTOS VIALES DENTRO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

Fecha: sábado 21 de abril del 2012.

Hora: 8:00 a 10:00

Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”.

Expositores: Alumnos de la Carrera de Derecho.

Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio particular “UPSE”.

## **DESARROLLO**

- Dinámica didáctica para los asistentes.
- Plantear el objetivo del día
- Plantear los temas a tratar

### **ELEMENTO VIAL.**

- Clasificación de las Vías.
- Componentes viales.
- Señales viales.
- Medio ambiente.
- Contaminación ambiental.
- Conclusiones
- Preguntas y respuestas.

## **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 4**

Identificar mediante el “elemento vehículo”, los diferentes medios de transportación que existen, adecuado un uso correcto de ellos cuando los requieran, con medidas preventivas y comportamiento apropiado.

## **TALLER N°4**

### **TEMA:**

**EL ELEMENTO VEHICULAR DENTRO DE LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

Fecha: sábado 28 de abril del 2012



Hora: 8:00 a 10:00

Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”.

Expositores: Alumnos de la Carrera de Derecho.

Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio particular “UPSE”.

## **DESARROLLO**

- Dinámica didáctica para los asistentes.
- Plantear el objetivo del día
- Plantear los temas a tratar

### **ELEMENTO VEHÍCULO**

- Vehículos
- Clasificación vehicular.
- Tipos de vehículos
- Revisión técnica.
- Conclusiones
- Preguntas y respuestas.

## **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 5**

Proyectar conceptualmente las infracciones de tránsito, sus elementos, materiales, subjetivos, sanciones, multas y penas establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de igual forma las pertinentes y aplicables en hechos de tránsito, así como su procedimiento establecidos en el Código de Procedimiento Penal Ecuatoriano.

## **TALLER No. 5**

### **TEMA:**

**QUE SON LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, SUS ELEMENTOS, MATERIAL, SUBJETIVO, SANCIONES, MULTAS Y PENAS APLICABLES.**

Fecha: sábado 05 de Mayo del 2012  
Hora: 8:00 a 10:00  
Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”.  
Expositores: Alumnos de la Carrera De Derecho.  
Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio particular “UPSE”.

## **DESARROLLO**

- Dinámica didáctica para los asistentes.
- Plantear el objetivo del día.
- Plantear los temas a tratar.
- ¿Que es infracción de tránsito?
- Las causas de las infracciones de tránsito según Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Clasificación de las infracciones.
- Circunstancias de la infracción.
  - Negligencia.
  - Impericia.
  - Imprudencia.
  - Exceso de velocidad.
  - Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
  - Inobservancia de la Ley y su reglamento General.
- Conclusiones
- Preguntas y respuestas.

### **LÍNEA DE ESTRATEGIA No. 6**

Analizar la clasificación de las infracciones de tránsito y su penalidad según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento

General, como fin preventivo y educativo para evitar ser objetos de multas y penas por las infracciones de tránsito.

### **TALLER No. 6**

#### **TEMA:**

**CLASIFICACIÓN DE LOS DELITOS Y CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, SU PENALIDAD, SEGÚN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL ECUATORIANO.**

Fecha: sábado 12 de Mayo del 2012

Hora: 8:00 a 10:00

Lugar: Aulas del Colegio Particular “UPSE”.

Expositores: Alumnos de la Carrera de Derecho.

Destinatario: Alumnos y docentes de Colegio Mixto Particular “UPSE”.

#### **DESARROLLO**

- Dinámica didáctica para los asistentes.
- Plantear el objetivo del día.
- Plantear los temas a tratar.
- Clasificación de las contravenciones y los delitos de tránsito.
- Contravenciones.
  - Leves
  - Contravenciones leves de primera clase: Art. 139.
  - Contravenciones leves de segunda clase: Art. 140.
  - Contravenciones leves de tercera clase: Art. 141.
  - Graves.
  - Contravenciones graves de primera clase: Art. 142.
  - Contravenciones graves de segunda clase: Art. 143.
  - Contravenciones graves de tercera clase: Art. 144.

- Muy grave.
- Penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito.
- Reclusión.
- Prisión.
- Multa.
- Revocatoria o suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.
- Reducción de puntos.
- Trabajos comunitarios.
- Conclusiones
- Preguntas y respuestas.

