



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN
AMBATO.**

Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de Abogada de los
Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTORA:

Mónica Viviana Acosta Rodríguez.

TUTOR:

Dr. Mg. Klever Pazmiño Vargas

Ambato – Ecuador

2015

TEMA:

**LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN
AMBATO**

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “**LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO.**”, de la Sra. MONICA VIVIANA ACOSTA RODRIGUEZ, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 25 de Agosto 2015

.....
Dr. Mg. Klever Pazmiño Vargas

TUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema “**LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO**”, presentado por la Sra. MONICA VIVIANA ACOSTA RODRIGUEZ, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,.....

Para Constancia firma

.....
Presidente

.....
Miembro

.....
Miembro

AUTORIA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación **“LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO”**, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad del autor.

Ambato, 25 de Agosto 2015.

LA AUTORA

.....
Mónica Viviana Acosta Rodríguez

C.C. 180365136-1

DERECHOS DE LA AUTORA

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi tesis, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de la autora.

Ambato, 25 de Agosto 2015.

LA AUTORA

.....
Mónica Viviana Acosta Rodríguez

C.C. 180365136-1

DEDICATORIA

Con cariño, afecto y sencillez dedico el presente trabajo a mi familia Acosta Rodríguez, a mi esposo, a mis hijos y hermano, por ser el pilar fundamental en el desarrollo tanto personal como profesional.

AGRADECIMIENTO

Expreso mi gratitud y agradecimiento infinito a la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Carrera de Derecho, de la Universidad Técnica de Ambato, por su apoyo incondicional en la realización de la presente investigación, a los docentes de la facultad que más que maestros y guías fueron mis amigos y unos excelentes seres humanos, quienes con su ciencia dirigieron día a día mi aprendizaje, enseñándome a fortalecer mi voluntad y acrecentar mi responsabilidad en la diaria tarea académica, A mi tutor de tesis Dr. Esp. Kléver Pazmiño Vargas, quien puso todos sus conocimientos para que yo pudiera realizar esta investigación.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	Pág.
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Aprobación del Tutor	iii
Aprobación del Tribunal de Grado	iv
Autoría.....	v
Derechos de la Autora.....	vi
Dedicatoria	vii
Agradecimiento	viii
Índice General	ix
Índice de Gráficos	xiv
Índice de Cuadros.....	xv
Resumen Ejecutivo.....	xvi
Introducción	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema de Investigación	2
Planteamiento del Problema.....	2
Contextualización.....	2
Macro.	2
Meso.....	3
Micro.....	4
Árbol del Problema	6
Análisis Crítico.....	7
Prognosis	8
Formulación del Problema	9
Interrogantes de la Investigación	9
Delimitación del Objeto de la Investigación.....	9
Unidades de Observación.....	10

Justificación.....	10
Objetivos	11
General	11
Específicos	11

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación	12
Fundamentación	14
Filosófica.....	14
Legal.....	15
Constitución de la República del Ecuador 2008.	15
Código Orgánico Integral Penal.....	15
Categorías Fundamentales	23
Constelación de Ideas de la Variable Independiente.....	24
Constelación de Ideas de la Variable Dependiente.....	25
Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T).	26
Dirección Nacional de Control de Tránsito	27
Seguridad Vial.....	28
Los Peatones.....	30
La Imprudencia.	33
Peatones con influencia De Estupefacientes.	34
Principios y Objetivos	35
Tipos de Señalizaciones de Tránsito	36
Preventivas	36
Reguladoras.....	36
Informativas	36
Sanciones.....	37
Constitución de la República del Ecuador	37
Codigo Organico Integral Penal.....	38
Reglamento General para la Aplicación de la L.O.T.T.T.S.V.	42
Los Accidentes de Tránsito.....	44
Tipos de Accidentes de Tránsito.....	44

El Problema de los Accidentes de Tránsito.....	48
Accidentes e Incidentes.....	49
Hipótesis.....	50
Señalamiento de Variables.....	50

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación	51
Modalidad Básica de Investigación.	51
Nivel o Tipo de Investigación.....	52
Exploratorio.....	52
Descriptiva.	52
Asociación de Variables.....	53
Población y Muestra.....	53
Población.....	53
Muestra.....	53
Determinación del Tamaño de la Muestra	54
Determinación de la Cuota de Muestreo.....	55
Operacionalización de Variables.....	57
Variable Independiente: Los Peatones.	57
Variable Dependiente: Accidentes de Tránsito.....	58
Técnicas e Instrumentos.....	59
Encuesta.	59
Validez y Confiabilidad	59
Plan de Procesamiento de la Información.....	60
Procesamiento y Análisis	63
Análisis e Interpretación de Resultados	63

CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Verificación de Hipótesis.....	74
Determinación de Grados de Libertad	75
Hipótesis de Trabajo.	76

Hipótesis Nula.....	76
Campana de Gauss (Verificación de Hipótesis).....	76

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.....	77
Recomendaciones.....	78

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos:.....	79
Antecedentes de la Propuesta.....	80
Justificación.....	81
Objetivos	82
General	82
Específicos	82
Análisis de Factibilidad.....	82
Política.....	82
Socio-Cultural	82
Tecnológica.....	83
Organizacional	83
Equidad de Género.....	83
Ambiental.....	83
Fundamentación Legal.....	84
Legal.....	84
Constitución de la República del Ecuador 2008.....	84
Desarrollo de la Propuesta	84
Papeleta de Citación para los Peatones	85
Como Impugnar la Citación para los Peatones.-	86
Esquema de la Difusión:	88
Modelo Operativo de la Propuesta.....	89
Modelo Operativo de la Propuesta.....	90
Previsión de la Evaluación	91

Bibliografía	92
Cuerpos Legales	94
Linkografía	95
Anexos.....	96
Glosario	98

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol de Problemas.....	6
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales	23
Gráfico No. 3 Constelación de ideas de la Variable Independiente.....	24
Gráfico No. 4 Constelación de ideas de la Variable Dependiente	25
Gráfico No. 5 Qué es un peatón	64
Gráfico No. 6 Tipos de factores de riesgo al conducir.....	66
Gráfico No. 7 Los peatones inciden en los accidentes de tránsito	67
Gráfico No. 8 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial.....	68
Gráfico No. 9 Educando a peatones se disminuirá el índice de accidentes	69
Gráfico No. 10 Conoce usted qué un accidente de tránsito	70
Gráfico No. 11 Conoce usted qué un accidente de tránsito	70
Gráfico No. 12 Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito.....	71
Gráfico No. 13 Factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito	72
Gráfico No. 14 Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma	73
Gráfico No. 15 Campana de Gauss	76

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1 Población	55
Cuadro No. 2 Población de conductores profesionales y no profesionales	56
Cuadro No. 3 Variable Independiente: Los peatones.....	57
Cuadro No. 4 Variable Dependiente: Accidentes de tránsito	58
Cuadro No. 5 Plan de recolección de la información de la investigación.....	60
Cuadro No. 6 Qué es un peatón	64
Cuadro No. 7 Tipos de factores de riesgo al conducir	66
Cuadro No. 8 Los peatones inciden en los accidentes de tránsito	67
Cuadro No. 9 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial	68
Cuadro No. 10 Educando a peatones se disminuirá el índice de accidentes.....	69
Cuadro No. 11 Conoce usted qué un accidente de tránsito.....	70
Cuadro No. 12 Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito	71
Cuadro No. 13 Factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito.....	72
Cuadro No. 14 Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma.....	73
Cuadro No. 15 Verificación de Hipótesis	74
Cuadro No. 16 Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o χ^2).....	75
Cuadro No. 17 Costo de la Propuesta	79
Cuadro No. 18 Papeleta de Citación para los Peatones	85
Cuadro No. 19 Multa para los peatones.	86
Cuadro No. 20 Esquema de la difusión.....	88
Cuadro No. 21 Objetivo N° 1 de la propuesta.....	89
Cuadro No. 22 Objetivo N° 2 de la propuesta.....	90
Cuadro No. 23 Previsión de la Evaluación	91

RESUMEN EJECUTIVO

Los peatones son un factor importante en los accidentes de tránsito actualmente se encuentran como un factor primordial de accidentes de tránsito, es por ello que actualmente tanto los conductores profesionales como no profesionales y peatones deben y están en la obligación de conocer las nuevas leyes de tránsito y entre ello las nuevas normas legales como el COIP, dichas leyes ayudan a reducir los índices de accidentalidad vial, así mismo se ha podido realizar un profundo análisis de la investigación y se ha determinado que aún la mayor parte de accidentes de tránsito ocurren por inobservancia de las leyes, normas y señales de tránsito por parte de los peatones, es por ello que al sancionar de una manera más drástica se estaría contribuyendo con bajar los índices de accidentes viales en el cantón Ambato.

El objetivo de la presente investigación es el planteamiento de un Reforma a las ordenanzas del GADMA y así minimizar riesgos y accidentes de tránsito en las vías, en el cantón Ambato, basándonos en el marco de derechos de las personas, considerándose que la capacitación y correcta aplicación de normas y señales de tránsito, permite que los peatones establezcan dichas disposiciones de manera adecuada, para que de esta manera potencializar sus condiciones en beneficio al derecho de vivir en armonía y en paz.

Además tendrá como objetivo que disminuyan los accidentes de tránsito y con ello salvaguardar las vidas y los objetos materiales que se ven perdidos en estos casos y lo más importante las vidas que se pierden en las vías, sin embargo no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, pero ante todo hay que garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

Descriptor: Prevención, Factores de Riesgo al conducir, Accidentes de tránsito, Conductores Profesionales, Conductores no profesionales.

INTRODUCCIÓN

La Presente Investigación sobre **“LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO”**, busca integrar a las personas privadas de la libertad en el entorno de la garantía de las personas en cuanto al respeto de sus derechos humanos.

El CAPÍTULO I, que se estructura con El Problema, tema Planteamiento del Problema, Contextualización, Análisis Crítico, Prognosis, Formulación del Problema, Interrogantes de la Investigación, Delimitación del Objeto de Investigación, Justificación, Objetivos, General, Específicos.

En su CAPÍTULO II, se contienen el Marco Teórico, con los Antecedentes Investigativos, Fundamentación, Filosófica, Legal, Categorías Fundamentales, Hipótesis, Señalamiento de Variables.

El CAPÍTULO III, se integra por la Metodología, Modalidad Básica de la Investigación, Nivel o tipo de la Investigación, Población y Muestra, Operacionalización de las Variables, Plan de Recolección de Información, Plan de Procesamiento de la Información.

En el CAPÍTULO IV, se encuentra el Análisis e Interpretación de Resultados, Análisis de los Resultados, Interpretación de Datos, Verificación de Hipótesis.

El CAPÍTULO V, en el que se hace constar las Conclusiones, Recomendaciones.

La solución al problema investigado, se propone en el **CAPÍTULO VI, PROPUESTA**, donde se desarrolla los Datos Informativos, Antecedentes de la Propuesta, Justificación, Objetivos, General, Específicos, Análisis de Factibilidad Fundamentación, Modelo Operativo, Previsión de la Evaluación, Glosario, Bibliografía, Cuerpos Legales, Linkografía y Anexos.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema de Investigación

LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO.

Planteamiento del problema

Contextualización

Macro.

En el Ecuador es imprescindible atender las cifras de los accidentes de tránsito que ocurren todos los días en el país, más los que se leen o se escuchan cada día en los medios de comunicación, estos accidentes de tránsito que se registraron a diario en el país, y no frenan ni se detienen con las campañas de educación vial ni con la nueva Ley de Tránsito, hasta el mes de noviembre del año pasado, los accidentes de tránsito superaron a los ocurridos durante el 2014.

Lo mismo sucedió con el número de heridos, ya que se reportó un incremento de 1.791 víctimas, según las estadísticas de las autoridades de tránsito. Mientras en inicios del 2015 se registró un total de 26.890 siniestros a nivel nacional, en el 2015 esa cifra se elevó a 44.300. (Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, 2014)

Los accidentes de tránsito tienen diferentes orígenes, pero existen cuatro

que lideran la lista: la impericia del conductor, el exceso de velocidad, la embriaguez y el irrespeto a las señales de tránsito por parte de los peatones, en ese orden, según se indica desde la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía. (Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, 2014).

En todo accidente de tránsito se puede distinguir tres factores principales el factor humano, el factor vehículo y el factor vía y entorno.

Al referirnos al factor humano uno de los principales protagonistas de los accidentes de tránsito son los peatones que por la imprudencia, fatiga, estrés, ignoran los pasos cebra, los puentes peatonales y las señales de tránsito produciendo accidentes de tránsito y la muerte de los mismos en algunos casos.

Según la Agencia Nacional de Tránsito de cada 100 accidentes el 92,4% son debidos al factor humano. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013)

El factor vehículo se refiere a las fallas de funcionamientos que pueda coexistir como por ejemplo llantas lisas, los frenos, la dirección, la suspensión y el alumbrado, el proporción de accidentes por esta falla es de 1,7% por ciento.

El factor vía y entorno son elementos tornadizos como los climatológicos, lo que afecta las situaciones de visibilidad como la neblina las lluvias, las malas condiciones de las vías y las incidencias al tráfico, producen el 1% por ciento de los accidentes de tránsito.

Meso.

En la provincia de Tungurahua se ha incrementado considerablemente los accidentes de tránsito, las crudas estadísticas que maneja la Jefatura Provincial de Transporte y Seguridad Vial, reflejan que aún hay peatones que no toman las precauciones convenientes al momento de circular por la provincia. (Jefatura Provincial de Transporte y Seguridad Vial, 2013)

En lo que va del 2013 se ha producido una serie de accidentes, según el reporte que maneja la Jefatura de Tránsito de Tungurahua, en la provincia se han dado 71 muertes por accidentes de tránsito, 447 peatones heridos por accidentes de tránsito he imprudencia del peatón. (Plan Nacional del Buen Vivir, 2013)

El jefe del Departamento de Estadística, indicó que un gran porcentaje de accidentes de tránsito se dieron en las zonas céntricas y que las mayores partes de estos accidentes se hubieran evitado si el peatón hubiera obedecido las señales de tránsito y, el resto fueron en zonas rurales, especialmente los sábados y domingos. (Departamento de Estadística Jefatura de Tránsito de Tungurahua, 2014)

En las principales vías donde se producen los accidentes de tránsito con mayor frecuencia, son la Panamericana Norte, Panamericana Sur, Vía a Guaranda, avenida Bolivariana, Manuelita Sáenz, porque son vías de rápida circulación. (El Comercio, 2014)

Micro.

En el cantón Ambato en las diferentes vías y calles de la ciudad, por el desconocimiento de los peatones se han producido innumerables accidentes de tránsito que en algunos casos han causado únicamente daños materiales y en otros casos han producido muertes.

Es muy frecuente leer o escuchar en los diarios tanto nacionales como provinciales el siguiente texto “El peatón de la Sierra centro cruza las calles sin miedo” donde nos da a conocer un accidente más producido en el cantón Ambato, lo que es evidente que existe un sinnúmero de accidentes por inobservancia de la ley y por desconocimiento de los peatones.

Periódico el Heraldó, en su titular La muerte llevo otra vez sobre las ruedas publica el siguiente encabezado:

“La muerte llegó otra vez sobre ruedas en las vías

panamericanas norte del Cantón Ambato, Un sujeto no identificado perdió la vida ayer, luego de que fuera atropellado por un camión, en el kilómetro 17,5 de la Panamericana norte, el camión de placa MTS-851 conducido por Ever Tello Rupay, perdió el control tras ver cruzar un hombre sin precaución, chocando contra la baranda de contención y volcándose. El conductor fue llevado al hospital regional Ambato por heridas. En tanto, el cuerpo del peatón fue trasladado a la Morgue de la ciudad, tras la orden del fiscal de turno. (EL HERALDO, 2013)

Esta es una de las cuantas tragedias producto de los accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia de los peatones, además que esta vía está considerada como una de las más peligrosas del país, debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por esta vía, también a la geografía en la que se encuentra, con lluvias frecuentes y gran cantidad de gravilla que afecta a una conducción óptima por lo que se requiere que tengamos más precaución y adecuar la velocidad al estado en que se encuentran el clima, la carretera, el vehículo y el conductor, debido a que la capacidad de reacción en un estado de sueño, fatiga estrés nunca va hacer el mismo.

