



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

TEMA:

EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE LAS
PENAS Y LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL JUZGADO
PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados
y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR:

Herlinda Verónica Castro Ortiz

TUTOR:

Dra. María Cristina Espín Meléndez

Ambato - Ecuador

2013

TEMA

**EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE
LAS PENAS Y LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL
JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE
TUNGURAHUA**

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de tutor del trabajo de graduación sobre el tema “**EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE LAS PENAS Y LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA**”. De la señorita Herlinda Verónica Castro Ortiz, egresada 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 méritos y requisitos suficientes para ser sometidos a la evaluación del Tribunal de Grado que el H. Consejo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 29 de octubre de 2013.

Dra. María Cristina Espín Meléndez
TUTOR DEL TRABAJO DE GRADUACIÓN

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros de Tribunal de Grado, aprueban el informe del Trabajo de Investigación, sobre el tema **“EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE LAS PENAS Y LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA”**. Presentado por la señorita Herlinda Verónica Castro Ortiz, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato,.....

Para constancia firman:

F.....

Presidente

F.....

Miembro

F.....

Miembro

AUTORÍA

Los criterios emitidos y respetando las normas éticas y morales en el presente Trabajo de Grado: **“EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE LAS PENAS Y LAS CONTRAVENCIONES MUY GRAVES EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA”**, en todos los contenidos y resultados obtenidos en el presente proyecto, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador, son originales, auténticos, personales y de exclusiva responsabilidad moral, legal y académica del Autor, quien firma, al pie de la presente, para constancia de lo anteriormente mencionado.

Ambato, 29 de octubre de 2013.

EL AUTOR

Herlinda Verónica Castro Ortiz

C.C. # 1804265427

DERECHOS DE AUTOR

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 patrimonial 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 autor.

Ambato, 29 de octubre de 2013.

EL AUTOR

Herlinda Verónica Castro Ortiz

C.C. # 1804265427

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación académica.

A mis padres, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional, porque gracias a ellos hoy puedo ver alcanzada una meta más en mi vida profesional.

A mis hermanos, por compartir momentos significativos conmigo y por siempre estar dispuestos a escucharme y ayudarme en cualquier momento.

Verónica

AGRADECIMIENTO

Quiero dejar constancia de mi profundo y sincero agradecimiento a la Universidad Técnica de Ambato, por abrirme las puertas generosamente para permitirme ascender un escaño más en mi preparación académica.

A la Dra. María Cristina Espín, director de tesis, por su valiosa guía y asesoramiento a la realización de este trabajo.

A los maestros de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, que me brindaron sus conocimientos profesionales, en esta etapa.

Al Juzgado primero de tránsito, especialmente al Doctor Kléver Pazmiño por su valiosa colaboración con la información, elementos imprescindibles y soporte fundamental.

Verónica

ÍNDICE GENERAL

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

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema	3
Contextualización	3
Árbol de Problemas	9
Análisis Crítico	10
Prognosis	11
Formulación del Problema.....	11
Interrogantes de la Investigación	11
Delimitación del objeto de Investigación	12
Justificación	12
Objetivos.....	13
General.....	13
Específicos.....	14

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos	15
Fundamentación.....	17
Fundamentación Filosófica.....	17
Fundamentación Legal	17
Categorías Fundamentales	20
Constelación de Ideas de la Variable Independiente	21
Constelación de Ideas de la Variable Dependiente	22
Constitución de la República	23
Garantías Constitucionales	24
Principios Constitucionales	26
Ausencia de Proporcionalidad	27
Principio de Supremacía de la Constitución.....	29
Principio de Administración de Justicia	30
Que comprende el Principio de Proporcionalidad.....	32
Colisión de dos Principios	33
Colisión de dos Derechos Constitucionales.....	34
Proporcionalidad Penal.....	35
Principio de Ponderación.....	37
Principio de Razonabilidad.....	38
Ley de Tránsito	40
Infracciones	42
Contravenciones	43
Contravenciones muy graves	45
Negligencia.....	46
Imprudencia	48
Impericia.....	49
Exceso de Velocidad	51
Alcoholismo y Conducción	53
Drogas y Conducción	54
Aptitudes físicas	56
Escasa Visión.....	56

Fatiga	58
Aptitudes psicológicas	60
Distracción	60
Estrés	62
Personas que pueden ser responsables.....	63
Conductor	64
Peatón	66
Hipótesis	67
Determinación de Variables	68