## **CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

- El sistema de talleres de Capacitación Jurídico y Seguridad Vial para los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, constituye uno de los múltiples medios de educación garantizada por la Constitución de la República del Ecuador, fortaleciendo los conocimientos de forma preventiva para la accidentabilidad vial, función que destacaran los alumnos de la carrera de Derecho de la Universidad Península de Santa Elena.
- El análisis realizado de las entrevistas y encuestas, arrojaron cifras muy preocupantes como es el desconocimiento de las Leyes de tránsito o sus deberes como usuario de las vías, de esta forma se aprecia los resultados obtenidos de los alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, donde demuestra en 62% desconocen sobre Educación Vial, Capacitación y Seguridad Vial, dejando así intranquilidad para la sociedad en general, ya que están propenso a que formen parte de una infracciones de tránsito.
- El diagnóstico realizado a los docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, se muestra la aceptación y necesidad de incrementar una Capacitación Jurídica y Seguridad Vial, para el incremento de conocimientos legales y reglamentarios de Tránsito.
- Tanto la Jueza de Garantías Penales y Tránsito, así como el Fiscal de la Unidad de Accidentes de Tránsito, entrevistados nos afirman que en su mayoría las infracciones de tránsito son cometidas por la imprudencia, impericia, inobservancia, o el desconocimiento de las leyes y su reglamento y que los que más frecuente infringen las normas son los peatones que no tienen conocimiento jurídico y seguridad vial.

## **RECOMENDACIONES**

## RECOMENDACIONES

- En el transcurso del taller sobre la Capacitación Jurídica y Seguridad Vial, a los estudiantes y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE” se deberá impartir conocimientos jurídicos y educativos, la comparación y diferencia de la Seguridad y Educación Vial, de igual forma los efectos jurídicos de los accidentes viales y sus secuelas socio-económica que sufren las víctimas.
- Es imperativo que asistan a los talleres los estudiantes del Colegio Mixto Particular UPSE, para el incremento de conocimientos, debido a que las encuestas arrojan resultados negativos muy altos de desconocimiento vial, por lo tanto se debe complementar con terminología jurídica.
- Los talleres sobre la Capacitación Jurídica y Seguridad Vial se recomienda que sean impartidos por los estudiantes de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, de modo que se pueda compartir los conocimiento adquiridos en la formación superior, de esta forma se logrará concientizar y disminuir el alto índice de accidente de tránsito.
- Para el cumplimiento eficaz y controlado del taller se deberá contar con personal asignado al Estudio Jurídico Gratuito “UPSE”, que presta los servicios de asesoramiento legal y patrocinio en los procesos judiciales; labor que realizan en forma gratuita acorde a las necesidades de la sociedad peninsular, como vinculación con la colectividad, los estudiantes universitario realizarán la actividad de Taller de Capacitación Jurídica y Seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, bajo los conocimientos adquiridos en su formación, de esta forma realizará una vinculación con la colectividad previo a su desenvolvimiento profesional.



- Los estudiantes de la Carrera de Derecho, una vez concluida la capacitación deberán emitir un informe detallado de todas las actividades realizadas, de igual forma indicaran el desenvolvimiento de los docentes y alumnos del Colegio Mixto Particular “UPSE”, dentro de la capacitación y por ultimo tendrán que realizar una evaluación general los conocimientos impartidos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. <http://ww.infoestadisticauuee.com>. Administración federal de carreras de los Estados Unidos.
2. [www.eluniverso.ec](http://www.eluniverso.ec) Diario El Universo, 2010.
3. Art. 26 de la Constitución de la República del Ecuador.
4. Art. 27 inciso segundo Ibídem.
5. Art. 44 inciso segundo de la Constitución de la República del Ecuador.
6. Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
7. Art. 2 Ibídem.
8. Art. 66 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador.
9. Art. 29 numerales 17 y 18 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
10. Art. 87 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
11. Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
12. Art. 253 del Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- “La educación Vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.
13. Art. 250 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
14. Art. 198 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y 265 Reglamento General para la aplicación de la Ley.
15. Art. 200 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
16. Art. 267 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