ÁRBOL DEL PROBLEMA

EFECTOS

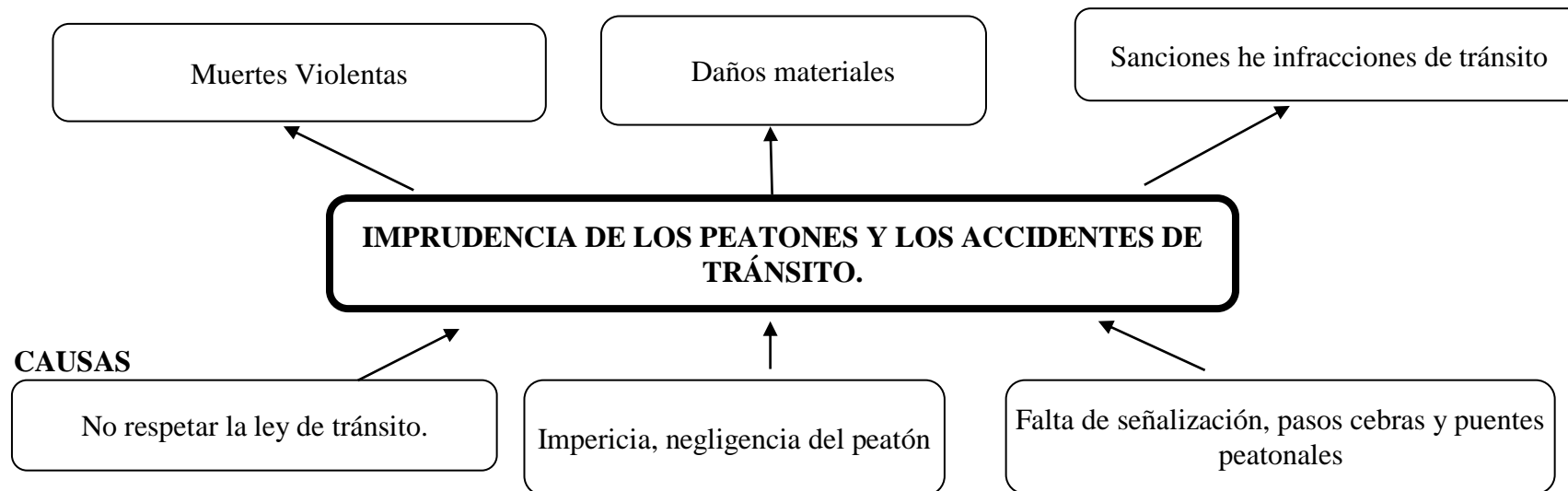


Gráfico No. 1 Árbol de Problemas

Fuente: Investigador.

Elaboración: Mónica Viviana Acosta Rodríguez.

Análisis Crítico

En los medios de comunicación de nuestro país es muy frecuente escuchar la gran cantidad de accidentes de tránsito que se producen diariamente; uno de los principales actores en estas noticias son los peatones que causan estos accidentes de tránsito, causando dolor y preocupación en las vías tanto de las familias que pierden a un ser querido por estos accidentes tránsito, como el conductor que pierde su libertad por culpa de la imprudencia y la impericia de las partes.

Es importante observar el problema desde varias perspectivas, con el fin de advertir los efectos que devienen, por las muertes que causan y por la discapacidad que generan a las víctimas de estos sucesos.

Desencadenando un problema social por el daño físico y psicológico que sufren estas personas y su posterior reincorporación a la sociedad en contextos diferentes, a las vividas con anterioridad.

Por tanto es de vital importancia que asumamos con responsabilidad este fenómeno de la era moderna que ha enlutado tantas familias y ha puesto fin a tantos sueños es necesario la concienciación social, la atención de todos y cada uno de nosotros y por encima de todo que no solo veamos un automóvil como un medio de locomoción debemos asumir la responsabilidad real que poseemos un arma en nuestro poder que debemos manipular con precaución y responsabilidad.

El peatón que esté circulando por la urbe los principales errores cometidos por peatones destacan el no obedecer las señales viales, no esperar la luz verde del semáforo para cruzar, no usar los puentes peatonales y transitar por la calzada a mitad de las calles.

El peatón en estado de embriaguez o bajo el efecto de otras sustancias es otro factor de riesgo ya que se han ocasionado un elevado número de accidentes en las carreteras y ciudades de nuestro país, la capacidad para circular libremente

en la ciudad es un privilegio y un deber que se debe respetar, por no se lo hace lo que conlleva a la frecuente de los accidentes de tránsito.

La inobservancia de los peatones de las disposiciones legales de las cuales se hace caso omiso de las contravenciones y delitos estipulados en el nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP) por lo cual hay gran cantidad de peatones que han incurrido en el cometimiento de una o varias contravenciones lo que ha conllevado a daños materiales, lesiones o muertes lo que es resultado del irrespeto a las señales de tránsito en las vías de nuestro país que siempre se bañan de sangre y se visten de luto.

Además vamos a referir que los peatones, irrespetan la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ya que en la mayoría de accidentes ocurridos en el sector urbano se encuentran involucrados directa o indirectamente, debido a que no utilizan adecuadamente los pasos cebras, los pasos a desnivel, no respetan los semáforos, por lo que es necesario tener un poco más de paciencia y conciencia de lo que nos puede suceder, o de lo que podemos provocar.

Prognosis

Al no existir una debida información hacia los peatones como a la velocidad excesiva o inadecuada, conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de otras sustancias drogas, el riesgo de las enfermedades y fármacos al conducir, el sueño, la fatiga y el estrés, se seguirá elevando los índices de mortalidad por consecuencia de accidentes de tránsito.

Si no se llega a dar una solución pronta y viable a este problema se seguirá escuchando día tras día los accidentes de tránsito que conlleva verdaderas tragedias personales y sociales.

De no estructurar una debida concientización a los peatones, la cantidad de accidentes que existen manchando las vías de sangre, del cual resultan personas muertas, otros heridas a demás los daños materiales de los vehículos y su carga,

costos administrativos movilización de la policía, ambulancia, bomberos, costos sanitarios primeros auxilios, atención y tratamiento a los heridos, por lo que es necesario dar mayor control de parte de las autoridades a las unidades de transporte público para que sus propietarios acoplen seguridad necesaria a todos los pasajeros, con los cinturones de seguridad para todos.

Formulación del problema

¿De qué manera los peatones **inciden** en los accidentes de tránsito, en el cantón Ambato?

Interrogantes de la Investigación

1. ¿Cuál es el grado de desconocimiento de las sanciones del Código Orgánico Integral Penal hacia los peatones en accidentes de tránsito?
2. ¿Cuál es el índice de accidentes de tránsito producido por peatones, en el cantón Ambato?
3. ¿Qué alternativa de solución es la más conveniente al problema planteado?

Delimitación del Objeto de la Investigación

CAMPO: Jurídico-Social

AREA: Código Orgánico Integral Penal (COIP)

ASPECTO: Seguridad Vial

Delimitación espacial: Cantón Ambato.

Delimitación Temporal: Diciembre 2014 – Julio 2015

Unidades de Observación

- Fiscalía Provincial de Tungurahua.
- Unidad de Tránsito de Tungurahua.
- Profesionales del derecho.
- Estudiantes de derecho.

Justificación

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación que diariamente emiten una gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que llegan a sufrir discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicas que son para toda la vida a causa del impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre los peatones y su incidencia en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato, por cuanto este tipo es de gran importancia para la sociedad y el progreso del país prevenir accidente de tránsito.

Es de suma importancia la investigación sobre los peatones que llevan a los conductores a cometer contravenciones de tránsito y por ende accidentes en el Cantón Ambato, esto con el fin de encontrar soluciones al problema, para disminuir el índice de accidentes de tránsito que actualmente es alto, así como también para plantear posibles reformas legales y viables al Código Orgánico Integral Penal.

El presente trabajo se orienta a conocer si los accidentes de tránsito vienen dados en base al desconocimiento de los peatones, así como llegar a conocer el nivel de conocimiento del contenido de la normas de tránsito y del nuevo Código

Orgánico Integral Penal, no olvidemos que existen una gama de contravenciones de toda índole, tanto para peatones y conductores de vehículos; aspecto que permite tomar correctivos, como dar difusión a la norma jurídica, y que la misma llega hacer socializada para nuestra comunidad ambateñas y sobre todo a nosotros como peatones para evitar de esta forma los accidentes de tránsito; me ayudare para el efecto de la realización en encuestas entre los sectores involucrados del cantón.

Objetivos

General

Establecer de qué manera **inciden** los peatones en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

Específicos

1. Señalar en qué grado se difunde las normativas del COIP en lo referente a los peatones y los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.
2. Determinar el índice de accidentes de tránsito provocados por inobservancia de los peatones, en el cantón Ambato.
3. Diseñar una propuesta que dé solución al problema planteado.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación

Luego de haber realizado una profunda investigación acerca del tema *“los peatones y los accidentes de tránsito, en el Cantón Ambato”*, no se ha encontrado investigaciones que aborden la temática planteada, sin embargo, nos hemos podido dar cuenta que no existen muchos antecedentes de esta investigación señalando a continuación las que se ha podido encontrar:

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 429 Del Año 2007 Elaborado Por Miño Mayorga Diana Elizabeth, Con El Tema “Accidentes de Tránsito”: En la cual dice:

“...que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva...”

“...En la ingeniería de tránsito uno de los aspectos que merece la especial atención de los técnicos es evitar los accidentes de tránsito en calles y carreteras. Para la ciudad de Ambato se ha emprendido en la investigación sobre los accidentes de tránsito ocurridos en los años 2000 y 2001 dentro del perímetro urbano consolidado.

Para poder llevar adelante la investigación sobre la accidentalidad en el tránsito vehicular de la ciudad se ha tenido que recurrir al estudio y análisis de los documentos legales sobre accidentes de tránsito que reposan en la Jefatura Provincial de Tránsito de

Tungurahua; se procedió a la selección de aquellos que han ocurrido dentro de él área de la investigación.

La información pertinente a todos y cada uno de los 718 accidentes ocurridos en el período de análisis, ha permitido elaborar cuadros de distribuciones de frecuencias, histogramas y otros gráficos que facilitan el entendimiento de la problemática de la accidentalidad en la ciudad de Ambato. En la investigación se llega a encontrar el número de accidentes en la ciudad, así como también se logró localizar las intersecciones y los tramos de vías en los que ellos son más recurrentes.

En las conclusiones el lector encontrará el resultado de comparar lo observado dentro del proceso investigativo y lo que se cree que debe ser lo adecuado para un tránsito fluido, normal y sin peligros dentro de la ciudad de Ambato.

En las recomendaciones se hace constar todo aquello que a juicio de los autores se considera necesario realizar por parte de las autoridades provinciales y cantonales a fin de reducir las tasas de accidentalidad, es decir mejorar la seguridad en el tránsito vehicular de la ciudad...”

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 466 Del Año 2007 Elaborado Por Morales Moreno Carlos Roberto, Con El Tema “Causas principales para los accidentes de Tránsito y la Tipología”: En la cual dice

“...que los principales motivos para que se ocasionen los accidentes de tránsito son el conducir en estado de embriaguez, por incrementar la velocidad del vehículo inadecuadamente e innecesariamente, el irrespetar las señales de tránsito, por lo que indica que deberíamos tener todos nuestros sentidos orientados a la conducción y además con mucha responsabilidad...”

“...Los factores de riesgo al conducir, actualmente se

encuentran en la cúspide de los elementos preventivos para evitar accidentes de tránsito, es por ello que actualmente tanto los conductores profesionales como no profesionales deben y están en la obligación de conocer dichos elementos que ayudan a reducir índices de accidentalidad vial, así mismo se ha podido realizar un profundo análisis de la investigación y se ha determinado que aún la mayor parte de accidentes de tránsito ocurren por inobservancia de las leyes, normas y señales de tránsito y a su vez de los mismos factores de riesgo, es por ello que al capacitar a este grupo de conductores se estaría contribuyendo con bajar los índices de accidentes viales en el cantón Ambato. El objetivo de la presente investigación es el planteamiento de un Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, basándonos en el marco de derechos de las personas, considerándose que la capacitación y correcta aplicación de normas y señales de tránsito, permite que los conductores establezcan dichas disposiciones de manera adecuada, para que de esta manera potencializar sus condiciones en beneficio de una conducción eficiente. Además tendrá como objetivo que disminuyan los accidentes de tránsito y con ello salvaguardar las vidas y los objetos materiales que se ven perdidos en estos casos...”

Fundamentación

Filosófica.

El presente trabajo se fundamentó en el paradigma crítico - propositivo; el paradigma crítico introduce la ideología de forma explícita y la auto reflexión crítica en los procesos del conocimiento. Tiene como finalidad la transformación de la estructura de las relaciones sociales y dar respuesta a determinados problemas generados por éstas.

Es crítico, porque cuestiona los esquemas molde de hacer investigación que están comprometidas con la lógica instrumental del poder; porque impugna las

explicaciones reducidas a casualidad lineal.

Es propositivo en cuanto la investigación no se detiene en la contemplación pasiva de los fenómenos, sino que además plantea alternativas de solución construidas en un clima de proactividad.

Este enfoque privilegia la interpretación, comprensión y explicación de los fenómenos sociales en perspectiva de totalidad. Busca la esencia de los mismos al analizarlos inmersos en una red de interrelaciones e interacciones, en la dinámica de las contradicciones que generan cambios cualitativos profundos.

Legal.

Constitución de la República del Ecuador 2008.

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

Nuestra carta magna es una ley modernista y garantista de los derechos fundamentales de sus ciudadano, pero debemos entrara en debate e indicar él limite en que cada uno de nosotros como usuarios de este estado violenta los derechos de los demás, porque al irrespetar las leyes de transito estamos vulnerando los derechos de los demás.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

“...Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

El nuevo COIP es una ley bien pensada, la cual en su interior anexa las materias más importantes en el ámbito penal.

“...Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Es importante que se conozca su contenido, puesto que algunos de los recién tipificados implican sanciones drásticas a los contraventores, pero en lo que es materia de tránsito en especial nuestro tema de investigación los accidentes de tránsito cometidos por los peatones las sanciones son muy pobres y no sea podido menguar la cantidad de accidentes que de manera diaria se dan.

“...Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Cada peatón tiene sus derechos dentro del GAD pero esos mismos derechos están cubiertos por obligaciones, obligaciones que no son tomadas en cuenta ya que dentro del cantón Ambato al da de hoy no sea sancionado a ningún peatón por haber infringido en alguna contravención de tránsito.

“...Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de

tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Ha habido mucha discusión acerca del nuevo Código y muchos analistas lo consideran altamente punitivo, que aumenta las penas en la mayor parte de los delitos, a excepción de los casos de drogas. También les preocupa que algunas normas son imprecisas, lo que podría dar lugar a interpretaciones subjetivas.

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

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o

suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.

3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.

5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

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

En todo caso, el COIP está vigente, el tiempo dirá si contribuyó a disminuir los delitos y a una mejor aplicación de la ley.

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

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

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

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

4. *La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.*

5. *La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.*

6. *La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.*

7. *La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.*

8. *La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.*

9. *La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.*

10. *La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.*

11. *La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.*

12. *La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.*

13. *La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro*

del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.

15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

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

De acuerdo al COIP, hay delito solo si: a) la conducta genera “riesgo prohibido”; b) que se concreta en el resultado producido; y, c) en “posición de garante” de un bien jurídico esto esta manifestado en el artículos 22, 23, inciso segundo, 25 y 28 del COIP.

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

“...Art. 190.- Las Unidades Administrativas y los GADs, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo...”

“...Art. 192.- Los límites máximos de velocidad vehicular permitido en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

1. Vehículos livianos:

a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;

b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,

c) En carretera: 100 k/h.

2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:

a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;

b) *En vías perimetrales: 70 k/h; y,*

c) *En carretera: 90 k/h.*

3. *Vehículos de transporte de carga, en carretera:*

a) *Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.*

b) *Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.*

4. *Motocicletas y similares:*

a) *Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;*

b) *En vías perimetrales: 90 k/h; y,*

c) *En carretera: 100 k/h.*

Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas.