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación	69
Modalidad de la Investigación.....	69
Tipo de la Investigación	70
Población y Muestra	70
Muestra	71
Operacionalización de Variables	72
Técnicas e Instrumentos	74
Plan para la recolección de información.....	74
Plan de procesamiento de información.....	75

CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de los resultados	76
Análisis de resultados de Encuestas	77
Análisis de resultados de Entrevistas.....	88
Verificación de Hipótesis	90

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.....	92
Recomendaciones	94

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Propuesta	95
Datos Informativos	95
Antecedentes de la Propuesta	96
Justificación	96
Objetivos.....	97
Análisis de Factibilidad	98
Fundamentación Científico Técnica	99
Modelo Operativo de la Propuesta	100
Desarrollo de la Propuesta.....	102
Administración	107
Previción de la Evaluación	107
Bibliografía	108
Anexos	112
Glosario	138

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico N° 1Árbol de Problemas	9
Gráfico N° 2Categorías Fundamentales.....	20
Gráfico N° 3 Constelación de ideas de la Variable Independiente	21
Gráfico N° 4 Constelación de ideas de la Variable Dependiente	22
Gráfico N° 5 Encuesta pregunta 1	78
Gráfico N° 6 Encuesta pregunta 2	79
Gráfico N° 7 Encuesta pregunta 3	80
Gráfico N° 8 Encuesta pregunta 4	81
Gráfico N° 9 Encuesta pregunta 5	82
Gráfico N° 10 Encuesta pregunta 6	83
Gráfico N° 11 Encuesta pregunta 7	84
Gráfico N° 12 Encuesta pregunta 8	85
Gráfico N° 13 Encuesta pregunta 9	86
Gráfico N° 14 Encuesta pregunta 10	87

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro N° 1 Población	70
Cuadro N° 2 Muestra	71
Cuadro N° 3 Operacionalización de la Variable Independiente	72
Cuadro N° 4 Operacionalización de la Variable Dependiente.....	73
Cuadro N° 5 Plan para la recolección de Información	74
Cuadro N° 6 Análisis de Resultados de Encuestas	77
Cuadro N° 7 Encuesta pregunta 1	78
Cuadro N° 8 Encuesta pregunta 2	79
Cuadro N° 9 Encuesta pregunta 3	80
Cuadro N° 10 Encuesta pregunta 4	81
Cuadro N° 11 Encuesta pregunta 5	82
Cuadro N° 12 Encuesta pregunta 6	83
Cuadro N° 13 Encuesta pregunta 7	84
Cuadro N° 14 Encuesta pregunta 8	85
Cuadro N° 15 Encuesta pregunta 9	86
Cuadro N° 16 Encuesta pregunta 10	87
Cuadro N° 17 Verificación de la Hipótesis.....	90
Cuadro N° 18 Cálculo Chi Cuadrado.....	91
Cuadro N° 19 Operaciones Chi Cuadrado	91
Cuadro N° 20 Modelo Operativo de la Propuesta	100

RESUMEN EJECUTIVO

El Tránsito y Transporte Terrestre, en los últimos tiempos ha tenido grandes cambios, su gran desarrollo ha hecho que sea indispensable su regulación, planificación y control 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 Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Pese al control que las diferentes entidades realizan no se puede finiquitar al 100% las infracciones que se cometen en esta materia, las más recalcadas son las contravenciones que día a día existen en mayor o menor porcentaje, las contravenciones se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito ya que si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, suponen siempre infringir la ley o el código de convivencia pertinente.

El término contravención en el ámbito del derecho se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros, las más comunes dentro de las contravenciones son las muy graves.

Las contravenciones muy graves son un tema que ha sido de gran estudio, pues su sanción no es coordinante con la infracción, lo que da mucho que decir pues no existe un correcto estudio entre la infracción y la pena, lo que permite notar que con respecto al tema de estudio existe falta de proporcionalidad, cuyo resultado violenta derechos constitucionales.