17. Art. 201 Upsupra.
18. Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
19. Art. 287 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
20. Art. 77 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos.
21. RO-S 398: 7-AGO-2008.
22. Art. 87 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
23. DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 9.
24. Art. 51 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad Vial.
25. Art. 3 Código de Comercio.
26. BREBIA, “Accidentes de automotores”, pág. 231.
27. LLAMBÍAS, “Tratados obligaciones”, Tomo II, pág. 575.
28. SAGARNA, Fernando Alfredo, “Responsabilidad Civil en el Transporte Terrestre”, ediciones Depalma Buenos Aires, 1997, pág. 241, 242.
29. Diccionario Conceptual de Derecho Penal, Edición dirigida por Fernando Quinceno Álvarez, Pág. 16.
30. CABANELLAS, Guillermo; “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, tomo I, Pág. 67.
31. YAVAR NÚÑEZ, Fernando; “Preguntas y Respuestas a las Leyes de tránsito”, tomo I 1995, pág. 60.
32. El talión económico jurídico: la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios referidos por uno mismo o por un tercero, sin causa que excuse de ello. El proceso jurídico lleva a fijar la responsabilidad civil, de

- eminente sentido económico, en los bienes afectados expresamente.
33. Art. 126 inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
  34. El objetivismo se establece entre el resultado y la causa, y a favor del que experimenta el perjuicio. Por prescindir de los propósitos del agente que haya sido origen, se atiende de modo exclusivo a la extensión de un proceso entre las personas y la realidad.
  35. Aprendamos Educación Vial, Grupo asegurador “La Segunda”, [www.lasegunda.com.ar](http://www.lasegunda.com.ar)
  36. Dr. Ginés González García / Federico Tobar - Más salud por el mismo dinero - Fundación ISALUD.
  37. DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo I, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 1,2.
  38. Art. 106 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
  39. CABANELLAS, Guillermo, “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, pág. 205.
  40. BREDIA, “Problemática jurídica de los Automotores”, tomo 1, pág. 23.
  41. DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 3.
  42. DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo 1, Astrea Buenos Aires, 2001, pág. 4.
  43. E. Sodi L.F. Sotelo, “Peritaje de Tránsito”, pág. 45-49.
  44. Art. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
  45. Art. 5 *Ibíd.*
  46. DARAY, Hernán, “Derecho de daños en accidentes de tránsito” Astrea buenos aires 2001, pág. 336.
  47. DE ESPAÑES, Moisset, “Reflexiones Sobre el Daño Actual y el Daño futuro con Relación al Daño Emergente y Lucro Cesante”, pag.791.
  48. DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidente de Tránsito”, Astrea Buenos Aires 2001, tomo I, pág. 338.
  49. ITURRASPE, Mosset, “Responsabilidad por Daños “Parte General, tomo, I

pág., 286, 287.

50. Negligencia al exigir el cumplimiento los deberes ajenos // leve castigo de las faltas merecedoras de mayor represión.// tolerancia del mal, de la indisciplina o la ociosidad. están incurso en ella los jueces que a modo de complicidad póstuma, se encuentran benévolo con los delincuentes o los procesados les imponen condenas benignas o los sobreseen por el cómodo expediente de no calificar de bastantes a las pruebas acusatorias.
51. RO-S398-7ago.2008.
52. Art. 8 C.O.F.J., la actuación de las juezas y jueces de la Función Judicial será imparcial respetando la igualdad ante la ley. En todos los procesos a su cargo, las juezas y jueces deberán resolver siempre las pretensiones y excepciones que hayan deducido los litigantes, sobre la única base de la constitución los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Ecuador, la Ley y los elementos probatorios aportados por las partes. Con la finalidad de preservar el derecho a la defensa y a la réplica, no se permitira la realización de audiencias o reuniones, salvo que notifique a la otra parte de conformidad con los dispuestos en el numeral 14 del artículo 103 de esta ley.
53. Art.20 C.O.F.J., 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 iniciada el proceso las juezas y jueces están obligados a proseguir el tramite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte salvo en los casos en que la ley disponga lo contrario El retardo injustificado en la administración de justicia, imputable a los jueces juezas y demás servidoras de la función judicial y auxiliar de la justicia serán sancionados de conformidad a la ley.
54. Art. 76 numeral 7, literal i de la Constitución de la República del Ecuador; las resoluciones de los poderes públicos. Deberán ser motivados, no habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertenencia de su aplicación a los antecedentes de hecho .Los actos administrativos resoluciones y fallos que no

se encuentran debidamente motivados se consideran nulos las servidoras o servidores responsables serán sancionados.