La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos...”

Esta ley tiene por objeto, la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, bajo los principios rectores del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente.

Es deber del Estado garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a la seguridad, eficiencia y responsabilidad en la transportación de personas y bienes, con tarifas justas y equitativas, sin descuidar por supuesto el derecho que también tienen los conductores y propietarios de vehículos.

C.O.O.T.A.D.

“...Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial...”

Aunque posiblemente el Cootad sea uno de los proyectos de ley que más han sido debatidos en el seno de la Asamblea, su extensión y complejidad siempre será motivo para sugerir mejoras.

Categorías Fundamentales

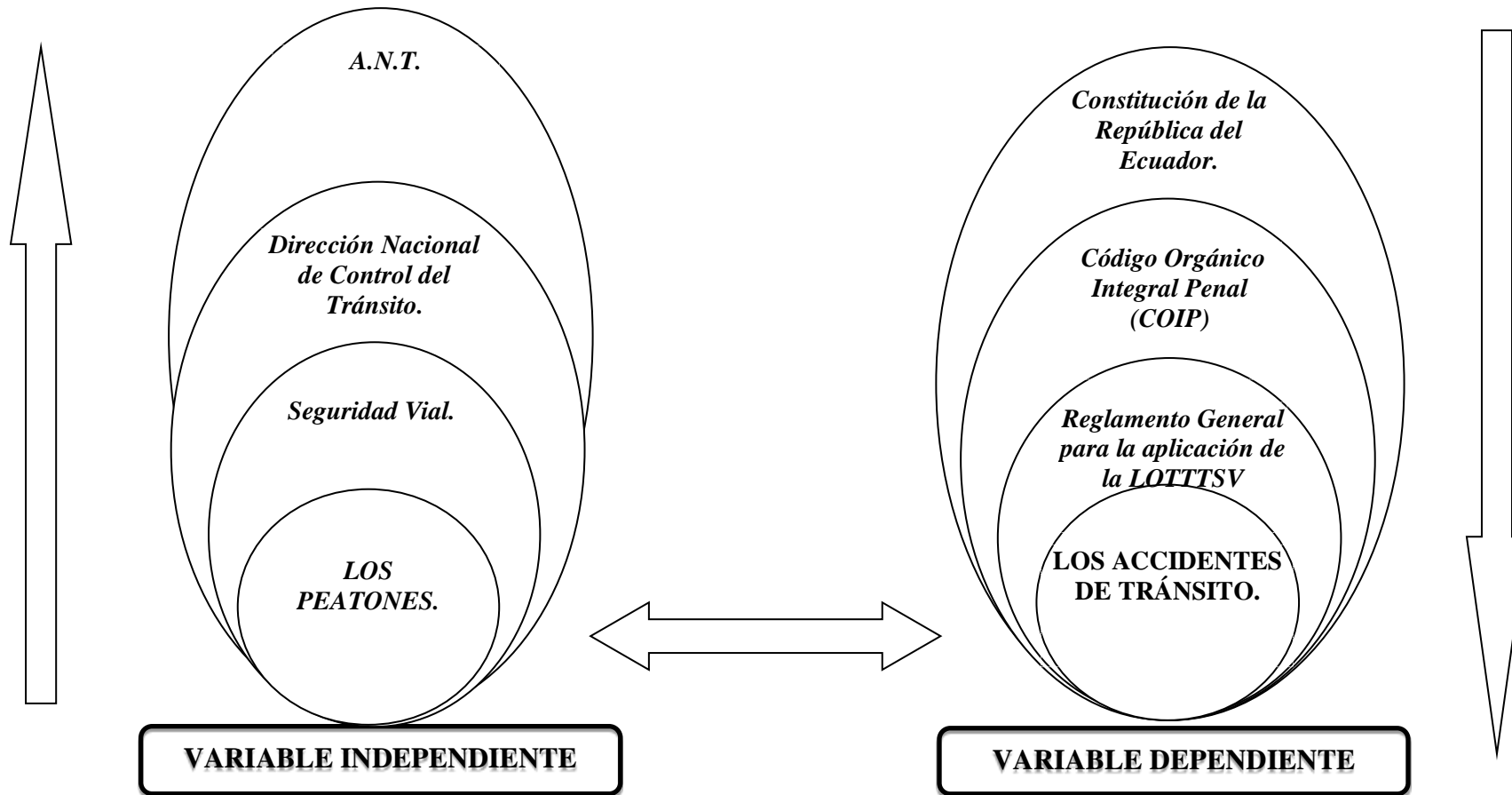


Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales

Fuente: Gráfico N° 1

Elaboración: Mónica Viviana Acosta.

Constelación de ideas de la Variable Independiente.

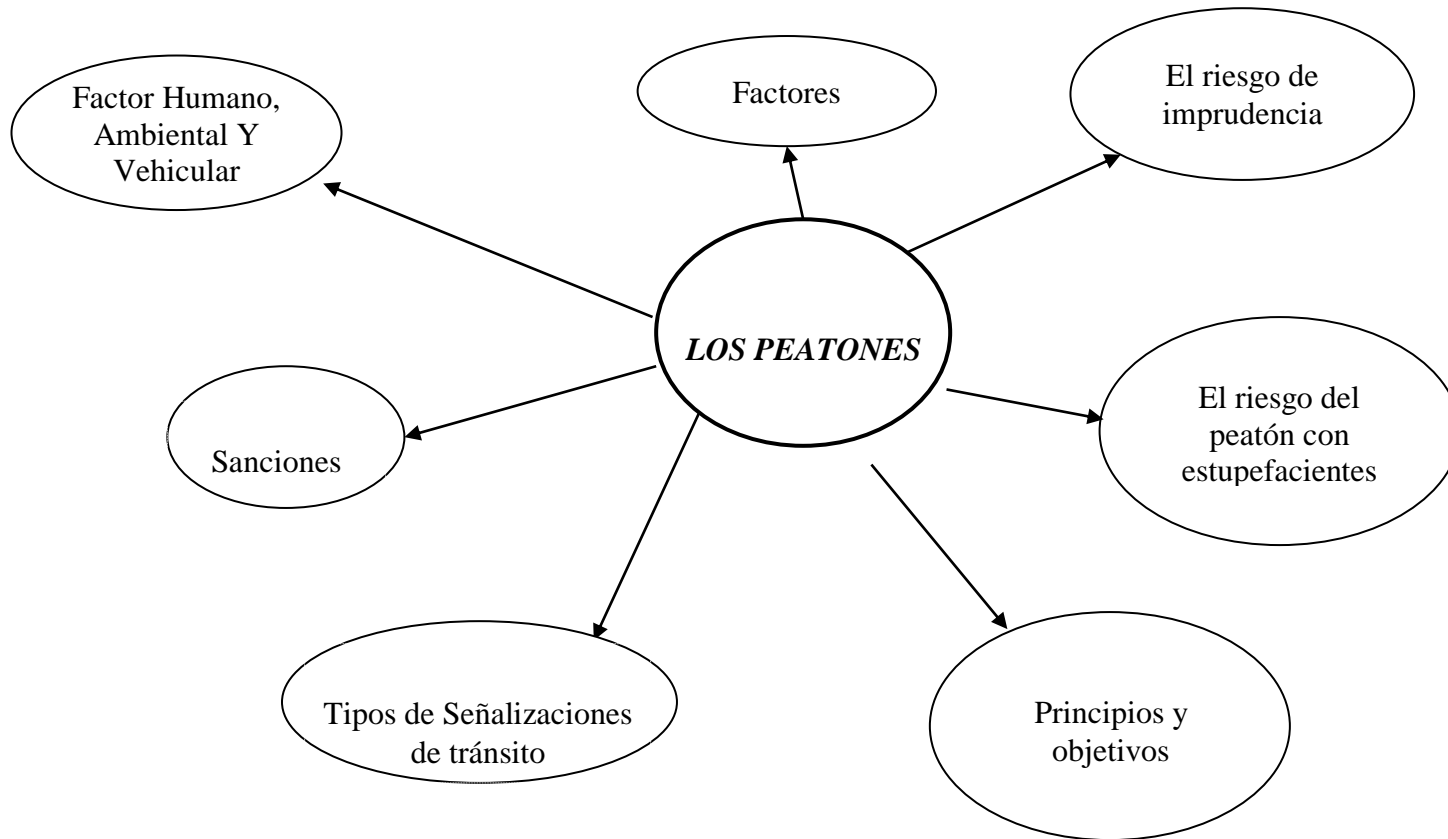


Gráfico No. 3 Constelación de ideas de la Variable Independiente

Fuente: Gráfico N° 2

Elaboración: Mónica Viviana Acosta.

Constelación de ideas de la Variable Dependiente.

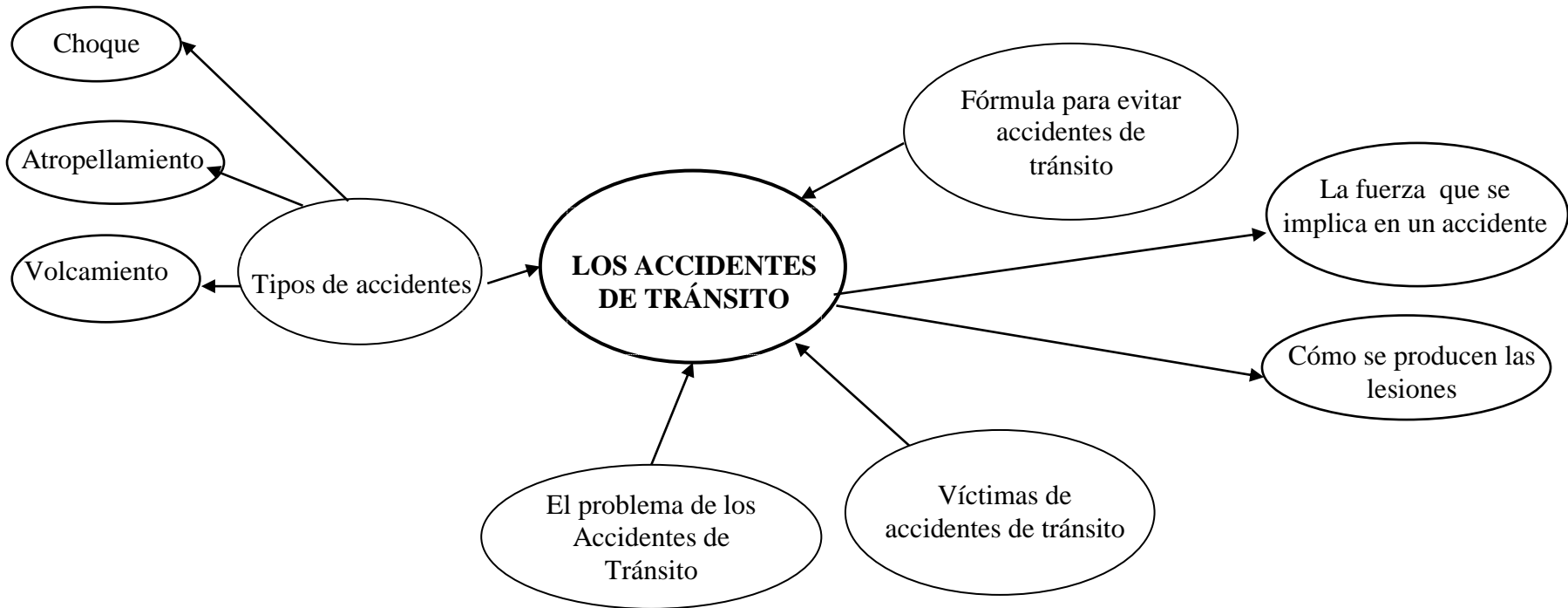


Gráfico No. 4 Constelación de ideas de la Variable Dependiente

Fuente: Gráfico N° 2

Elaboración: Mónica Viviana Acosta Rodríguez

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (A.N.T).

Según la página de la Agencia nacional de tránsito nos manifiesta que:

Definición.-

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias.

Con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD's; y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público.

Con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

Misión: Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

Visión: Ser la entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Objetivos

- Incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre.
- Incrementar la calidad del Tránsito en la Red Vial Estatal
- Incrementar la eficiencia operacional
- Incrementar el desarrollo del talento humano
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto
- Incrementar el nivel de seguridad vial

DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO

Según la página oficial de la policía nacional nos manifiesta que:

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, como parte del proceso de cambio de actitud está comprometida en garantizar la seguridad de los ciudadanos en el tránsito, modernizar y fortalecer la capacidad operativa de los servicios policiales, está empeñada en crear una cultura de seguridad vial acorde a las demandas del nuevo siglo, se adoptaron nuevos modelos actitudinales a fin de incrementar el nivel de satisfacción de la comunidad, desde la atención del oficial de policía, hasta la toma de conciencia en conductores y peatones, a fin de que nuestra propuesta por un país más seguro, concluya en acciones y en la disminución de la estadística que hasta hace poco ocupaba la primera causa de muerte violenta en el Ecuador. (Policia Nacional, 2013)

El tránsito es un tema recurrente en el país, se ha vuelto peligroso, y hasta trágico por el saldo de los accidentes. La razón es una sola, la inobservancia de la ley, impericia e imprudencia porque un gran porcentaje de infractores conducen es estado etílico y es una de las principales causas para que las vías se conviertan en escenarios de sangre. (Policia Nacional, 2013)

La Dirección de Control, ha desarrollado campañas de prevención, como “Maneja con la cabeza” por cuanto los accidentes ocurren por no actuar con los

cinco sentidos, “No más corazones perdidos en las vías” que ha obtenido resultados positivos en el ámbito nacional y ha despertado gran interés de países iberoamericanos como España, Chile, Argentina, Colombia, Costa Rica quienes han solicitado implementar este tipo de campañas en sus respectivos territorios. (Policia Nacional, 2013)

El papel de la Policía Nacional desea, es una integración con la sociedad civil, ya que es uno de los mayores retos, puesto que debemos remontar las escalas que el prejuicio ha edificado, a través de la incomprensión, de los eventos que confrontan el deber con el ser y las múltiples vicisitudes que pueden desdibujar una noble misión, marcada por el sacrificio y que construye también la plena vigencia del estado de derecho.

Por esta razón la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, ha encomendado a radio Vigía “La voz de la Policía Nacional”, que sea la portavoz en la transmisión de mensajes a la sociedad, para que entiendan el valor de tener una cultura para salvaguardar su vida y la de sus seres queridos.

El departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Control trabajan conjuntamente con los estudiantes de los quintos cursos de los colegios, este campo de acción apuesta por un enfoque preventivo y transformador que no esté únicamente centrado en el aprendizaje de conceptos o procedimientos. Planteamos impulsar un cambio de determinadas actitudes por parte del alumnado y que ellos sean portavoces de este gran trabajo por salvar vidas.

SEGURIDAD VIAL

La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por su parte, el segundo vocablo que da forma al término que ahora nos ocupa, vial, podemos determinar que también tiene su origen etimológico en el latín.

Más exactamente procede de la palabra vialis que puede traducirse como relativo a la vía.

El concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas.

La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria. La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, las luces de freno y de giro). La seguridad secundaria busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre (el airbag, el cinturón de seguridad). Por último, la seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el corte del suministro de combustible para evitar incendios).

Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir, la comodidad que brindan los vehículos actuales (que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note) y el consumo de alcohol.

Además de todo lo expuesto en los últimos años, como consecuencia del desarrollo de la tecnología y de la presencia tan importante de la misma en nuestro día a día, se ha producido el establecimiento de otro nuevo factor como consecuencia de un importante número de accidentes de tráfico.

En concreto, nos estamos refiriendo al hecho de que el uso de los teléfonos móviles durante la conducción ha supuesto un elevado número de trágicas consecuencias en carretera.

Y es que el ir hablando por dicho móvil, el atender una llamada e incluso el mandar un sms o WhatsApp mientras se está conduciendo despista a quien va al volante y hace que no esté atento a la vía y ello se traduce en choques, salidas de la carretera y colisiones de todo tipo que han ocasionado muertes y lesiones de gravedad a personas en todo el mundo.