Definido claramente el enfoque del proyecto, éste abarca detalladamente el análisis de las causas y la propuesta de solución presentada, según el análisis crítico y basado en el estudio realizado. Por lo tanto, considerando que este problema se puede solucionar, con el proceso respectivo de reforma, cambio, modificación a la ley su factibilidad permitirá alcanzar que no exista la falta de

proporcionalidad entre la norma y la sanción, con el propósito de que se optimicen la ejecución de las normas constitucionales por el bien común de la sociedad.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo, se encuentra estructurado por capítulos. El Capítulo I denominado: EL PROBLEMA, contiene: El Planteamiento del Problema, Contextualización: Macro, Meso y Micro que hace relación al origen de la problemática, Árbol de Problemas, Análisis Crítico, Prognosis, Formulación del Problema, Interrogantes de la Investigación, Delimitación del Objeto, Unidades de Observación, Justificación, Objetivos: General, y Específicos.

El Capítulo II denominado: MARCO TEÓRICO consta de: Antecedentes Investigativos, se fundamenta en una visión Filosófica, Legal, Categorías Fundamentales, Constelación de ideas de las Variables Independiente y Dependiente, Hipótesis y Determinación de Variables.

El Capítulo III titulado: METODOLOGÍA plantea que la investigación se realizará desde el enfoque de carácter Cuantitativo y Cualitativo, Modalidad de la Investigación, Tipo de la Investigación, Población y Muestra, Operacionalización de Variables, Técnicas e Instrumentos, Plan para la recolección de Información, Plan de procesamiento de Información.

El Capítulo IV denominado: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADO consta de: el análisis de los resultados producto de las encuestas aplicadas a las unidades de observación, interpretación de datos emprendo métodos estadísticos, y; la correspondiente verificación de la hipótesis.

El Capítulo V titulado: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES contiene: las conclusiones referentes al problema propuesto obtenidas del análisis de resultados y las recomendaciones pertinentes formuladas para cada conclusión.

El Capítulo VI denominado: LA PROPUESTA plantea la solución más concreta al problema de investigación y que contiene los datos informativos, antecedentes de la propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad,

fundamentación, metodología, modelo operativo, administración y previsión de la evaluación.

Sin dejar de lado en su parte pertinente la referencia de material bibliográfico y anexos que sustentan el trabajo investigativo.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Contextualización

Macro:

El avance técnico ha transformado el sector del transporte, favorecido a todo el mundo reduciendo notablemente el tiempo de traslado de personas u objetos de un lugar a otro, este desarrollo ha dado lugar al apareamiento múltiples fenómenos sociales, entre ellos el incremento desmedido de las contravenciones de tránsito, con el propósito de ponerles un alto se han establecido constantes controles y a la par de estos el establecimiento desproporcionado o desmedido de sanciones para los infractores.

La Constitución de la República en su Artículo 76 señala que: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

En relación al principio de proporcionalidad reconocido en la Constitución de la República, la aplicación de la sanción consagrada en el ordenamiento jurídico vigente guardará estricta concordancia con el nivel de culpabilidad del infractor, siendo ésta (sanción) de carácter individual conservando simetría con la responsabilidad del infractor, de no ser así se caería en la denominada dosimetría, es decir, en un exceso punitivo del tipo relegado por la Constitución.

El Artículo 306 del Código de Procedimiento Penal por su parte establece: “Luego de haber pronunciado su decisión en la forma prevista en el artículo precedente, y dentro de los tres días posteriores, el tribunal de garantías penales elaborará la sentencia que debe incluir una motivación completa y suficiente, y la regulación de la pena respectiva en caso que se hubiera declarado la culpabilidad del procesado.”

El Artículo 312 del mismo cuerpo legal señala: “La sentencia que declare la culpabilidad deberá mencionar como se ha comprobado conforme a derecho la existencia del delito y la responsabilidad del acusado; determinará con precisión el delito por el cual se condena y la pena que se impone. También debe determinar, cuando corresponda, la suspensión condicional de la pena y debe fijar el plazo dentro del cual se ha de pagar la multa.”

De igual forma la Ley de Garantías Jurisdiccionales en su Artículo 3 menciona: “2. Principio de proporcionalidad.- Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional.”

Por el principio de proporcionalidad se introducen en el derecho constitucional las categorías de la antijuricidad y culpabilidad; la responsabilidad de cualesquier persona obedece a la existencia de un daño positivo en los bienes protegidos y no tan solo una intensión, por tanto, la protección de bienes jurídicos verdaderamente amenazados viene a dar significancia a la limitación de derechos y libertades de otras personas (infractores), limitaciones que son contempladas en la normativa constitucional y por ende de aplicación obligatoria.