55. (Pro actione): Cuál proposición latina, incorporada en diversas locuciones insertas a continuación, suele expresar: “a favor de”, cuando procede a un substantivo personal, a más de otro sentido.
56. Es una garantía constitucional contenida en el Art.76 literal k:” juzgado por una jueza o juez independiente, **imparcial** y competente”.
57. GONZÁLEZ PÉREZ. Jesús, “el derecho a la tutela jurisdiccional” tercera edición Madrid, civitas 2001, pág.33.
58. PÉREZ ROYO, Javier,” Curso de Derecho Constitucional”, octava edición, Madrid Marcial Pons, 2002, pág. 489.
59. Sustitúyase la palabra imputado por la palabra procesado: reforma del Código de Procedimiento Penal (L/sn.RO-S-555:24-marzo).
60. PÉREZ ROYO, Javier; “Curso de Derecho Constitucional”, 8a Edic., Madrid Marcial Pons, 2002, pag.486.
61. Art. 2214 del Código Civil, el que ha cometido un delito o un cuasi delito que ha inferido daño a otro está obligado a la indemnización sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BREDIA, “Problemática jurídica de los Automotores”.

CABANELLAS, Guillermo; “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”.

DARAY, Hernán, “Derecho de Daños en Accidentes de Tránsito”, Tomo I, Astrea Buenos Aires, 2001.

DE ESPAÑES, Moisset, “Reflexiones sobre el daño actual y el daño futuro con relación al daño emergente y lucro cesante”.

GONZÁLEZ GARCÍA, Dr. Ginés / TOBAR, Federico. Más salud por el mismo dinero - Fundación ISALUD.

GONZÁLEZ PÉREZ. Jesús, “el derecho a la tutela jurisdiccional” tercera edición Madrid, cívicas 2001.

ITURRASPE, Moisset, “Responsabilidad por Daños “Parte General, tomo I.

LLAMBÍAS, “Tratados obligaciones”, Tomo II.

PÉREZ ROYO, Javier,” Curso de Derecho Constitucional”, octava edición, Madrid Marcial Pons, 2002.

QUINCENO ÁLVAREZ, Fernando. Diccionario Conceptual de Derecho Penal.

SAGARNA, Fernando Alfredo, “Responsabilidad Civil en el Transporte Terrestre”, ediciones Depalma Buenos Aires, 1997.

SODIY, E./ SOTELO, L.F. “Peritaje de Tránsito”.

YAVAR NÚÑEZ, Fernando; “Preguntas y Respuestas a las Leyes de Tránsito”, tomo I.

Código Civil Ecuatoriano: Registro Oficial No. 46, Junio 24 de 2005.

Código de Comercio: Registro Oficial No. 1202, de Agosto de 1960.

Código de Procedimiento Penal: Registro Oficial No. 160 de Marzo 29 del 2010.

Constitución de la República del Ecuador: Registro Oficial No. 449, de Octubre 20 del 2008.

Código Orgánico de la Función Judicial.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Registro Oficial No.235, de Julio 14 del 2011.

Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Registro Oficial No.235, de Julio 14 del 2011.

La Responsabilidad en el delito de Tránsito, Dr. Bolívar Gallegos, Quito – Ecuador, 2009.

### **LINKS DE INTERNET**

<http://ww.infoestadisticauuee.com>. “Administración federal de carreras de los Estados Unidos”.

[www.eluniverso.ec](http://www.eluniverso.ec)

[www.lasegunda.com.ar](http://www.lasegunda.com.ar) “Aprendamos Educación Vial, Grupo asegurador “La Segunda”.



[www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar) “Instituto de Seguridad y Educación Vial”

[www.luchemos.org.ar](http://www.luchemos.org.ar) “Asociación Civil Luchemos por la vida”

[www.cesvi.com.ar](http://www.cesvi.com.ar) “Centro de experimentación y servicios viales”

## **ANEXOS**

Anexo N° 1

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.



Encuesta dirigida a los Estudiantes del Colegio Mixto Particular UPSE, Abril del 2011.

**Objetivo:** Se realizará a los Alumnos del Colegio Mixto Particular UPSE, para establecer su nivel de conocimiento en el ámbito Jurídico-Vial (Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial).