En el caso de los peatones, se recomienda que siempre crucen las calles en las esquinas y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre

otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad.

La seguridad vial también está determinada por las señales de tránsito y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas. Estas señales actúan como guía en la vía pública y marcan ciertas conductas que se deben adoptar.

LOS PEATONES

El peatón es un término cuyo origen etimológico nos lleva a piéton, un vocablo francés. Un peatón es un individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo.

Por ejemplo: “Este camino es de uso exclusivo para peatones”, “El accidente dejó como saldo a un peatón herido”, “Necesitamos que haya más peatones en las calles y menos automóviles: así habrá menos contaminación”.

Cuando se trata de una infraestructura cerrada como un centro comercial o un pabellón deportivo, no suele calificarse a quienes la recorren como peatones, ya que no son espacios aptos para la circulación de vehículos. (Diccionario Jurídico JB, 2011)

La caminata es el desplazamiento más sostenible: es gratuito y no provoca emisiones contaminantes. El peatón, por otra parte, cuida su salud y mejora su estado físico al caminar.

Pese a estas cuestiones, las ciudades modernas no suelen proteger a los peatones ni fomentar las caminatas. Las calles peatonales son pocas en comparación a aquellas diseñadas para los vehículos a motor.

Cabe mencionar que las calles peatonales no sólo fomentan el ejercicio físico sino que también brindan un espacio para las reuniones de amigos y familiares que deseen pasar un rato tranquilos, paseando al aire libre y observando su entorno a un ritmo menos frenético que el característico de la vida moderna.

La sociedad moderna depende a tal punto de los vehículos motorizados que en muchos casos no contempla la posibilidad de caminar siquiera doscientos metros, sino que recurre a su coche o al medio de transporte público más conveniente, aunque esto multiplique considerablemente el tiempo del viaje.

Para contrastar los intentos de los gobiernos por fomentar el ejercicio y reducir la cantidad de vehículos en las calles, ocurre muchas veces que en grandes espacios públicos tales como centros comerciales no existen sitios para aparcar bicicletas o, algo aún más difícil de entender, accesos peatonales; esto prueba que a la hora de diseñar los planos de dichos edificios se consideró que nadie accedería a ellos a pie, o bien que el número de peatones sería tan reducido que no valía la pena tomarlos en cuenta.

Hay que destacar, de todas maneras, que el peatón sólo puede recorrer distancias cortas y a poca velocidad, a diferencia de quien se moviliza en un medio de transporte. El peatón tampoco puede cargar mucho peso. Por eso, lo habitual es que nadie sea peatón en todos los traslados que realiza habitualmente, sino que la caminata suele complementarse con viajes en algún tipo de vehículo.

Dependiendo de la legislación vigente, es sabido que en algunas ciudades el peatón cuenta con una serie de derechos y recibe una consideración por parte del sistema judicial que lo favorece por sobre los conductores en caso de accidente, incluso cuando se trata de situaciones fraudulentas. Esto lleva a muchas personas a tomar la increíble decisión de convertirse en víctimas de atropellos (tomando ciertas medidas para recibir el menor daño posible) y luego llevar a juicio a su supuesto agresor para obtener beneficios económicos.

En este sentido, el peatón ocupa un lugar en la sociedad similar a la mujer: por un lado, existen movimientos para resaltar su importancia, para proteger su figura incluso en detrimento de su antagonista (ya sea el hombre o el conductor, respectivamente); pero al mismo tiempo los grandes monstruos (el machismo y la industria automotriz, entre otros) los consideran escollos en su camino y hacen lo posible por quitárselos del medio.

FACTORES.

Los accidentes en el Ecuador han aumentado en un 67% en el 2014, con respecto al año pasado. Pero, ¿por qué ocurren estos percances? La Agencia Nacional de Tránsito ha identificado 23 causas. Entre ellas aparecen cinco que llaman la atención por su origen. La fatiga es una de ellas. En los primeros nueve meses del 2014 ocurrieron 10 905 accidentes de tránsito en Pichincha. Aunque solamente 76 de ellos se produjeron a causa del cansancio, esta cifra ha tenido un incremento significativo. Los datos revelan que en el 2013 en esta provincia ocurrieron solamente nueve percances por este motivo y en el 2012, hubo 11 casos.

En Guayas, la cifra también aumentó. Pasó de siete en el 2012 a 59 en el año en curso. Es común que este tipo de percances sucedan cuando el conductor pasa por largas horas de trabajo continuas y tiene poco tiempo de descanso. Los médicos y enfermeras, por ejemplo, suelen cumplir guardias de 24 horas o deben acudir a los hospitales y clínicas para atender emergencias. Por esto pudieran estar más expuestos a accidentarse debido al sueño o agotamiento. También las personas que usan medicamentos ansiolíticos o antigripales, que contienen sustancias que producen somnolencia, tienen mayores posibilidades de ocasionar un choque.

Según la revista jurídica Derecho Ecuador nos manifiesta en su artículo La importancia de la Educación vial nos manifiesta:

“Es común que se produzcan accidentes debido a la embriaguez del conductor. Aunque en menor cantidad, también hay ocasiones en que los percances se dan por culpa de peatones que han bebido demás. Estos han disminuido en Guayas, de 44 en el 2013 a 21 en el 2014. Este año, hay registros de accidentes por este motivo en Pichincha, Tungurahua, Los Ríos, Loja y Santa Elena. Un error que también causa accidentes es estacionarse mal. Guayas estuvo entre las provincias con mayor número de percances con este origen en el

2012 y el 2013, pero en el 2014 no se ha registrado ningún Caso. En este año, la mayor parte de vehículos mal parqueados que causaron accidentes se concentró en Pichincha, Tungurahua y Azuay. La estadística de percances por una mala maniobra al rebasar también está encabezada por Pichincha, con 398 casos. En este año, solamente una provincia se mantenía invicta de este tipo de percances, hasta septiembre pasado: Sucumbíos. Otras, como Orellana, Esmeraldas o Zamora Chinchipe registraron apenas un accidente por rebasar inapropiadamente. Y la quinta causa curiosa de accidentes es la salida inesperada de animales a la vía. Provincias como Guayas, con 98 casos, y Manabí, con 14, encabezan la lista. Aunque en menor cantidad, este tipo de percances han ocurrido también en Santo Domingo, Imbabura o Chimborazo, en donde la actividad agropecuaria es alta y, por tanto, existe una diversidad de ganado habitando en terrenos.” (DerechoEcuador, 2014)

LA IMPRUDENCIA.

La imprudencia se refiere la falta de prudencia.

Mientras tanto, la prudencia es la moderación, la templanza, la cautela y la sensatez que alguien manifiesta a la hora del actuar y el hablar. La prudencia es una virtud y quien la posee de seguro actuará siempre de manera adecuada y justa. Cuando se dice que tal o cual actúa o habla con imprudencia es porque no emplea un lenguaje claro y correcto, por ejemplo al tener que dar cuenta de alguna mala noticia o situación desagradable, porque no respeta los sentimientos y la vida de quienes lo rodean, poniéndolas constantemente en riesgo como consecuencia de su accionar intempestivo y poco responsable. Eso es justamente un imprudente, una persona poco responsable que no puede hacerse cargo de una situación sin complicarla con alguna acción o comentario.

Una persona que conduce ebrio, que se gasta todos sus ahorros aunque no tiene empleo, que dispara un arma de fuego en un lugar que está lleno de

personas, o que se refiere respecto de una ideología determinada de un modo agresivo e inoportuno, estará claramente actuando con imprudencia.

Por otro lado, al acto o dicho imprudente se lo denomina como imprudencia. Realmente considero que ha sido una imprudencia que le digas a la abuela que papá se accidentó sin antes haberla preparado.

Y en Derecho se habla de imprudencia temeraria para referirse a la negligencia que puede provocar peligro o daño a otras personas y que además puede ser considerada como una falta o delito dependiendo de la consecuencia que provoque. Conducir un automóvil bajo los efectos de drogas se considera una imprudencia temeraria, especialmente si quien conduce en ese estado atropella a una persona.

PEATONES CON INFLUENCIA DE ESTUPEFACIENTES.

Con la idea de endurecer las sanciones existentes, en contra de los peatones que transitando en estado de ebriedad causen accidentes de tránsito, el diputado de la Unión Demócrata Independiente (UDI) e integrante de la Comisión de Transportes, Gustavo Hasbún, presentó un proyecto de ley en esa línea.

Según Hasbún, en la importancia de la ley nos manifiesta que:

“este proyecto busca sancionar a los peatones ebrios que transitan tanto por las carreteras como por las autopistas, y que son responsables de accidentes de tránsito, causando lesiones graves o la muerte de personas”.(pag.15)

“Muchas veces, y como se pudo ver en el fin de semana de fiestas patrias, varias de las personas fallecidas duramente el fin de semana, son peatones que en estado de ebriedad, utilizaban la infraestructura de las carreteras para transitar, causándose no solo daños y las lesiones graves ellos mismos, sino que adicionalmente provocan un daño tremendo a los conductores”, indicó.

Sobre lo anterior, el diputado Hasbún añadió que “ya que estos (los automovilistas), respetando las normas del tránsito, tienen que asumir la responsabilidad del atropello a un peatón ebrio”.

Es por ello que el diputado Hasbún explicó que “nosotros estamos realizando una modificación a Ley de Tránsito, que consiste en aumentar las sanciones desde leves a gravísimas, de aquel peatón que encontrándose en estado de ebriedad, cruza en lugares no autorizados, para que de esta forma se exculpe a los automovilistas que - respetando las normas del tránsito – tienen que asumir la responsabilidad de ser víctima de estos sujetos”.

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS

Esta ley tiene por objeto, la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, bajo los principios rectores del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente.

Es deber del Estado garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a la seguridad, eficiencia y responsabilidad en la transportación de personas y bienes, con tarifas justas y equitativas, sin descuidar por supuesto el derecho que también tienen los conductores y propietarios de vehículos.

Esta ley no es sólo represiva, sino que nos da normas de conducta que tienen que ser practicadas por toda la sociedad civil, pero que no se cumple y precisamente por parte del Estado, cuya obligación es la de garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial mediante la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como la propia ley de la materia, capaz de sincronizar los derechos y obligaciones de conductores y peatones; pues no sólo el conductor es responsable de un accidente de tránsito, siendo deber del Estado

también exigir la capacidad integral, permanente y la formación y tecnificación de los conductores.

El objeto de esta ley se cumplirá aunando esfuerzos entre conductores, peatones, sumado a buses carreteras, buen parque automotor y políticas de tránsito, cuya preparación vaya al grado más óptimo, sin compras de licencias, sino de verdaderos conocimientos, destrezas y habilidades en la conducción vehicular, y lo que es más, una verdadera aplicación de la justicia que deben administrar jueces y fiscales, acorde con la responsabilidad y sin discriminación alguna.

TIPOS DE SEÑALIZACIONES DE TRÁNSITO

Las señales de tránsito se agrupan en tres tipos:

Preventivas

Tienen por finalidad advertir a los conductores de la existencia de peligros en la vía de circulación, así como la naturaleza y características que pueden asumir (pendientes, vados, etc.). Tienen la forma de un rombo, fondo amarillo y los símbolos en color negro.

Reguladoras

Son utilizadas para indicar los conductores sobre la existencia de restricciones, limitaciones y prohibiciones en el uso de la vía pública. Tienen la forma rectangular con fondo blanco y letras en negro y rojo. El no respeto a estas señales constituye infracción a las reglas de tránsito y se sanciona en concordancia con lo que el reglamento indica.

Informativas

Tienen la finalidad de orientar y guiar al usuario de la vía, y a lo largo del viaje, sobre puntos de interés que pueden serle útil para su normal desplazamiento

y llegada a su destino. Se confeccionan en carteles de forma rectangular, fondo verde y letras blancas.

Dentro de las señales de tránsito también se consideran a:

Los semáforos

Están constituidos por aparatos de señales luminosas de colores rojos, amarillos y verde que, colocados en las intersecciones de calles y avenidas, regulan el tránsito vehicular y peatonal, teniendo en cuenta el color de la luz que se da en ese instante, así:

- Color rojo, significa detenerse (peatones y vehículos).
- Color amarillo indica prevención para reiniciar o detenerse.
- Color verde, indica el avance y pase.

SANCIONES

Dentro del COIP podemos observar que nos manifiesta lo siguiente:

Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Según el Diccionario Jurídico Básico, 2º Edición, Madrid, Pág. 97, 2007, define a Constitución como: “...*Ley fundamental de un Estado que establece como principios fundamentales la división de poderes, el sistema democrático a través del sufragio universal y el reconocimiento a los ciudadanos de un elenco*”

de derechos y libertades fundamentales. En la jerarquía normativa es la norma superior de nuestro ordenamiento jurídico...” (Diccionario Jurídico Básico, 2007, pág. 97)

De acuerdo a Wikipedia, 2013, señala que Constitución es, “...*el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno. La supremacía de esta constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía...*” (Wikipedia, Enciclopedia Libre., 2013)

En cuanto a la garantía de libertad de transporte la Constitución de la República del Ecuador en lo pertinente en su Art. 394. Establece:

“...El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias...”
(Constitución de la República del Ecuador, 2008).

CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL.

El Código Orgánico Integral Penal, aprobado el 28 de enero de este año para reemplazar la normativa vigente desde 1971, pretende optimizar los tiempos procesales y garantizar los derechos de las víctimas, sean estas directas o indirectas. La normativa está compuesta por 730 artículos que se aplicarán en las causas que se aperturen desde este domingo 10 de agosto de 2014 en los diferentes juzgados y unidades judiciales del país.

En las últimas décadas, el Ecuador ha sufrido profundas transformaciones económicas, sociales y políticas. La Constitución del 2008, aprobada en las urnas, impone obligaciones inaplazables y urgentes como la revisión del sistema jurídico

para cumplir con el imperativo de justicia y certidumbre.

La heterogeneidad de los componentes del sistema penal ecuatoriano, incluida la coexistencia de varios cuerpos legales difíciles de acoplar en la práctica, ha generado una percepción de impunidad y desconfianza. Para configurar un verdadero cuerpo iega integral se han considerado los siguientes aspectos:

1. Dimensión histórica
2. Imperativo constitucional
3. Constitucionalización del derecho penal
4. Actualización doctrinaria de la legislación penal
5. Adecuación de la normativa nacional a los compromisos internacionales
6. Balance entre garantías y eficiencia de la justicia penal
7. La ejecución de las penas

Una vez que fue aprobado por el pleno de la Asamblea Nacional el 10 de febrero de este año, el COIP se publicó en el Registro Oficial. A partir de esa fecha han pasado 180 días, durante los cuales los organismos del sector justicia han procurado analizar cada uno de los artículos y procedimientos procesales, así como atender las 4 disposiciones generales y las 23 disposiciones transitorias.

Prácticamente, el Estado ecuatoriano entra en una nueva era de investigación policial y judicial, donde las víctimas tendrán como defensa esta normativa, que deroga leyes obsoletas y los Códigos Penal y de Procedimiento Penal que hasta el sábado 9 de agosto de 2014 los jueces aplicaron en la administración de justicia.

Ventajas y desventajas del nuevo COIP

“La principal ventaja es que tenemos en un solo Código todos los tipos penales. Es un avance tener un Código de Procedimiento Penal que sigue con el sistema acusatorio relacionado con las nuevas tipificaciones; y un Código de Ejecución de Penas que garantiza que las penas se cumplan”, indicó el fiscal Galo Chiriboga, según dio a conocer El Telégrafo.

El mismo diario indica que para el general Milton Zárate, director nacional de la Policía Judicial, el COIP también fortalece la investigación de campo y protege totalmente las acciones del agente dentro de una indagación previa.

Además, Carlos Ramírez, presidente de la Corte Nacional de Justicia, manifiesta que el COIP trae nuevas figuras que tipifican los delitos por violaciones a los derechos humanos y de lesa humanidad, así como los procedimientos abreviados, expeditos y directos que llevarán a una justicia más ágil, rápida y efectiva.

Según el doctor Álvaro Román, docente de Derecho Penal en la Universidad Central del Ecuador y en la Universidad Andina Simón Bolívar, el nuevo Código Penal es punitivo en el sentido de intensificar las penas. “ Con las penas que tenemos las cárceles se van a llenar y con los procedimientos jurídicos que vamos a tener vamos a llenar las cárceles”, afirma en entrevista concedida a El Comercio.