El principio de proporcionalidad, constituye el punto medio entre el derecho del Estado para castigar y los derechos de las personas, consiguiendo de esta manera que las partes inmersas en un conflicto queden en igualdad de

condiciones, dado que la misma Constitución reconoce el derecho de toda persona declarada culpable, a ser tratada con dignidad y el respeto que como ser humano merece.

De conformidad con el Artículo 138 de la Ley de Tránsito las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

Las contravenciones muy graves, constituyen aquellas violaciones en la que incurre el conductor de un vehículo automotor, de la norma jurídica o mandato establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; en cuyo caso el contraventor será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 10 puntos en su licencia.

Las contravenciones en materia de tránsito tienen su origen en diversas circunstancias entre ellas: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la ley, y; su reglamento, además que por la falta de obediencia a las señalética de tránsito así como a la autoridad competente en la materia, tanto por peatones como por conductores de vehículos.

La diferencia entre las distintas contravenciones obedece a la modalidad y al grado con el cual son cometidos, lo cual a su vez determina la clase de sanciones a ser impuestas por la autoridad al transgresor de la ley, de manera general toda contravención de tránsito es juzgada con la determinación de una sanción o pena, imposición de multa, disminución de puntos en la licencia, prisión, y trabajo comunitario.

Con el incremento al Salario Básico Unificado para el año 2013 refleja no solo ingresos de la economía familiar, sino también, el incremento en el pago de sanciones por infracciones de tránsito.

Para el caso de las contravenciones muy graves, éstas se multan con una remuneración básica unificada, castigo al infractor con prisión de tres días, además de reducción de diez puntos en su licencia de conducir, y; aprehensión del vehículo por veinticuatro horas. En el año 2011 se emitieron 338.438 contravenciones, mientras que en el año 2012 se emitieron 589.048 contravenciones es decir 249.930 más que el año pasado.

Meso:

Resulta innegable que Tungurahua quede apartado del problema planteado en esta investigación denominada “El Principio de Proporcionalidad en la aplicación de las Penas y las Contravenciones muy Graves en el Juzgado Primero de Transito de la Provincia de Tungurahua”, por lo que es necesario mencionar que nuestra legislación tiene un ámbito nacional del cual es parte nuestra provincia, por ende debe cumplir las normas que se han impuesto, la ley de tránsito cita normas y sanciones que deben cumplirse y su trasgresión acarrea una pena, dentro de esta legislación encontramos las contravenciones, entendiéndose como la acción y efecto de contravenir la norma jurídica vigente, es decir que comprende tanto la acción como la omisión producida en contra del mandato legal. Cabanellas la define como “falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley.” (Diccionario Jurídico Elemental, pág. 96)

En tal sentido es importante mencionar el principio de proporcionalidad que es aquel que implica la esencia misma de los principios, responde a la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos. Encuentra su justificación en distintos preceptos de la Constitución.

En Tungurahua ingresan un promedio de 17 contravenciones diarias, en lo que va del año en los meses de enero a mayo 2013, en el Juzgado Primero de

Tránsito de Tungurahua han ingresado un total de 1405 contravenciones de tránsito.

Cuando se habla de una contravención se está hablando de un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia.

Las contravenciones pueden ser muy diversas y aplicarse a numerosos aspectos de la vida social; desde las formas de comportarse públicamente hasta el modo de conducir y manejar un vehículo, entre las contravenciones muy graves que prevé nuestra legislación de tránsito se contemplan: quien conduzca sin haber obtenido la licencia o ésta estuviere anulada, revocada o suspendida, con una licencia de categoría diferente para el tipo de vehículo que conduce; quien faltare de obra al agente de tránsito; quien excediere los límites de velocidad o conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, quienes participen con vehículos en competencias en la vía pública; quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo incapacidad física, menor a quince días; quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o bajo el estado de embriaguez.

Micro:

En Ambato, existen dos Juzgados de Tránsito, ubicados entre las calles Antonio José de Sucre 974 y Guayaquil, en el edificio de la Corte Provincial de Justicia de Tungurahua, segundo piso, oficina 202, el Juzgado Primero de tránsito y el cual se tomó como lugar de investigación para nuestro estudio se encuentra integrado por un juez, un secretario y dos amanuenses, los cuales son servidores públicos al ser contratados por el Estado a través de sus instituciones y en su debida forma, su horario de funcionamiento se lo ha regulado por la misma institución cumpliendo un horario de 8h00 am a 17h00pm, su función primordial

es tramitar todo proceso que llegue a su conocimiento en materia de tránsito y penal, y; concurren con el objetivo administrar justicia.