1.- ¿Cuál es su edad?

2.- ¿Cuál es su sexo?

Instrucciones: Marque con una X la alternativa que usted considere correcta.

3.- ¿Qué tipo de vehículo utilizas para movilizarte al colegio?

- a) Particular
- b) Autobús
- c) Taxi
- d) Motocicleta
- e) Bicicleta
- f) Otros

4.- ¿Quién o quienes te vienen a dejar al colegio?

Papá o Mamá  Pariente  Amigo  Particular

5.- ¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte según su clasificación?

TRACCIÓN

- a) Mecánica
- b) Animal
- c) Humana

6.- ¿Crees que las señales de tránsito son importantes?

SI  NO

¿Porqué?.....  
 .....

7.- ¿Tienes conocimiento de Movilidad y Seguridad Vial?

SI  NO

¿Porqué?.....  
 .....

8.- ¿Crees que es importante la Educación Vial?

SI  NO

¿Porqué?.....  
 .....  
 .....

9.- ¿Dónde vives se ha suscitado algún accidente de tránsito o has evidenciado alguno?

SI  NO

10.- ¿Dónde estudias te dan a conocer alguna información de Educación Vial?

SI  NO

11.- ¿Cuál crees que sería una de las soluciones para incrementar tus conocimientos en el ámbito Jurídico y Seguridad Vial?

- a) Cursos de Conducción

- b) Capacitación Jurídica-vial
- c) Educación Vial
- d) Implementar materias académicas
- e) Ninguna

12.- ¿Crees que los conductores que has observado utilizan correctamente las vías?

SI

NO

¿Porqué?.....  
 .....

13.- ¿Crees que es importante una capacitación vial a los conductores y peatones de la Provincia de Santa Elena?

SI

NO

¿Porqué?.....  
 .....

14.- ¿Seleccione una de las circunstancias que crees que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?

- a) Negligencia
- b) Impericia
- c) Imprudencia
- d) Desconocimiento de la Ley y su reglamento.
- e) Ninguna

15.- ¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito jurídico y seguridad

vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, para la  
prevención de la accidentalidad?

SI

NO

¿Porqué?.....

.....

Anexo N° 2



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y SALUD.**  
**CARRERA DE DERECHO.**

**Encuesta dirigida a los Docentes del Colegio Mixto Particular UPSE, Abril del 2011.**

**Objetivo:** Se realizará a los Docentes del Colegio Mixto Particular UPSE, para establecer su nivel de conocimiento en el ámbito Jurídico-Vial (Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial).

1.- ¿Cuál es su sexo?

Instrucciones: Marque con una X la alternativa que usted considere correcta.

2.- ¿Posee usted algún tipo de licencia para conducir vehículo a motor?

SI

NO

3.- ¿Posee usted algún medio de transporte?

SI

NO

4.- ¿Qué tipo de vehículo utilizas para transportarte?

TRACCIÓN

a) Mecánica

b) Animal

c) Humana

5.- ¿Cree usted que se debería considerar al accidente de tránsito un problema de salud pública?

SI  NO

¿Porqué?.....  
.....

6.- ¿Cree usted que en la actualidad se aplica medidas de prevención a los accidentes de tránsito?

SI  NO

7.- ¿Conoce usted algún centro de capacitación e información al conductor o peatón que funcione en la actualidad en la Provincia de Santa Elena?

SI  NO

8.- ¿Qué se debe incrementar según su criterio para disminuir el índice de accidentes en la Provincia de Santa Elena?

- a) Cursos de Conducción
- b) Capacitación Jurídica-vial
- c) Educación Vial
- d) Implementar materias académicas
- e) Ninguna

9.- ¿Cree usted que le sería importante una capacitación Jurídica y Seguridad Vial como medio de prevención?

SI  NO



¿Porqué?.....  
.....

10.- ¿Participó usted en algún accidente de tránsito o evidenciado alguno?

SI

NO

11.- ¿Seleccione una de las circunstancias que crea usted que intervienen frecuentemente en los accidentes de tránsito?

a) Negligencia

b) Impericia

c) Imprudencia

d) Desconocimiento de la Ley y su reglamento

e) Ninguna

12.- ¿Cree usted importante una capacitación en el ámbito Jurídico y seguridad Vial a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”?