Mientras tanto, una nota introductoria al COIP, elaborada por la Asamblea Nacional, expresa, entre otras cosas: “Las y los jueces penales han estado sometidos a una concepción excesivamente legalista. A esto hay que sumar la crisis del sistema de educación superior y la carencia de investigaciones en todas las áreas del derecho penal y criminología. Todo esto ha dado como resultado un limitado desarrollo conceptual, teórico y técnico.

Por esta razón se incorporan los desarrollos normativos, doctrinales y

jurisprudenciales modernos y se los adapta a la realidad ecuatoriana, como mecanismos estratégicos para promover una nueva cultura penal y el fortalecimiento de la justicia penal existente”.

La ejecución de las penas

La misma nota introductoria al COIP, puntualiza: “El derecho de ejecución de penas ha estado doctrinaria y jurídicamente divorciado del derecho procesal y del derecho penal sustantivo, en todas sus dimensiones.

Una vez dictada la sentencia, sin que se debata la prolongación de la pena, las y los jueces no tienen relación alguna con el efectivo cumplimiento de la sentencia.

No existe control judicial sobre las condiciones carcelarias, las sentencias no se cumplen efectivamente y la administración ha estado a cargo de un órgano poco técnico y con inmensas facultades discrecionales. Si a esto se suman las condiciones carcelarias, que son deplorables, la falta de estadísticas confiables, la ausencia de registros y la forma arbitraria de establecer sanciones al interior de los centros, se concluye que es urgente realizar una reforma creativa, integral y coherente en el resto del sistema penal.

El trabajo, la educación, la cultura, el deporte, la atención a la salud y el fortalecimiento de las relaciones familiares de las personas privadas de la libertad, deben ser los puntales que orienten el desarrollo de las capacidades de las personas privadas de libertad y viabilicen su reinserción progresiva en la sociedad.

En aplicación de la norma constitucional, especial énfasis merece el trabajo de la persona privada de libertad que, además de constituir un elemento fundamental del tratamiento, es considerado un derecho y un deber social de la persona privada de libertad.

También se regula el régimen disciplinario para evitar la discrecionalidad

de la autoridad competente o personal de seguridad penitenciaria.

Es prioritario partir de una reforma integral destinada a que los mandatos constitucionales se hagan realmente efectivos, que implique una construcción normativa conjunta, con una misma perspectiva y un mismo eje articulador: garantizar los derechos de las personas”.

Dimensión histórica

En el Ecuador -desde su época republicana- se han promulgado cinco Códigos Penales (1837, 1872, 1889, 1906 y 1938). La legislación penal vigente hasta el 9 de agosto de 2014 es una codificación más y tiene una fuerte influencia del Código italiano de 1930 (conocido como “Código Rocco”), argentino de 1922, belga de 1867 y -este a su vez- del francés de 1810 (“Código Napoleónico”). En suma, tenemos un Código de hace dos siglos con la influencia” trágica del siglo XX, que es la Ley penal del fascismo italiano.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA L.O.T.T.T.S.V.

La generación de un marco jurídico para el transporte terrestre, contemplar aspectos relacionados con la prevención y responder de forma técnica a las demandas requeridas por este sector.

Esta ley general de transporte recibió modificaciones en el año 2011, recibiendo varias modificaciones y actualizaciones que se oficializaron el 29 de marzo de ese mismo año con la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la cual aportaba reformas sustanciales a la primera ley. (JurisLegal, 2014)

Así, ambas leyes de tránsito trajeron un nuevo requerimiento para emplear su correcto funcionamiento. En el 2012, fue publicado, por decreto jurídico, el Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Con este documento, el Presidente de Ecuador terminó de reglamentar lo necesario para que se pudiera ejecutar la ley sin mayor obstáculo. La ley de tránsito 2012 son las modificaciones y especificaciones que se incluyeron con este reglamento.

El Reglamento General para la Aplicación de la L.O.T.T.T.S.V., es el instrumento que establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país. (Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

De esta manera la colectividad tiene tanto la normativa que indica las normas y sanciones, que es la L.O.T.T.T.S.V., y así mismo la norma que establece los pasos para acatar de forma adecuada todas las normas de la ley, que en este caso es el Reglamento General para la Aplicación de la L.O.T.T.T.S.V.. Conjuntamente forman la normativa de tránsito del país que es de exclusivo respeto para los peatones y conductores que utilicen la vía pública.

En cuanto al respeto de límites de velocidad que efectivamente aportan a la disminución de accidentes de tránsito el Reglamento General para la Aplicación de la L.O.T.T.T.S.V., es claro al tipificar en su artículo 190 lo siguiente:

“...Art. 190.- Las Unidades Administrativas y los GAD's, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo...” (Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012).

De esta manera los entes competentes para la imposición de límites de velocidad en sus respectivas jurisdicciones serán los Gobiernos Autónomos

Descentralizados GAD's, esto con la finalidad de evitar las altas tasas de accidentalidad.

LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Conceptos.-

El accidente de tránsito es un hecho involuntario e imprevisto que involucra a uno o más vehículos que ocasionan lesiones o muerte a las personas, daños materiales a la propiedad y que ocurre en la vía pública o entregada al uso público. (ENCALADA, 2009).

Tipos de Accidentes de Tránsito.-

Existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existirá un accidente igual al otro.

Los accidentes de tránsito están clasificados de la siguiente manera:

- Choque;
- Atropellamiento;
- Volcamiento;
- Colisión;
- Arrollamiento; y,
- Rozamiento.

Choque con el vehículo de adelante

Es el impacto que se produce cuando un vehículo impacta la parte frontal a la parte posterior del otro vehículo, siempre y cuando los dos estén en movimiento.

Se produce:

- Por detención repentina del vehículo de adelante;
- Cuando el conductor de adelante no realiza señales y gira repentinamente; y,
- Cuando el vehículo de adelante retrocede repentinamente luego de estar detenido.

Choque con el vehículo de atrás.

Se produce:

- Cuando el conductor que sigue al vehículo de adelante no conserva la distancia segura;
- Cuando el conductor del vehículo se ve obligado a detenerse repentinamente; y,
- Cuando no se realiza señales en forma oportuna y correcta para realizar una maniobra.

Choque frontal longitudinal.

Es el impacto de frente entre dos vehículos y los dos ejes longitudinales de los móviles son opuestos y relativamente coincidentes, formando una línea recta.

Se produce:

- Porque se invade el otro carril, sea en curva, recta, intersección o al girar un vehículo;
- Por un mal rebasamiento;
- Por un ciclista o peatón imprudente;
- Por un ingreso intempestivo a la carretera;
- Por un vehículo que circula lento por el carril que no le corresponde;
- Por una mala maniobra;
- Por la influencia de la fuerza centrífuga en curvas;

- Por un conductor que esta adormitado, enfermo, bebido o drogado;
- Por objetos extraños que obstaculizan el tránsito; y,
- Por reventón de un neumático.

Atropellamiento.

Es la acción por la cual un vehículo impacta a una persona o animal, golpeándola y/o derribándola.

Está relacionado con la conducta del peatón en el tránsito.

Los peatones aparecen al paso de un vehículo en las partes más inesperadas y repentinamente; los ancianos por su condición física, se mueven con lentitud y muchas de las veces no escuchan ni ven.

Los niños por su naturaleza inquieta, actúan irreflexivamente en la calle. Otro problema son las personas embriagadas o drogadas. Es recomendable disminuir la velocidad en cualquier lugar en donde exista presencia de ellos.

Volcamiento.

Es un accidente de tránsito a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente. El exceso de velocidad generalmente acompaña a este tipo de accidente.

Volcamiento lateral.

Es el accidente que se produce por la inversión de la posición de un vehículo, realizando giros por la parte lateral derecha o izquierda del mismo.

Volcamiento longitudinal.

Es el accidente que se produce por la inversión de la posición de un

vehículo, realizando giros por la parte frontal o posterior del mismo.

Se produce por:

- Una frenada brusca;
- Circular muy cerca de la berma y salirse de la carretera;
- Exceso de velocidad en curvas;
- Mal diseño de la vía;
- Un choque lateral;
- Maniobras bruscas en la conducción;
- Sistema de amortiguación en mal estado;
- Un patinaje del vehículo en condiciones adversas;
- Por exceso de peso o mala distribución de carga; y,
- Por fallas mecánicas.

Choque con motos o bicicletas.

Por la estructura de este tipo de vehículos o por su fragilidad, sus conductores y sus máquinas casi siempre resultan con graves consecuencias.

Uno de los problemas más serios en el tránsito vehicular lo constituyen los niños que conducen bicicletas, porque desconocen o no respetan las señales y las normas de tránsito.

Arrollamiento.

Es la acción por la cual un vehículo pasa una o sus dos ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Caída de pasajero.

Es la pérdida del equilibrio de una persona que produce lesiones por una maniobra al subir, transportarse o bajar de un vehículo.

Rozamiento.

Es el contacto o fricción de la parte lateral de un vehículo en movimiento con un objeto fijo o un vehículo estacionado.

Colisión.

Es el impacto de más de dos vehículos en movimiento. Es sinónimo de choque múltiple.

El problema de los accidentes de tránsito.

Hace algún tiempo la Organización Mundial de la Salud (OMS), consideró necesario su intervención y comenzó a establecer programas de control sobre los accidentes de tránsito.

En ese entonces se empezó a concebir la accidentalidad como un problema prioritario de salud pública mundial. (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2006)

Durante el siglo XX el número de muertos por accidentes superó los 35 millones de personas, a lo que hay que añadir una cifra de heridos que probablemente superó los 1.500 millones.

Los accidentes de tránsito hoy en día son un problema de gran impacto social y económico y se ha convertido en una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas.

En el Ecuador en el año 2012, la ANT registró 23.842 accidentes en el país, que dejaron 15.915 víctimas y 2.042 muertos. De éstos, 11.397 se dieron por imprudencia del chofer y 2.134 por embriaguez. (EL UNIVERSO, 2014)

COVIAL, sin embargo, considera que existe un subregistro y que el

número podría llegar a 13 muertos y 154 heridos por día. (COVIAL, 2013).

Accidentes e incidentes.

Mucha gente cree que los accidentes de tránsito son un fenómeno azaroso o causal. Según esto, nos enfrentamos a hechos fortuitos, incontrolables, fruto del destino o de la causalidad y en definitiva inevitables.

Estas afirmaciones son falsas ya que las pesquisas demuestran claramente que detrás de cada accidente hay una serie de los peatones se relacionan directamente con su ocurrencia. Entre ellos se destacan principalmente aquellos relacionados con las circunstancias del propio conductor, factor humano.

Por ejemplo, la velocidad, el consumo de alcohol u otras drogas, la fatiga, el sueño y el estrés, junto a las condiciones meteorológicas y ambientales (por ejemplo, si es de día o es de noche), entre otros muchos son los factores que se esconden detrás de la mayoría de los siniestros.

En consecuencia se tiene un conocimiento preciso de cuándo, cómo, dónde y por qué ocurren los accidentes de tránsito.

Se sobreentiende que antes de sufrir un accidente de tránsito se tiene que enfrentar a diferentes incidentes. Los incidentes son sucesos que se producen durante la conducción como consecuencia de una actuación o circunstancia insegura pero que no llega a producir ningún tipo de daño o lesión (aunque bien podrá haber derivado en un accidente).

Por ejemplo, un conductor que todos los días se salta una señal de stop en un cruce “porque nadie viene nadie”. Un determinado día, al saltarse la señal aparece un vehículo por la derecha lo que obliga hacer una maniobra evasiva para esquivarlo. A esto es lo que se le llama incidente, ya que no ha llegado a producirse una colisión (lo que sería un accidente), pero sí ha sido una situación peligrosa en la que se podían haber producido daños. Los incidentes son muy

importantes porque nos indican lo que con el tiempo puede acabar siendo un accidente.

Los incidentes que se sufre en el tránsito son buenos predictores de lo que con el tiempo puede llegar a ser un accidente.

Hipótesis

Hipótesis de Trabajo.

Los peatones **inciden** en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

Hipótesis Nula.

Los peatones **no inciden** en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

Señalamiento de variables

Variable Independiente: Los peatones.

Variable Dependiente: Los accidentes de tránsito.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación

El presente trabajo de investigación se orientó en un paradigma crítico propositivo, de carácter cualitativo y cuantitativo a la vez, es decir, en primera instancia realizara un análisis de la realidad que día a día viven los conductores que transitan por las calles y avenidas del cantón Ambato y tiene como finalidad la transformación de la estructura de las relaciones sociales y dar respuesta a la problemática planteada.

Es Cuantitativo, porque se recaudara información que será sometida a análisis estadístico. Se utilizara Técnicas cuantitativas, además se buscara las causas y la explicación de los hechos que se estudiaran y finalmente se obtendrá una medición controlada del problema.

Es Cualitativo, porque estos resultados pasaron a la criticidad con soporte del marco teórico. Se Dispensara técnicas cualitativas, además de buscar la comprensión de los fenómenos sociales, teniendo un enfoque contextualizado, orientado al descubrimiento de hipótesis, con énfasis en el proceso, finalmente no fue generalizable ya que se estudió el caso en su contexto que asumió una realidad dinámica.

Modalidad básica de investigación.

El trabajo de investigación propuesto se desarrollara a través encuestas a los conductores tanto profesionales como no profesionales y a los habitantes del Cantón Ambato, para luego utilizando la deducción inductiva y deductiva analizar

e interpretar los resultados obtenidos.

Es una investigación **Aplicada**, pues estará encaminada a determinar directrices para la propuesta que se aplica al problema planteado, para así contribuir con la disminución de los índices de accidentes de tránsito que se producen en el cantón Ambato.

Es **documental** e Investigativa, porque el trabajo se desarrollara tomando como base la información existente y mediante la investigación bibliográfica.

Según el Lugar constituye una investigación de **campo** puesto que la información se recaudara directamente de la fuente y en el lugar de los hechos.

Nivel o Tipo de Investigación

Exploratorio.

La presente investigación sobre los peatones y los accidentes de tránsito, nos deja abierto a nuevas formas de tratar de aportar con la sociedad para combatir con las causas que provocan los accidentes de tránsito, pues esta información nos arroja, cuando y como tener en cuenta los peatones, para con ello tratar de evitar el accidentes de tránsito y especialmente dar un poco más de espacio para el conocimiento sobre seguridad vial.

Descriptiva.

Se trata de analizar todos los accidentes de tránsito que se han suscitado, en el cantón Ambato, para que de esta manera obtener un análisis de cuál es el factor de riesgo que más incide para que se den los accidentes de tránsito.

A la vez que nos ayude al evitar los mismos y por ende llegar a tener un mejor control del vehículo en las vías y con esto salvaguardar vidas humanas.

Asociación de variables.

La investigación llevó a nivel de asociación de variables porque permite estructurar predicciones a través de la medición de relaciones entre variables.

Además se puede medir el grado de relación entre variables y a partir de ello determinar modelos de comportamiento y de prevención de accidentes de tránsito.

Población y Muestra

Población.

La Población o universo es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características. El concepto de población viene del latín *populatio*, en su término habitual hace referencia al conjunto de personas que habitan la tierra o cualquier división geográfica de ella.

Para la sociología se trata de un conjunto de individuos o cosas sometidas a una evaluación estadística mediante la realización de un muestreo.

De los conceptos anteriormente descritos, al hacer referencia al presente trabajo de investigación se dice que la investigación se encuentra delimitada solo para la población de conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato ya que es este cantón o esta zona territorial, la que es parte de nuestro estudio, y por ende solo sólo estas personas serán parte de nuestra investigación.

Muestra.

La muestra es una parte representativa del universo que en este caso se refiere a los conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato, provincia de Tungurahua, que de aquí en adelante se

denominarán universo poblacional.

El muestreo es un método estadístico, que consiste en seleccionar una parte de las unidades de un conjunto, de manera que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a estudios.

Determinación del tamaño de la muestra

La determinación de la muestra la vamos a realizar en base al tipo de muestra simple, por una cuota de muestreo aleatorio y por cuota de muestreo, La misma que consiste en extraer de una población finita el número de unidades del tamaño fijado.