Las infracciones se cometen a diario. Esto ha provocado que los dos juzgados de tránsito en Tungurahua estén a punto de colapsar.

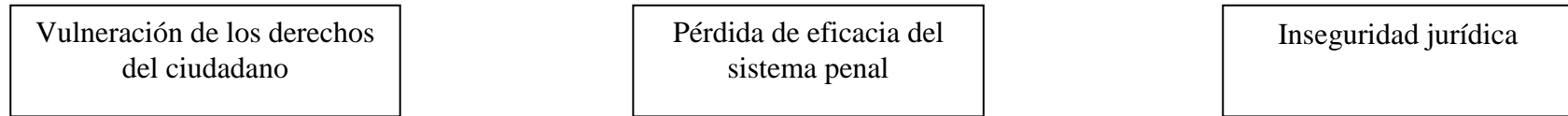
El juez primero de Tránsito, Kléver Pazmiño, dijo “los juzgados de contravenciones surgen para que tramiten con rapidez las infracciones, caso contrario la situación se complica ya que los jueces no se abastecen.

Además, hay que tomar en cuenta que la ley permite tres días para impugnar la contravención y eso obliga al juez emitir una sentencia con “agilidad”. Pese a esta realidad, los juzgados trabajan según su capacidad logística y de personal”.

En cuanto a las infracciones más comunes son conducir utilizando el celular, estacionar los automotores en sitios prohibidos, no portar la licencia de manejo y no poseer los documentos del vehículo en regla; estas contravenciones forman parte de las consideradas muy graves, lo que se evidencia en el gran índice de infracciones que se cometen en nuestra ciudad de Ambato.

Árbol de Problemas

Efectos:



Problema:

¿La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua?

Causas:

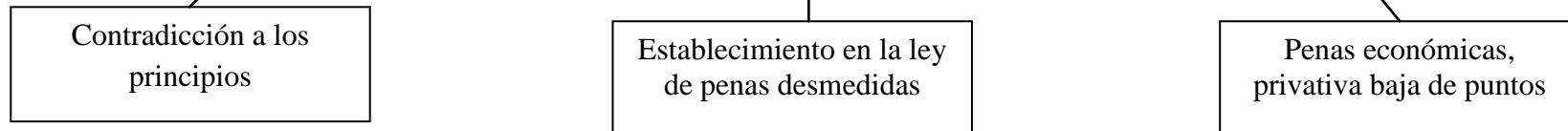


Gráfico N° 1

Fuente: Investigadora

Elaboración: Investigadora

Análisis Crítico

Como una forma de prevenir la alta incidencia de accidentes de tránsito se ha impuesto sanciones a las infracciones en esta materia, por otro lado las penas impuestas a las contravenciones muy graves, son un problema que a dado mucho de que hablar, de forma que afecta a la sociedad, es así que en varios casos se han aplicado estas sanciones que si bien la ley lo permite no son las correctas, ya que al aplicar en conjunto las sanciones, contradicen a los principios como el principio de justicia, y el principio de proporcionalidad, al respecto nuestra constitución contempla en su Art. 76 numeral 6 “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”, lo que emerge que se violenta un principio constitucional vulnerando así los derecho de los ciudadanos.

La utilización desmedida de las sanciones impuestas en la ley de la materia, que conllevan una privación o una restricción de la libertad, multa económica, baja de puntos, en las contravenciones muy graves de tránsito, sin una valoración de la gravedad de la infracción, limita su uso, dando como resultado la falta de proporcionalidad de la pena, es decir su falta de razonabilidad, racionalidad, o exceso de la pena impuesta, lo que provoca una pérdida de la eficacia del sistema penal.

La seguridad jurídica forma el conjunto de procedimientos jurídicos eficaces, que hacen posible al hombre ejercitar sus derechos en forma libre; lo cual se constituye a la vez una protección frente a la violación del orden jurídico que provengan del propio Estado o de los particulares; esta seguridad jurídica demanda que las decisiones de los operadores de justicia sea coherente con los hechos y el sistema jurídico vigente, de apartarse de esta regla general se caería en el campo de la arbitrariedad , dando como lógica consecuencia la vulneración de derechos que a su vez genera inseguridad jurídica.