SI

NO

¿Porqué?.....  
.....



**Anexo N° 3**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.**

**Entrevista dirigida a la Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena, Junio del 2011.**

1.- ¿Cuántas causas judiciales por infracciones de tránsito se sustancias aproximadamente al año en esta judicatura?

-----  
-----

2.- ¿Cuántas causas de las que sustancia actualmente sea observado que intervienen una de las circunstancias de la infracción como es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?

-----  
-----

3.- ¿Cree usted que los conductores que han sido responsables de los accidentes de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?

-----  
-----

4.- ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?

-----  
-----



**Anexo N° 4**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.**

**Entrevista destinada al Fiscal de la Unidad de Accidentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena, en el Cantón La Libertad.**

1.- ¿Cuántas causas por accidente de tránsito se sustancian aproximadamente al año en la Unidad de Accidente de Tránsito de la Fiscalía del Cantón la Libertad?

-----  
-----

2.- ¿Cuántas causas de las que se sustancian actualmente sea observado que intervienen una de las circunstancias de la infracción como es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?

-----  
-----

3.- ¿Cree usted que los conductores que han sido responsables de los accidentes de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?

-----  
-----

4.- ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?

-----  
-----

-----



Anexo N° 5

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.**

**Entrevista destinada a los abogados en el Libre Ejercicio Profesional de la Provincia de Santa Elena, en el Cantón la Libertad.**

1.- ¿Cuál cree usted que son las causas y circunstancias de los accidentes de tránsito suscitados en el Cantón la Libertad?

-----  
-----

2.- ¿Cree usted que una de las circunstancias principales de los accidentes de tránsito es el desconocimiento de la Ley y su Reglamento General?

-----  
-----

3.- ¿Cree usted que los conductores que han sido sancionando y sentenciados por un hecho de tránsito, tienen la oportunidad de rehabilitarse para que en un futuro puedan conducir y actuar con responsabilidad?

-----  
-----

4.- ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?

-----  
-----

-----



**Anexo N° 6**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.**

**Entrevista destinada a los Agentes de Tránsito de la Policía Nacional en la  
Provincia de Santa Elena, Cantón la Libertad.**

1.- ¿Cuál cree usted que son las causas o circunstancias más frecuentes de los accidentes viales en el cantón La Libertad?

-----  
-----

2.- ¿Cree usted que los conductores o peatones de esta localidad utilizan correctamente las señales de tránsito?

-----  
-----

3.- ¿Cree usted que los conductores o peatones que han sido sancionando por un hecho de tránsito, volverán a cometer otro hecho de igual o mayor magnitud?

-----  
-----

4.- ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales?

-----  
-----

-----



**Anexo N° 7**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA.  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD.  
CARRERA DE DERECHO.**

**Entrevista destinada al Director Administrativo del Concejo Provincial de Tránsito de Santa Elena.**

1.- ¿Cuál cree usted que sería una de las causas o circunstancias más frecuentes de los accidentes viales suscitados en la Provincia de Santa Elena?

-----  
-----

2.- ¿Cree usted que los conductores o peatones de esta localidad utilizan correctamente las señales de tránsito?