Si las unidades son distinguibles el número de muestra de tamaño n viene dado para este tipo de muestra por la siguiente determinación:

$$n = \frac{N \times P \times Q \times Z^2 \alpha/2}{N \times e^2 + P \times Q \times Z^2 \alpha/2}$$

Dónde:

n	=	Tamaño de la muestra	?
N	=	Tamaño de la población	629856
P	=	Probabilidad de éxito 50%	0,5
Q	=	Probabilidad de fracaso 50%	0,5
e	=	Error admitido - 5%	0,05
$Z \ \&/2$	=	Variable de distribución 95%	1,96

Con estos datos, aplicando la siguiente fórmula, podemos obtener el resultado de la muestra.

$$n = \frac{N \times P \times Q \times Z^2 \alpha/2}{N \times e^2 + P \times Q \times Z^2 \alpha/2}$$

$$n = \frac{629859(0.5)(0.5)(1.96)}{(629859)(0.05)^2 + (0.5)(0.5)(1.96)}$$

$$n = \frac{308.629,44}{(629859)(0.0025) + (0.49)}$$

$$n = \frac{308.629,44}{1.575,1375}$$

$$n = 195,93$$

Determinación de la cuota de muestreo

El muestreo estratégico aleatorio simple es un método de selección de n unidades obtenidas de N, de tal manera que cada una de las muestras tienen la misma probabilidad de ser elegida en la práctica, una muestra aleatoria simple es extraída numerando las unidades de la población del 1 al N en una urna, se extraen sucesivamente n números, o a su vez son seleccionados al azar conforme se presenta la oportunidad de ser parte de la investigación, las unidades que se presentan al azar se constituyen en la muestra.

El método elegido debe de verificar que en cualquier fase de la obtención de la muestra cada individuo que no ha sido sacado previamente, tiene la misma probabilidad de ser elegido. Para que el muestreo sea igualitario se procede a determinar la cuota de muestreo en base a la representatividad de la población, donde se aplicó la investigación, como se detalla en el cuadro siguiente:

1.- Población del cantón Ambato.

ITEM	DETALLE	N° DE HABITANTES
1	Mujeres	170.026
2	Hombres	159.830
3	Total	329.856

Cuadro No. 1 Población

Fuente: INEC

Elaboración: Mónica Viviana Acosta Rodríguez

2.-Población de conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato.

ITEM	DETALLE	N° DE HABITANTES
1	Mujeres	270.026
2	Hombres	359.830
3	Total	629.856

Cuadro No. 2 Población de conductores profesionales y no profesionales

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador.

Elaboración: Mónica Viviana Acosta Rodríguez.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE: Los peatones.

CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICA INSTRUMENTAL
Persona que está libre de circular dentro de una urbe, es la persona versada en el factor de la movilidad humana y en los principios de libertad y de libre movilidad.	1. Factores 2. Principios	<ul style="list-style-type: none"> • Humano • Ambiental • Mecánico • Prevención • Responsabilidad • Prudencia 	¿Conoce usted qué es un peatón? ¿Sabe cuáles son los tipos de factores de riesgo? ¿Cree usted que los peatones inciden en los accidentes de tránsito? ¿Conoce la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial? ¿Cree usted que educando a los peatones se disminuirá con el índice de accidentes de tránsito?	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Cuestionario

Cuadro No. 3 VARIABLE INDEPENDIENTE: Los peatones

Fuente: Cuadro 1 y 2

Elaboración: Mónica Viviana Acosta Rodríguez.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE DEPENDIENTE: Accidentes de tránsito.

CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICA INSTRUMENTAL
Es un hecho involuntario e imprevisto, que involucra a uno o más vehículos que ocasionan lesiones o muerte a las personas, daños materiales a la propiedad, y que ocurren en la vía pública.	1. Consecuencias 2. Causas	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentalidad • Daños Materiales • Costos Administrativos • Costos Humanos • Irrespeto a las señales de tránsito • Distracción • Exceso de velocidad • Mal estado físico o mental del conductor. • Condiciones adversas. 	¿Conoce usted que es un accidente de tránsito? ¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito? ¿Cree usted que incidió algún factor para que se dé el accidente de tránsito? ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma a las ordenanzas municipales del GADMA?	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Cuestionario

Cuadro No. 4 VARIABLE DEPENDIENTE: Accidentes de tránsito

Fuente: Capítulo II

Elaboración: Mónica Viviana Acosta

Técnicas e Instrumentos

Encuesta.

Es un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación. Los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

La encuesta será aplicada en el Cantón Ambato, Provincia de Tungurahua a las siguientes personas:

- Conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato.
- Habitantes del cantón Ambato.

Validez y Confiabilidad

La validez de los instrumentos está dada por un nivel de confiabilidad del 95% y un error muestra de 0.05%.

Plan de Procesamiento de la información

Cuadro No. 5 Plan de recolección de la información de la investigación.

ÍTEM	QUÉ	CÓMO	CUÁNDO	DÓNDE	POR QUÉ	QUIÉN
1.- Recopilación de la información	La información es un conjunto organizado de datos procesados.	De acuerdo a las modalidades básicas de la investigación	Enero 2015	UTA	Permite conocer el criterio de los entendidos en la materia	Investigador
2.-Revisión y codificación de la Información	Es el método que permite convertir un carácter de una lengua natural en un símbolo u otro sistema de representación	Analizar el objetivo y las representaciones numéricas de las estadísticas	Febrero 2015	Cantón Ambato.	Para definir el manejo de la base de datos recolectados, que orientan futuros análisis	Investigador
3.-Preparación y selección del tipo de muestra	Conjunto de individuos con determinadas características demográficas de la que se obtiene la	Selección del cantón y recopilación de la información y la elaboración del proyecto de análisis e investigación social	Marzo 2015	Cantón Ambato	Conocimiento de la población y analizar el desconocimiento de las normas legales del COIP y de su aplicación a los peatones del Cantón.	Investigador

	muestra y estas deben ser representativas.					
4.-Elaboración y prueba de los instrumentos	Los métodos y técnicas a utilizar son conocidas como armas metodológicas como se ha llamado en cada caso concreto de una serie de factores	Se analiza si las preguntas planteadas Permiten alcanzar el objetivo de la investigación	Abril 2015	Cantón Ambato	Por medio de las encuestas podemos recolectar información y analizar las necesidades de la población	Investigador
5.-Análisis y determinación de información	Es un conjunto de programas diseñados específicos diseñados con el afán de resolver problemas de estadística descriptiva	Analizar resultados por medio de una clasificación descriptiva	Mayo 2015	Domicilio del Investigador	Se especifica los resultados	Investigador
6.-Determinación de los modelos de análisis	Un paquete estadístico es un conjunto de programas	Analizar resultados por medio de una clasificación	Junio 2015	Domicilio del Investigador	Se especifican los resultados por medio de encuestas	Investigador

	diseñados para el análisis estadístico de datos con el objeto de resolver problemas	descriptiva				
7.-Ordenamiento y tabulación de la información	Es el método que permite convertir un carácter de una lengua natural en un símbolo u otro sistema de representación	Analizar resultados por medio de una clasificación descriptiva y estadística.	Julio 2015	Domicilio del Investigador	Para definir el manejo de la base de datos recolectados, que orientara futuros análisis de datos	Investigador

Fuente: Investigador

Elaborado por: Mónica Viviana Acosta Rodríguez

Procesamiento y Análisis

Los datos recogidos se transformarán siguiendo ciertos procedimientos:

- Revisión crítica de la información recogida; es decir limpieza de información defectuosa: contradictoria, incompleta, no pertinente, etc.
- Repetición de la recolección, en ciertos casos individuales, para corregir fallas de contestación
- Tabulación o cuadros según variables
- Manejo de información (reajuste de cuadros con casillas vacías o con datos tan reducidos cuantitativamente, que no influyen significativamente en los análisis).
- Estudio estadístico de datos para presentación de resultados.

Análisis e Interpretación de Resultados

- Análisis de los resultados estadísticos, destacando tendencias o relaciones fundamentales de acuerdo con los objetivos e hipótesis
- Interpretación de los resultados, con apoyo del marco teórico, en el aspecto pertinente.
- Comprobación de hipótesis.
- Establecimiento de conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La recolección, tabulación, análisis e interpretación de datos se realiza mediante la técnica de la encuesta con su instrumento esencial que es el cuestionario, misma que será aplicada a 196 personas que son el tamaño de la Muestra.

1. ¿Conoce usted qué es un peatón?

Cuadro No. 6 Qué es un peatón

¿Conoce usted qué es un peatón?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	170	86,7	86,7	86,7
	No	26	13,3	13,3	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

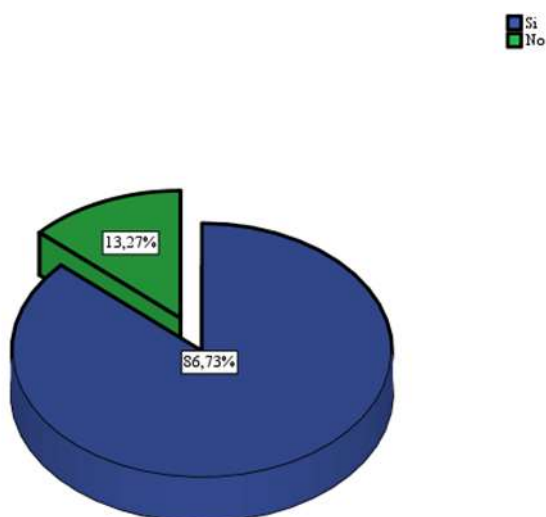


Gráfico No. 5 Qué es un peatón

Fuente: Cuadro N° 5

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 196 encuestados, 170 responden que si conocen lo que es un conductor, esto corresponde a un 86,7% de la muestra, mientras que 26 responden lo contrario, esto es el 13,3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato si conocen acerca de los peatones y su importancia, mientras que una poca minoría lo desconoce.

2. ¿Sabe usted cuáles son los tipos de factores de riesgo al conducir?

Cuadro No. 7 Tipos de factores de riesgo al conducir

¿Sabe usted cuáles son los tipos de factores de riesgo al conducir?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	54	27,6	27,6	27,6
	No	142	72,4	72,4	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

■ Si
■ No

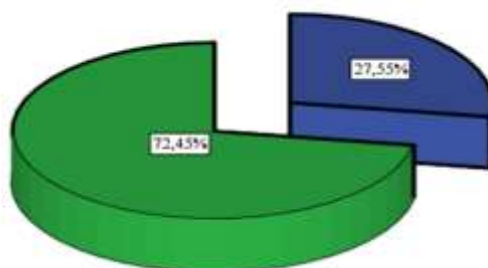


Gráfico No. 6 Tipos de factores de riesgo al conducir

Fuente: Cuadro N° 6

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Del análisis respectivo realizado, observamos que de los 196 encuestados, 54 responden que si conocen los tipos de factores de riesgo al conducir, esto corresponde a un 27,6% de la muestra, mientras que 142 responden lo contrario, esto es el 72,4% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Los resultados de la investigación arrojan que de la totalidad de los encuestados la mayoría responden negativamente que conocen los tipos de factores de riesgo al conducir, más una pequeña minoría si lo conocen.

3. ¿Cree usted que los peatones inciden en los accidentes de tránsito?

Cuadro No. 8 Los peatones inciden en los accidentes de tránsito

¿Cree usted que los peatones inciden en los accidentes de tránsito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	183	93,4	93,4	93,4
	No	13	6,6	6,6	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

■ Si
■ No

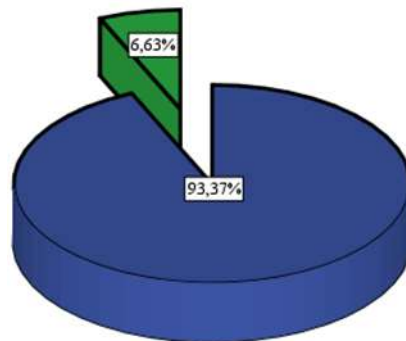


Gráfico No. 7 Los peatones inciden en los accidentes de tránsito

Fuente: Cuadro N° 7

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Del análisis efectuado, observamos que de los 196 encuestados, 183 responden que los peatones si inciden en los accidentes de tránsito, esto corresponde a un 93,4%, mientras que 13 consideran lo contrario, esto es el 6,6% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circulan por las carreteras de la ciudad de Ambato si consideran que los peatones inciden en accidentes de tránsito, mientras que una minoría no.

4. ¿Conoce usted la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial?

Cuadro No. 9 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial

¿Conoce usted la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	119	60,7	60,7	60,7
	No	77	39,3	39,3	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

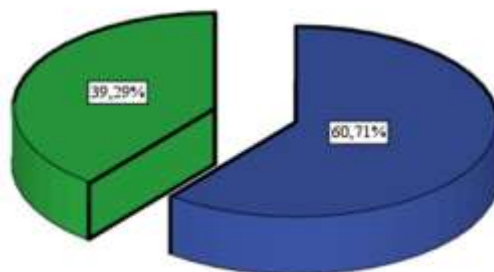


Gráfico No. 8 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial

Fuente: Cuadro N° 8

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

De acuerdo al respectivo proceso de análisis del encuestaje, observamos que de los 196 encuestados, 119, responden que si conocen la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial, esto es el 60,7%, mientras que 77, que son el 39,3% responden lo contrario.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Respecto a la pregunta 4 se investigó que la mayoría de los encuestados, si conocen la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial, mientras que una minoría considera lo contrario.

5. ¿Cree usted que educando a los peatones se disminuirá con el índice de accidentes de tránsito?

Cuadro No. 10 Educando a peatones se disminuirá el índice de accidentes

¿Cree usted que educando a los peatones se disminuirá con el índice de accidentes de tránsito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	196	100,0	100,0	100,0

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

■ Si

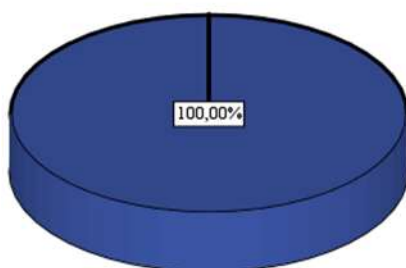


Gráfico No. 9 Educando a peatones se disminuirá el índice de accidentes

Fuente: Cuadro N° 9

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis correspondiente, observamos que de los 196 encuestados, es decir el total de la población de encuestados, esto es el 100% responden efectivamente a la pregunta planteada.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Los resultados de la investigación arrojan que la totalidad de los encuestados responden positivamente en que educando a los peatones se disminuirán el índice de accidentes de tránsito.

6. ¿Conoce usted qué un accidente de tránsito?

Cuadro No. 11 Conoce usted qué un accidente de tránsito

¿Conoce usted qué un accidente de tránsito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	196	100,0	100,0	100,0

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

¿Conoce usted qué es un accidente de tránsito?

■ Si

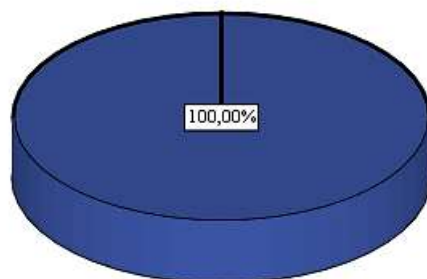


Gráfico No. 10 Conoce usted qué un accidente de tránsito

Fuente: Cuadro N° 10

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Del análisis respectivo realizado, observamos que de los 196 encuestados, el total de la población de encuestados, esto es el 100% responden que si conocen lo que es un accidente de tránsito.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Los resultados de la investigación arrojan que la totalidad de los encuestados responden positivamente que conocen un accidente de tránsito.

7. ¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito?