La aplicación unánime de las sanciones económica, privativa de la libertad, baja de puntos que se emiten por sentencia en las contravenciones muy graves de

tránsito causan un impacto de desacuerdo social, ya que violenta ciertos principios constitucionales actos que provocan la inseguridad jurídica, pues la pena debe garantizar en todo momento un equilibrio entre el derecho a castigar del Estado y los derechos de las personas sometidas a un proceso penal.

Prognosis

Las reformas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, si bien están encaminadas a mejorar la administración del tránsito, y; a la vez al establecimiento de correctivos o sanciones correspondientes pueden resultar extrañas y de no darse una reforma a las mismas éstas continuaran vulnerando los derechos del ciudadano y causando inseguridad jurídica, provocado por la falta de proporcionalidad en la aplicación de las penas en las contravenciones de muy graves de tránsito.

Formulación del problema

¿La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua?

Interrogantes de la investigación

1. ¿Existe el principio de proporcionalidad en la aplicación de penas en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua?
2. ¿Las sanciones a las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua responden al principio de proporcionalidad?
3. ¿Qué alternativa de solución existe al problema planteado?

Delimitación del objeto de la investigación

Delimitación de contenido

CAMPO: Derecho.

ÁREA: Tránsito.

ASPECTO: Contravenciones muy graves.

Delimitación espacial

La investigación se realizará en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

Delimitación temporal

Enero – Mayo2013.

Unidades de observación

- Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.
- Conductores profesionales.

Justificación

El problema de investigación esbozado tiene singular originalidad e interés, por cuanto involucra, el análisis del principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas en las contravenciones muy graves, tema inédito y no planteado para su tratamiento.

La importancia de la investigación se encuentra plenamente justificada, en virtud de que se propone la conformidad entre la falta o contravención muy grave cometida y la sanción correspondiente por la misma, que deben guardar

conformidad con las garantías constitucionales y procesales del juicio, en íntima relación con la visión del órgano de gobierno, administración, vigilancia y disciplina de la Función Judicial la cual es “Garantizar el acceso a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de derechos con eficacia, integridad y transparencia asegurando el debido proceso y la seguridad jurídica”.

Los resultados alcanzados en el desarrollo de la investigación permitirán operar cambios necesarios en cuanto a la desigualdad en la aplicación de penas, siendo beneficiarias aquellas personas que si bien han incurrido en faltas de tránsito se consideren perjudicadas en el sentido de haberse vulnerado sus derechos y garantías consagrados en la normativa constitucional.

La factibilidad de la investigación es evidente, toda vez que se cuenta con todos los recursos necesarios: humanos, técnicos, temporales, bibliográficos, de campo, económicos; indispensables para el desarrollo de la misma en todas y cada una de sus etapas.

Es necesario considerar el desarrollo de acciones nuevas o políticas públicas específicas para prevenir y sancionar la violación de derechos, esto es, realizado un esfuerzo aunado entre el aparato estatal y la sociedad en su conjunto, de promoción, capacitación, enseñanza y difusión, sin precedente, a través de foros, talleres, cursos, seminarios, diplomados, mesas redondas y conferencias, que se impartan en todo el país.

Objetivos

Objetivo General

- Determinar si la ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

Objetivos Específicos

- Diagnosticar si existe el principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas en el en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.
- Analizar si las penas a las contravenciones muy graves en el en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua responden al principio de proporcionalidad.
- Diseñar una alternativa de solución para el problema planteado.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Seguidamente de una pormenorizada investigación en las instituciones de enseñanza superior, entre las que se señalan la Universidad Técnica de Ambato, Universidad Regional Autónoma de los Andes, Universidad Central del Ecuador (Universidad Técnica del Norte), se verificó la inexistencia de trabajos investigativos actualizados respecto del tema de estudio planteado por la parte investigadora que puedan servir de sustento; sin embargo, se han considerado los siguientes documentos que permitieron determinar la originalidad y pertinencia del problema de investigación:

Tema de Tesis:

“Ejecución de las sanciones administrativas y pecuniarias por Contravención de tránsito, seguridad ciudadana, participación ciudadana, ineficacia de la administración de justicia y combate a la impunidad”.