-----  
-----

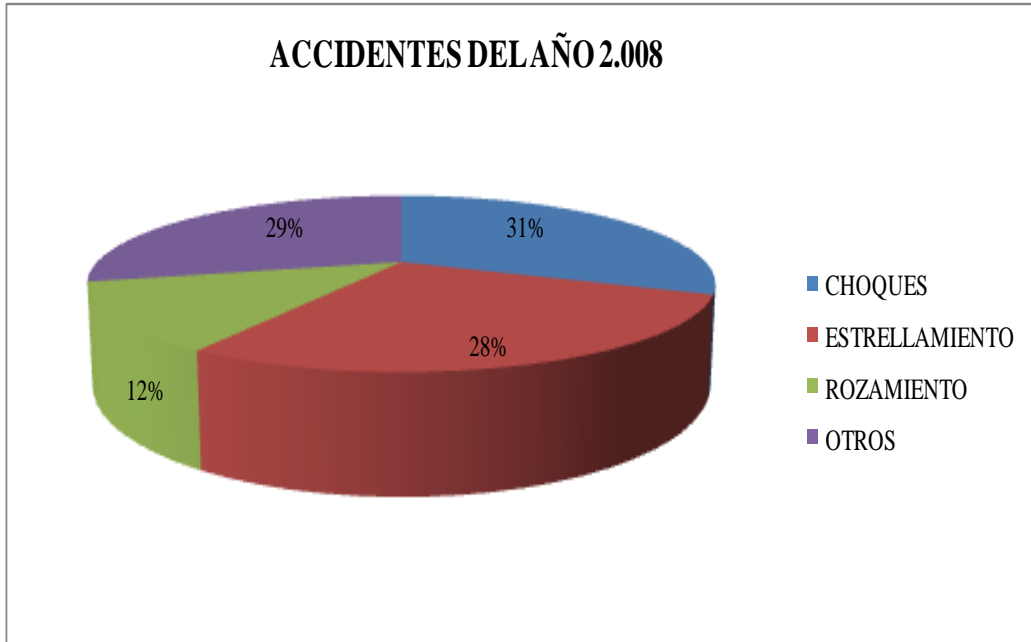
3.- ¿Cree usted que los conductores o peatones que han sido sancionando por un hecho de tránsito, volverán a cometer otro hecho de igual o mayor magnitud?

-----  
-----

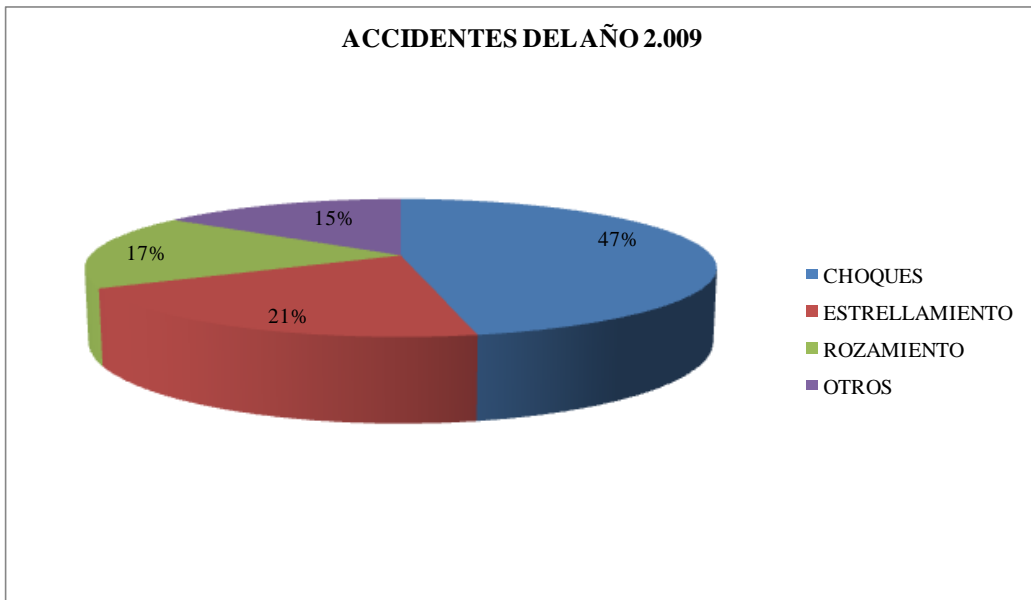
4.- ¿Cree usted que al aplicar medidas de prevención tales como la aplicación de una capacitación Jurídica-Vial a los peatones y conductores, específicamente a los alumnos y docentes del Colegio Mixto Particular “UPSE”, beneficiaria en el incremento de conocimientos viales.