Cuadro No. 12 Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito

¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	123	62,8	62,8	62,8
	No	73	37,2	37,2	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

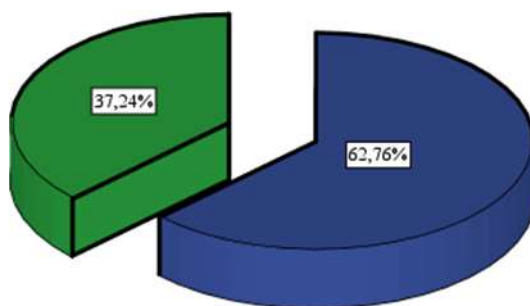


Gráfico No. 11 Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito

Fuente: Cuadro N° 11

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Según los datos arrojados por el cuestionario de las encuestas, observamos que de los 196 encuestados, 123 responden que si han estado implicados en algún accidente de tránsito, esto corresponde a un 62,8%, mientras que 73 responden que no han sufrido ningún accidente de tránsito, esto es el 37,2% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Es evidente que la mayoría de los conductores que circulan por las calles de la ciudad de Ambato si han estado implicados en algún accidente de tránsito, mientras que la minoría está exenta de aquello.

8. ¿Cree usted que incidió algún factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito?

Cuadro No. 13 Factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito

¿Cree usted que incidió algún factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	162	82,7	82,7	82,7
	No	34	17,3	17,3	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

■ Si
■ No

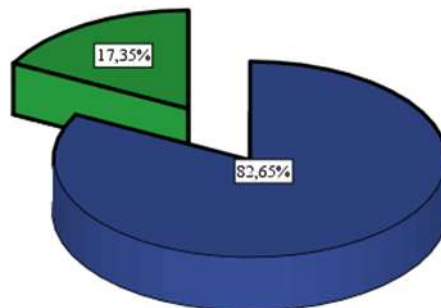


Gráfico No. 12 Factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito

Fuente: Cuadro N° 12

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Del análisis efectuado, observamos que de los 196 encuestados, 162 responden que si incidieron los factores de riesgo, esto corresponde a un 82,7%, mientras que 34 responden lo contrario, esto es el 17,3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Podemos darnos cuenta que en la mayoría de accidentes ocasionados, incidió por lo menos un factor de riesgo, mientras que una minoría considera que no inciden los factores de riesgo.

9. ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma a las ordenanzas municipales del GADMA?

Cuadro No. 14 Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma

¿Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma a las ordenanzas municipales del GADMA?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	169	86,2	86,2	86,2
	No	27	13,8	13,8	100,0
	Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

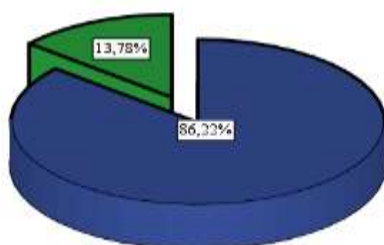


Gráfico No. 13 Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma

Fuente: Cuadro N° 13

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

ANÁLISIS DE DATOS

Verificando los datos de la encuesta, observamos que de los 196 encuestados, 169, manifiestan que están completamente de acuerdo en que se implemente una reforma a las ordenanzas municipales del GADMA, esto corresponde a un 86,2%, mientras que 27 encuestados que son el 13,8% de la muestra manifiestan lo contrario.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Es evidente la necesidad de disminuir riesgos y accidentes de tránsito que día tras día suscitan en las carreteras, es por ello que los conductores en la encuesta realizada la gran mayoría están de acuerdo que se implemente dicha reforma, pese a que una pequeña minoría no lo considera adecuado.

Verificación de Hipótesis

En la verificación de la hipótesis, se aplicó la fórmula $\chi^2 = \sum(\mathbf{O-E})^2/\mathbf{E}$ a efecto del cálculo estadístico con la prueba de Chi cuadrado; con base en el análisis de datos e interpretación de resultados alcanzados de la aplicación de las preguntas de la encuesta ejecutada de acuerdo a la muestra hecha.

Cuadro No. 15 Verificación de Hipótesis

Variable		Pregunta	SI	NO	Suma
			C1	C2	
Vi	F1	(1) ¿Conoce usted qué es un peatón?	170	26	196
	F2	(3) ¿Cree usted que los factores de riesgo al conducir inciden en los accidentes de tránsito?	183	13	196
Vd	F3	(6) ¿Conoce usted qué es un Accidente de tránsito?	196	0	196
	F4	(7) ¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito?	123	73	196
	F5	(8) ¿Cree Usted que incidió algún factor para que se dé el accidente de trabajo?	162	34	196
Suma			834	146	980
Valor promedio esperado por respuestas			166,8	29,2	196

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Cuadro No. 16 Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o Xi²)

Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o Xi²)					
Respuesta	Casos Observados (O)	Casos esperados (E)	O-E	(O-E)²	(O-E)²/E
SI	170	166,8	3,2	10,24	0,0614
	183	166,8	16,2	262,44	1,5734
	196	166,8	29,2	852,64	5,1118
	123	166,8	-43,8	1.918,44	11,5014
	162	166,8	-4,8	23,04	0,1381
NO	26	29,2	-3,2	10,24	0,3507
	13	29,2	-16,2	262,44	8,9877
	0	29,2	-29,2	852,64	29,2000
	34	29,2	4,8	23,04	0,7890
				0,00	
Coeficiente de Chi cuadrado					123,4135

Fuente: Encuesta

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Determinación de Grados de Libertad

$$gl = (\text{número de filas} - 1) \times (\text{número de columnas} - 1)$$

$$gl = (5 - 1) \times (2 - 1)$$

$$gl = (4) \times (1)$$

$$gl = 4$$

Ubicación al valor que debía haber asumido χ^2 con la determinación de los grados de libertad 4 y 5% de error del valor que es igual a 9,49

$$\chi^2 = 123,41$$

$$gl = 4$$

$$e = 0.05$$

$k= 9.49$

$H1= 123,41 > 9,49$

Hipótesis de trabajo.

Los peatones **inciden** en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

Hipótesis Nula.

Los peatones **no inciden** en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

En consecuencia se prueba la hipótesis, de los datos y resultados obtenidos, se llega a verificar que la hipótesis planteada, “*Los peatones inciden en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato.*”

Del resultado obtenido del cálculo de Chi cuadrado, al 5% con 4 gl es igual a 9.49, con un nivel de significación del 5%; y los grados de libertad de 4 gl; el Chi cuadrado tabular es de 123.41, representada en la Campana de Gauss a continuación:

Campana de Gauss (verificación de hipótesis)

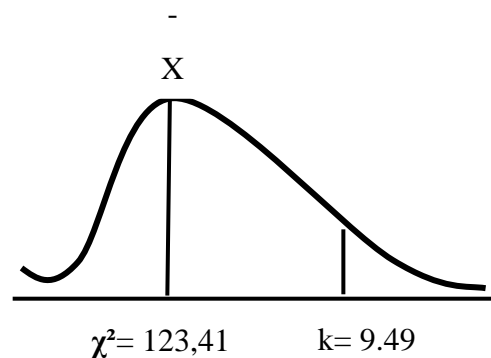


Gráfico No. 14 Campana de Gauss
Fuente: Encuestas
Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.

- La presente investigación se inició planteando el objetivo de establecer de qué manera incide los peatones en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato, para determinar el índice de accidentes en relación al desconocimiento de las señales de tránsito de los peatones.
- Los peatones de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca de factores de riesgo al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.
- Importante es señalar que el 62,8%, de los encuestados han sido víctimas o han estado implicadas en algún accidente de tránsito.
- Se establece que los peatones que inciden en un accidente de tránsito son con un 53.1%, velocidad excesiva; seguida de conductores en estado de embriaguez con un 31,1%.
- Se concluye finalmente que la investigación es factible puesto que existe apoyo tanto de la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales como del GADMA.

Recomendaciones

- De las conclusiones expuestas, se recomienda dictar talleres para capacitar a los peatones y a los choferes tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato, en el ámbito de factores de riesgo al conducir y su incidencia en la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- La garantía del conocimiento de los de peatones, permitirá disminuir el índice de accidentes de tránsito en el Cantón Ambato.
- Es fundamental investigar la problemática, puesto que es de vital importancia disminuir los índices de accidentes de tránsito y con la capacitación adecuada de los peatones contribuirá afirmativamente a aquello.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

DATOS INFORMATIVOS:

TÍTULO: “REFORMA A LA ORDENANZA DE CONTROL OPERATIVO DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL EN EL CANTON AMBATO, POR PARTE DE LOS AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO”

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Carrera de Derecho.

BENEFICIARIOS: Conductores profesionales y no profesionales y peatones del GADMA.

TIEMPO ESTIMADO PARA LA EJECUCIÓN: 12 Meses.

UBICACIÓN: Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato.

EQUIPO TÉCNICO RESPONSABLE: Investigador; Mónica Viviana Acosta Monica Viviana Acosta Rodríguez (AGENTE DE TRÁNSITO), DR. KLEVER PAZMIÑO (TUTOR).

COSTOS:

Cuadro No. 17 Costo de la Propuesta

ACTIVIDADES	GASTOS
Asesoramiento Técnico Científico.	\$ 2.000 USD
Recurso Humano de Tránsito.	\$ 4.000 USD
Recursos Físicos.	\$1.500 USD
Materiales de Oficina.	\$ 500 USD
TOTAL	\$ 6.000 USD

Fuente: Investigación

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Antecedentes de la Propuesta.

Los resultados de la investigación evidencian que en la mayor parte de accidentes de tránsito que se han suscitado en las calles y avenidas de la ciudad de Ambato, son producto de los peatones, esto indica que dentro de las normas y leyes de prevención de accidentes de tránsito, no se contemple una respuesta eficaz y oportuna para evitar dichos accidentes para disminuir de esta manera la mortalidad por causas de accidentalidad en las vías.

En cuanto a los conductores profesionales y no profesionales que transitan por las vías de la ciudad de Ambato, no adaptan las condiciones de su persona para con la conducción, es decir en cualquier condición que éstos se encuentren, conducen, descuidando de esta manera los posibles accidentes que se puedan dar.

A nivel de la provincia del País y obviamente de la Provincia de Tungurahua, no existe ningún tipo de campaña que promueva una capacitación adecuada en cuanto a los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tránsito, es por ello que siguen ocurriendo y los índices de aquello siguen aumentando cada día más, así mismo se desconoce de la existencia de un manual o reglamento preventivo para evitar accidentes de tránsito, por lo que es necesario la implementación de este.

En general, el estudio, determinó, que los conductores profesionales y no profesionales desconocen de alguna manera los factores de riesgo que pueden producir un accidente de tránsito, encontrándose de esta manera expuestos a muchos accidentes de esta índole.

Consecuentemente, evidenciada la vulnerabilidad de los conductores ante una posible eventualidad de accidente de tránsito, la investigación requiere para su vinculación efectiva a la realidad de la realización de campañas sobre factores de riesgo al conducir, y cómo prevenir accidentes, mismas que brinden herramientas acorde a la realidad de este grupo, para reducir los índices de accidentalidad por motivos de tránsito.

Justificación.

El punto de partida de esta propuesta es considerar la vulneración de los conductores tanto profesionales como no profesionales al frente de los accidentes de tránsito que a diario ocurren en las calles del cantón Ambato, ya que es de gran importancia que se disminuyan los accidentes de tránsito, aportando con un tema de impacto social, y con ello que dichos conductores sepan las condiciones tanto físicas, mecánicas y climáticas adecuadas para una conducción segura.

En las calles y avenidas de la ciudad de Ambato, se ha podido establecer que existe un alto índice de accidentes de tránsito, mismos que son producto de que se ven implicados varios factores de riesgo al conducir, tales como estado de embriaguez, exceso de velocidad, conducir con sueño, estrés o con algún tipo de enfermedad (hablemos de resfriado, dolor de cabeza o abdomen, etc.); y, en general por irrespeto a las normas y señales de tránsito, esto implica la necesidad, de concientizar y capacitar a los conductores sobre dichos factores de riesgo que alteran la capacidad del ser humano en un posible accidente.

Esta modificación a la ordenanza de tránsito es para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, se podrá llegar a las autoridades competentes para que se implemente una conciencia humanista para evitar y no verse involucrado en un posible accidente de tránsito, esta será la única forma por la cual se puede reducir los altos índices de accidentalidad y mortalidad por causas de tránsito.

Estas reformas son para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, tendrá especificaciones en cuanto al estado climático, estado mecánico del automotor, así como el estado óptimo del conductor al momento de conducir y transitar por las diferentes vías, calles y avenidas de la ciudad de Ambato.

Así mismo contará con especificaciones básicas y necesarias en cuanto a derecho preferencial de vía, tanto del conductor como del peatón, así también el

debido respeto que se debe dar a las leyes y señales de tránsito; y finalmente tips de cordialidad y respeto a los demás conductores y usuarios de las vías por parte de los conductores y peatones.

En consecuencia, el Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, es un mecanismo de reducción de accidentes de tránsito y de capacitación en cuanto a factores de riesgo al conducir, que permite además precautelar de manera efectiva la integridad tanto física como material de las personas.

Objetivos

General:

- Reforma la ordenanza de control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Ambato, por parte de los agentes civiles de tránsito.

Específicos:

- Reformar la ordenanza para que se den mayores sanciones a los agentes de tránsito a los peatones.

Análisis de Factibilidad.

Política

La Universidad Técnica de Ambato conjuntamente con la Carrera de Derecho, prestarán su respaldo para presentar este proyecto, ya que es importante que se ejecute en el cantón Ambato.

Socio-Cultural

Con esta propuesta estamos seguros que los conductores tanto

profesionales como no profesionales van a tener una orientación adecuada sobre los factores de riesgo al conducir, y por lo tanto las estadísticas marcarán una disminución en el índice de accidentes de tránsito.

Tecnológica

En término general es factible ya que se aplica al proceso a través del cual los seres humanos diseñan herramientas y máquinas para incrementar su control y su comprensión del entorno material.

El mundo de la tecnología ha evolucionado en forma fantástica y ha permitido un adelanto abismal en el campo de las ciencias jurídicas, por cuanto tenemos leyes, reglamentos, códigos, civiles, penales, de tránsito, procedimientos, en internet, etc.

Organizacional

La Universidad Técnica de Ambato, Carrera de Derecho están en la suficiente capacidad de llevar a cabo esta propuesta de difundir y aplicar las normas y los factores de riesgo al conducir.

Equidad de Género.

Para la ejecución de esta propuesta se contará con personal capacitado con sujeción a la paridad de género respetando la igualdad y equidad de género que consagra nuestra Constitución.

Ambiental.

En la presente propuesta se ha tomado en cuenta el tema del cuidado ambiental, ya que la misma no contiene actividades que puedan perjudicar al medio ambiente, respetando así derechos constitucionales como el vivir en un medio ambiente sano.

Fundamentación Legal.

Legal.

Constitución de la República del Ecuador 2008.

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

Desarrollo de la Propuesta

En pleno uso de la facultad constante en el numeral 6° del Artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador.

I PARTE

EXPIDE

El siguiente ante proyecto de reformatoria a la ordenanza municipal de control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Ambato, por parte de los agentes civiles de tránsito

Art. 9 Los agentes de tránsito del GADMA tendrán la potestad de citar a los peatones que cometan una infracción de tránsito.

Por:

Art. 9.1 Los agentes de tránsito del GADMA tendrán la potestad de citar y emitir la respectiva citación de tránsito a los peatones que cometan una infracción de

tránsito, además tendrán la potestad de solicitar la documentación y tomar fotografías a los peatones para poder realizar la respectiva sanción.



Dado y firmado en el GADMA, a los..... Días del mes de.... del 2015

Ing. LUIS AMOROSO MORA.
 ALCALDE DE LA CIUDAD DE AMBATO

PAPELETA DE CITACIÓN PARA LOS PEATONES

Cuadro No. 18 Papeleta de Citación para los Peatones



NOMBRE:.....	FECHA:.....		
NUMERO DE CEDULA:.....	Nombre del Agente:.....		
	Firma de Responsabilidad:.....		
Huella digital del infractor	Fotografía de la infracción o Croquis		
			
DETALLE.	Art. 373		
.....			
.....			
.....			

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.
Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Una vez que haya sido aprobada la reforma a la ordenanza de tránsito el siguiente paso es el de diseñar la citación en la cual el agente de tránsito va a poder realizar mejor su labor y en la misma se detallara con exactitud las generales de ley del presunto infractor y los hecho de la citación algo muy importante a detallar es el motivo de utilizar detalles técnicos como la huella digital y una fotografía o croquis para poder determinar las causa de la infracción.