-----  
-----

**Anexo N° 8**

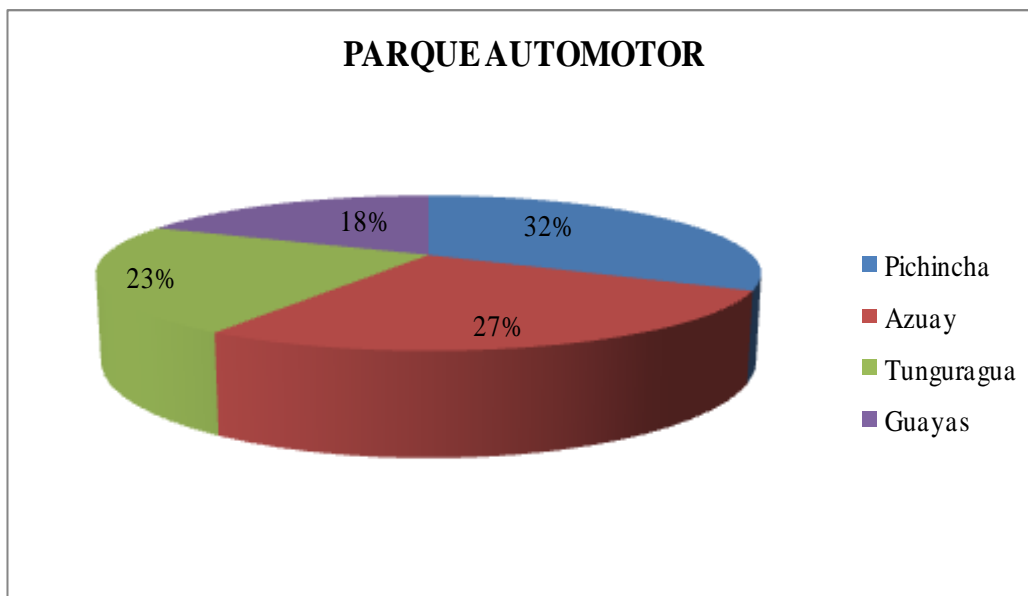


**Anexo N° 9**



### Anexo N° 10





#### Distribución del parque vehicular del Ecuador por provincia.



Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo. [www.inec.gov.ec](http://www.inec.gov.ec)

### Anexo N° 11

#### Tabla de alcoholemia.

	<b>Cerveza</b>	6° gl	1 vaso de 300 ml	=	14,4 gr de alcohol
	<b>Vino</b>	12° gl	1 copa de 150 ml	=	14,4 gr de alcohol
	<b>Pisco / Ron</b>	40° gl	1 vaso de 45 ml	=	14,4 gr de alcohol
	<b>Whisky</b>	40° gl	1 vaso de 45 ml	=	14,4 gr de alcohol

Fuente: Pontificia Universidad Católica de Chile “DGE SALUD ESTUDIANTIL y UAP UNIDAD DE APOYO ESTUDIANTIL.



## Anexo N° 12

**Tabla de efectos del alcohol**

Alcoholemia	Efectos	Riesgo	Clasificación de estado y tipo de infracción
0.15 gr / litro sangre	Disminución de los reflejos	1.2	Normal (0 a 0.49 gr/lit)
0.20 gr / litro sangre	Falsa apreciación de las distancias	1.5	Normal (0 a 0.49 gr/lit)
0.30 gr / litro sangre	Subestimación de la velocidad	2.0	Normal (0 a 0.49 gr/lit)
0.50 gr / litro sangre	Euforia, incremento del tiempo de reacción	3.0	Bajo la influencia del alcohol (0.5 a 0.99 gr/lit)
0.50 gr / litro sangre	Disminución de la percepción del riesgo	3.0	Bajo la influencia del alcohol (0.5 a 0.99 gr/lit)
0.80 gr / litro sangre	Perturbación del comportamiento	4.5	Bajo la influencia del alcohol (0.5 a 0.99 gr/lit)
1.20 gr / litro sangre	Fuerte fatiga y pérdida de la visión	9.0	Estado de ebriedad (1 gr/lit y más)
1.50 gr / litro sangre	Embriaguez notoria	16.0	Estado de ebriedad (1 gr/lit y más)

**Fuente:** Pontificia Universidad Católica de Chile “DGE SALUD ESTUDIANTIL y UAP. UNIDAD DE APOYO ESTUDIANTIL”.

## Anexo N° 13

**Tabla de efectos médico-legal de alcoholemia.**

Alcoholemia por 1000	Efectos Médico - Legal
0,0 a 0,5	Inoperante
0.5 a 1.0	Influencia admisible
1,0 a 1.5	Influencia posible
1,5 a 2,0	Influencia probable
2,0 a 3,0	Influencia cierta
3,0 en adelante	Influencia indiscutible

**Fuente:** Pontificia Universidad Católica de Chile “DGE SALUD ESTUDIANTIL y UAP. UNIDAD DE DE APOYO ESTUDIANTIL”.