COMO IMPUGNAR LA CITACIÓN PARA LOS PEATONES.-

Boleta de citación entregada por el agente de tránsito (de la CTE o Policía Nacional) y escrito patrocinado por abogado, en el cual se impugna la boleta de citación. Estos deben ser entregados en la Sala de Sorteos de la Corte Provincial correspondiente, en donde se determinará el juzgado de tránsito que conocerá la causa.

La impugnación de la boleta de citación entregada por el agente de tránsito (de la CTE o Policía Nacional), se la podrá realizar dentro del término de tres días hábiles, contados a partir de la emisión de la boleta de citación.

Multa.

Las multas serán cobradas según los atenuantes del infractor es decir según la gravedad de la sanciona la misma que se encuentra detallada en la siguiente tabla:

Cuadro No. 19 Multa para los peatones.

Responsabilidad	Valores económicos
LEVES	177 dólares americanos
GRAVES	354 dólares americanos
MUY GRAVES	708 dólares americanos

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Esta tabla será señalada segunda la sana crítica del juez y basándose en los artículos del COIP y de la LOTTTSV y su reglamento.

II PARTE

Desarrollo del objetivo específico 2 de la propuesta: Difundir el Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, para su presentación ante las autoridades competentes.

Información a difundir:

1. Factores de Riesgo de los peatones.
2. Accidentes de tránsito.
3. Leyes y señales de tránsito.
4. Reforma a la ordenanza nupcial y nuevas sanciones a los peatones.

Medio de difusión:

- **Medios primarios (medios propios):** están ligados al cuerpo humano. No necesitan el empleo de técnica alguna para la comunicación, que a su vez es sincrónica. En este caso se utilizará la narración del investigador.

Esquema de la difusión:

Cuadro No. 20 Esquema de la difusión

ACTIVIDAD	ENCARGADO	TIEMPO	DETALLE
1.Recepción	Colaborador	25 minutos	Recibir a los asistentes, y entrega de material de información
2.Bienvenida	Ejecutor de la propuesta	15 minutos	Agradecimiento por la presencia
3.Desarrollo de la difusión de la información	Ejecutor de la Propuesta	45 minutos	Exposición del tema.
4.Preguntas	Asistentes - Ejecutor de la Propuesta	20 minutos	Los Asistentes podrán hacer preguntas al Ejecutor de la propuesta
5. Conclusiones	Ejecutor de la Propuesta	10 minutos	Aspectos relevantes del tema
6. Presentación de la reforma a la ordenanza municipal de control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Ambato.	Ejecutor de la propuesta	10 minutos	Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato
7.Despedida	Ejecutor de la propuesta	5 minutos	Agradecimiento y salida

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Modelo Operativo de la Propuesta

OBJETIVO: Diseñar el Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato.

ACTIVIDADES	TIEMPOS												RESPONSABLES	MATERIALES	PARTICIPANTES	COSTO				
	Agosto			Septiembre			Octubre			Noviembre										
Recolectar Información.	×													Mónica Acosta	Viviana	Internet Libros Impresiones	Investigador	500 US		
Selección de personal para trabajar en la reforma de la ordenanza.		×	×	×												Mónica Acosta	Viviana	Internet Hojas de vida. Experiencia	Profesional en el área.	5000 USD
Gestionar Financiamiento						×	×	×								Mónica Acosta	Viviana	Proformas de crédito	Ejecutor de la propuesta.	300 USD
Elaboración la reforma de la ordenanza del cantón Ambato									×	×	×					Mónica Acosta	Viviana	Computadora Internet Impresora Libros Revistas enciclopedias	Ejecutor de la propuesta.	200USD

Cuadro No. 21 Objetivo N° 1 de la propuesta

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

Modelo Operativo de la Propuesta

OBJETIVO: Difundir el Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato, ante las autoridades competentes.

ACTIVIDADES	TIEMPOS												RESPONSABLES	MATERIALES	PARTICIPANTES	COSTO	
	MES 1			MES2			MES 3			MES 4							
Gestionar Materiales informativos.	×													Monica Acosta Viviana	Internet, Libros, Impresiones	Investigador	500USD
Identificar beneficiarios del proyecto.				×	×	×								Monica Acosta Viviana	Llamadas telefónicas, internet	Investigador	300USD
Preparación de invitaciones.						×	×	×						Monica Acosta Viviana	Oficios	Investigador	200USD
Gestionar local para difusión.								×	×	×				Monica Acosta Viviana	Proformas de crédito	Investigador	100USD
Difundir y presentar ante las Autoridades competentes la reforma de la ordenanza.municipa.										×	×	×	×	Monica Acosta Viviana	Volantes, gigantografías, publicidad.	Investigador, Director de la Agencia Nacional de Tránsito, GADMA.	Propio

Cuadro No. 22 Objetivo N° 2 de la propuesta

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN

Cuadro No. 23 Previsión de la Evaluación

EVALUACIÓN	
PREGUNTAS:	
¿Quiénes solicitan evaluar?	- Ejecutor de la Propuesta
¿Por qué evaluar?	-Verificar el impacto de propuesta
¿Para qué evaluar?	-Constatar la efectividad con la que se está efectuando la propuesta.
¿Qué evaluar?	-Calidad de la propuesta. -Efectividad del reglamento. -Competencias adquiridas.
¿Quién evalúa?	-Ejecutor de la Propuesta
¿Cuándo evaluar?	-Cada semana
¿Cómo evaluar?	-Herramientas -Técnicas
¿Con qué evaluar?	-Test -Hojas de ruta - Cuestionarios -Notas

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta.

Elaborado Por: Mónica Viviana Acosta.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de tránsito*. (20 de Noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/>
- (2013). *Agencia Nacional de Tránsito*. Quito - Ecuador.
- AUTO-ESCUELA SKALA. (2006). *Manual de Normas, Señales y Seguridad Vial 3*. Madrid - España: Pons S.L.
- CAIZA, Á. A. (2012). *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales* (Segunda ed.). Riobamba - Ecuador: Editext.
- CIFUENTES, C. F. (2011). *Seguridad al Conducir*. Buenos Aires - Argentina.
- Constitución de la República del Ecuador*. (2008).
- COVIAL. (2013). *Estadísticas de Accidentes de tránsito*. Quito - Ecuador.
- Departamento de Estadística Jefatura de Tránsito de Tungurahua. (2014). *Accidentes y Mortalidad*. Ambato - Ecuador.
- DerechoEcuador. (15 de Agosto de 2014). *DerechoEcuador*. Obtenido de DerechoEcuador: www.derechoecuador.com
- Diccionario Jurídico Básico* (Segunda ed.). (2007). Madrid: Colex.
- Diccionario Jurídico JB. (2011). *Leyes Viales*. En M. Jarrin, *Leyes Viales Tomo II* (pág. 145). Epaña: MejorLex.
- Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador. (2013). *Accidentes de Tránsito*. Quito Ecuador.
- EL COMERCIO. (05 de Marzo de 2013). *El Alcohol, tercera causa de accidentes*. pág. 18.
- EL HERALDO. (20 de Marzo de 2013). *El Herald*. Obtenido de El Herald: www.elheraldo.com.ec
- EL UNIVERSO. (08 de Enero de 2014). *Cada 2 horas alguien muere en vías del país*. pág. 8.
- ENCALADA, M. (2009). *El Conductor Seguro*. Santiago - Chile: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- GAMBOA, F. (2010). *Factor de Reacción en los Accidentes de Tránsito*. Cuenca - Azuay.
- (2013). *Jefatura Provincial de Transporte y Seguridad Vial*. Ambato - Ecuador.

JUAREZ, J. (2009). *Límites de Velocidad* . San Juan - Costa Rica.

JurisLegal. (2014). Jurídico. En TLC. Quito: Olmedo.

LÓPEZ, M. A. (2012). *Accidentalidad por Velocidad Inadecuada*. Quito - Ecuador: Editext Diseño de Impresión.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (20 de Noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/el-ministerio>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2006). *Programas de control de accidentes de tránsito* . Estados Unidos: Publicaciones O.M.S.

Plan Nacional del Buen Vivir. (02 de Febrero de 2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Obtenido de Plan Nacional del Buen Vivir: www.uce.edu.ec/.../PLAN%20ANUAL%20NACIONAL%20DEL%20BU

Policia Nacional. (20 de 03 de 2013). *policiaecuador*. Obtenido de <http://www.policiaecuador.gob.ec/dnctsv/>

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones .

Universidad del Valle. (20 de Noviembre de 2013). Obtenido de <http://saludocupacional.univalle.edu.co/factoresderiesgoocupacionales.htm>

Wikipedia la Enciclopedia Libre. (20 de Diciembre de 2013). Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:L%C3%ADmites_de_velocidad_por_p%C3%ADs

Wikipedia, Enciclopedia Libre. (22 de Mayo de 2013). Obtenido de Sitio Web, : http://es.wikipedia.org/wiki/Constituci%C3%B3n_de_Ecuador_de_2008

CUERPOS LEGALES

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones .

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Registros Oficiales

Código Orgánico Integral Penal.

LINKOGRAFÍA

Wikipedia la Enciclopedia Libre. (20 de Diciembre de 2013). Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:L%C3%ADmites_de_velocidad_por_pasa%C3%ADs

Wikipedia, Enciclopedia Libre. (22 de Mayo de 2013). Obtenido de Sitio Web, : http://es.wikipedia.org/wiki/Constituci%C3%B3n_de_Ecuador_de_2008

<http://derechoecuador.com>

www.revistajudicial.com

www.gacetajudiciales.com

www.diccionariojuridicosen.com

www.derechoecuador.com

ANEXOS

ENCUESTA

FECHA			
	dd	mm	Aa



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

Objetivo: Establecer la cantidad de accidentes de tránsitos cometidos por la imprudencia y la impericia de los peatones.

Señale con una X solo una de las respuestas.

1. ¿Conoce usted qué es un peatón?

Si () 2 No ()

2. ¿Sabe usted cuáles son los tipos de factores de riesgo al conducir?

Si () 2 No ()

3. ¿Cree usted que los peatones inciden en los accidentes de tránsito?

1 Si () 2 No ()

4. ¿Conoce usted la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial?

Si () 2 No ()

5. ¿Cree usted que educando a los peatones se disminuirá con el índice de accidentes de tránsito?

Si () 2 No ()

6. ¿Conoce usted qué un accidente de tránsito?

Si () 2 No ()

7. ¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito?

1 Si () 2 No ()

8. ¿Cree usted que incidió algún factor de riesgo para que se dé el accidente de tránsito?

Si () 2 No ()

9. ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una reforma a las ordenanzas municipales del GADMA?

Si () 2 No ()

GLOSARIO

Acusación. Acción y efecto de acusar. Petición ante la jurisdicción penal de que se castigue el delito cometido por una o más personas

Alegato. Escrito en el cual el abogado expone las razones que sirven de fundamento al derecho de su representado, impugnando a las de la parte contraria.

Autor. Sujeto activo del delito. Se consideran autores los que toman parte directa en la ejecución del hecho, los que fuerzan o inducen a otros a ejecutarlo, los que cooperan en la ejecución del hecho con un acto sin el cual no se hubiera efectuado.

Caso fortuito. El suceso inopinado, que no se puede prever ni resistir. El Código Civil lo define, en el art. 1.105, como "aquellos sucesos que no hubieran podido preverse; o que, previstos, fueran inevitables". En Derecho Penal el caso fortuito constituye circunstancia eximente de la responsabilidad en los delitos o faltas.

Caución: significa generalmente cualquier obligación que se contrae para la seguridad de otra obligación propia o ajena son especie de caución la fianza la prenda y la hipoteca

Circunstancias Agravantes. Son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal.

Circunstancias eximentes. Aquellas particularidades de la acción o de la omisión que imprimen, al acto definido como delito, cierto carácter que lo justifica o que determina la impunidad del agente.

Contravención: Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley.

Competencia: es la cualidad que legitima a un órgano judicial.

Culpa. Infracción de ley cometida libremente y sin malicia, por alguna causa que pudo y se debió evitar. Omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación o corresponda a las circunstancias de personas, tiempo y lugar. Su presencia genera responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual, en su grado mínimo o de menor entidad, y responsabilidad penal en su grado medio y máximo, tomando la denominación legal de imprudencia simple e imprudencia temeraria.

Culposo. Relativo a la culpa. Se aplica a aquellos delitos en los que está ausente el dolo, esto es, cometidos por imprudencia y con ausencia de malicia.

Daño emergente.- Detrimiento o disminución de valor derivada del incumplimiento de una obligación.

Daño moral. Lesión sufrida por una persona de carácter afectivo y no patrimonial, y cuya indemnización es procedente en Derecho.

Daños y perjuicios. Son daños el mal sufrido por una persona, u ocasionado en una cosa, a causa de una lesión que rehace directamente sobre ellas; y perjuicios la ganancia cierta que ha dejado de obtenerse. Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurriesen en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquellas (Art. 1.101 del CC).

Delito: proviene del latin dilectum, expresión de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general, culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa.

Dolo. Engaño, fraude. En Derecho civil, es la voluntad maliciosa y desleal en el cumplimiento de obligaciones, o en su constitución.

Denuncia. Manifestación de conocimiento verbal o escrito efectuada ante las autoridades judiciales o policiales, de un hecho punible, siendo una obligación por

parte de toda persona que presenciase la perpetración de cualquier delito público

Factor de Riesgo.- Es cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión.

Factor Humano.- Se considera factor humano a la persona como peatón, pasajero y conductor, destacando su comportamiento en la vía pública y las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor.

Factor Vehicular.- Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, vehículo motor o tracción a sangre o tracción mecánica. El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública.

Factor Ambiental.- El factor ambiental está integrado por el ambiente, el clima, el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal.

Incompetencia. Defecto de actitud o facultad de un tribunal para conocer de una causa. Constituye excepción dilatoria.

Imprudencia: La falta de prudencia, de precaución. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa.

Impericia: Falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia.

Juez. Funcionario perteneciente a la carrera judicial, único investido de autoridad para juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, en las causas de sus respectivas competencias. También los Jueces de Paz, que no pertenecen a la carrera judicial, y son de carácter lego, ejerciendo su cargo en pequeñas localidades con limitadas funciones jurisdiccionales.

Jurisdicción. Autoridad. Poder para aplicar las Leyes. Territorio en que un Tribunal ejerce su autoridad. Facultad de decir el derecho y determinar la solución jurídica adecuada para cada supuesto conflictivo concreto, y que corresponde exclusivamente a los Jueces y Tribunales.

Negligencia: Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. Dejadez, abandono. Desidia. Falta de atención, olvido de órdenes o precauciones.

Peatón: Quien anda a pie, especialmente por calles o caminos.

Perjudicado. Se dice del título de crédito cuando su eficacia se reduce por haber omitido ciertas formalidades, como las de presentación para la aceptación y el pago (Letra de cambio perjudicada). Cualquier individuo que ha sufrido lesión en sus derechos o daño en sus intereses.

Prescripción. Por ella y con las condiciones determinadas por la Ley, se adquiere el dominio y demás derechos reales (Prescripción adquisitiva), y también se extinguen del mismo modo los derechos y acciones por el transcurso del tiempo y los plazos establecidos normativamente.

Presunción. Conjetura. Indicio. Decisión legal salvo prueba en contrario. Hay dos especies de presunción, a saber: una determinada por la ley, que se llama presunción legal o de derecho, y otra que forma el juez, por las circunstancias, antecedentes, concomitantes o subsiguientes al hecho principal que se examina, y se llama presunción del hombre (Art. 1.249 CC). La primera es de dos clases; pues o tiene tal grado de fuerza que contra ella no se admite prueba, y entonces se llama presunción *juris et de jure*, de derecho y por derecho; o sólo se considera cierta mientras no se pruebe lo contrario, y en tal caso se llama presunción *juris tantum*.

Sanción: Pena para un delito o falta. Sanción penal la amenaza legal de un mal

por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos.

Reincidencia.- Es la reiteración de una misma culpa o defecto. Como concepto de derecho penal es un agravante de la responsabilidad criminal, aplicado al reo que reincide en cometer un delito análogo a aquél por el que ya ha sido condenado