Autores: Dr. Manuel Alarcón Gavilanes

Dr. Luis lema Almagro

Obra proporcionada por: Universidad Regional Autónoma de los Andes.

Año: 2011

Tema de Tesis:

“Causas que generan los altos índices de Contravenciones de Tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias”.

Autor: Gustavo Enríquez

Obra proporcionada por: Universidad Central del Ecuador (Universidad Técnica del Norte).

Año: 2010

Título de Libro: “Nueva Justicia Constitucional”

Autor: Colón Bustamante Fuentes

Año: 2011

Título de Libro: “Derecho Constitucional Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica”

Autor: Jorge Zavala Egas

Año: 2010

Título de Libro: “Introducción al derecho Procesal Constitucional”

Autor: Osvaldo Alfredo Gozaíni

Año: 2009

Título de Libro: “El principio de Proporcionalidad y la Interpretación Constitucional”

Autor: Miguel Carbonell

Año: 2008

Título de Libro: “Manual 2 Actualizado de Tránsito Teórico – Práctico”,

Autor: Fernando Yávar Núñez

Año: 2012

Título de Libro: “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”

Autor: Simón Bolívar Gallegos Gallegos

Año: 2010

Título de Libro: “Manual de Conducción – Formación de Conductores no Profesionales”

Autor: Practicar

Año: 2009

Título de Libro: “Beber y Conducir – Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales”

Autor: Organización Panamericana de la Salud

Año: 2010

Fundamentación

Fundamentación Filosófica

El problema de investigación tomará como fundamento el paradigma crítico propositivo, como una alternativa para la investigación dentro del área del derecho penal (tránsito) mismo que se fundamenta en el cambio de esquemas a nivel social.

Es crítico por cuanto analiza una situación real de carácter jurídico, como es el principio de proporcionalidad, y; propositivo en virtud de que busca proponer una alternativa de solución a la aplicación de penas a las contravenciones muy graves.

Fundamentación Legal

Artículos: 76 numeral 6, y; 77 numeral 11, de la Constitución de la República del Ecuador, artículo: 29, del Código Penal.

- La Constitución de la República, como norma fundamental del Estado en sus artículos pertinentes establece lo siguiente:

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

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”.

Art. 77. “En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:

11. La jueza o juez aplicará de forma prioritaria sanciones y medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con las circunstancias, la personalidad de la persona infractora y las exigencias de reinserción social de la persona sentenciada.

- El Código Penal como conjunto de normas punitivas que sirven para regular, un determinado asunto, señala:

Art. 29. “Son circunstancias atenuantes todas las que, refiriéndose a las causas impulsivas de la infracción, al estado y capacidad física e intelectual del delincuente, a su conducta con respecto al acto y sus consecuencias, disminuyen la gravedad de la infracción, o la alarma ocasionada en la sociedad, o dan a conocer la poca o ninguna peligrosidad del autor, como en los casos siguientes:

1. Preceder de parte del acometido, provocaciones, amenazas o injurias, no siendo éstas de las calificadas como circunstancias de excusa;
2. Ser el culpable mayor de sesenta años de edad;

3. Haber el delincuente procurado reparar el mal que causó, o impedir las consecuencias perniciosas del acontecimiento, con espontaneidad y celo;
4. Haber delinquido por temor o bajo violencia superables;
5. Presentarse voluntariamente a la justicia, pudiendo haber eludido su acción con la fuga o el ocultamiento;
6. Ejemplar conducta observada por el culpado con posterioridad a la infracción;
7. Conducta anterior del delincuente que revele claramente no tratarse de un individuo peligroso;
8. Rusticidad del delincuente, de tal naturaleza que revele claramente que cometió el acto punible por ignorancia;
9. Obrar impulsado por motivos de particular valor moral o social;
10. La confesión espontánea, cuando es verdadera;
11. En los delitos contra la propiedad, cuando la indigencia, la numerosa familia, o la falta de trabajo han colocado al delincuente en una situación excepcional; o cuando una calamidad pública le hizo muy difícil conseguir honradamente los medios de subsistencia, en la época en que cometió la infracción; y,
12. En los delitos contra la propiedad, el pequeño valor del daño causado, relativamente a las posibilidades del ofendido”.

Categorías Fundamentales

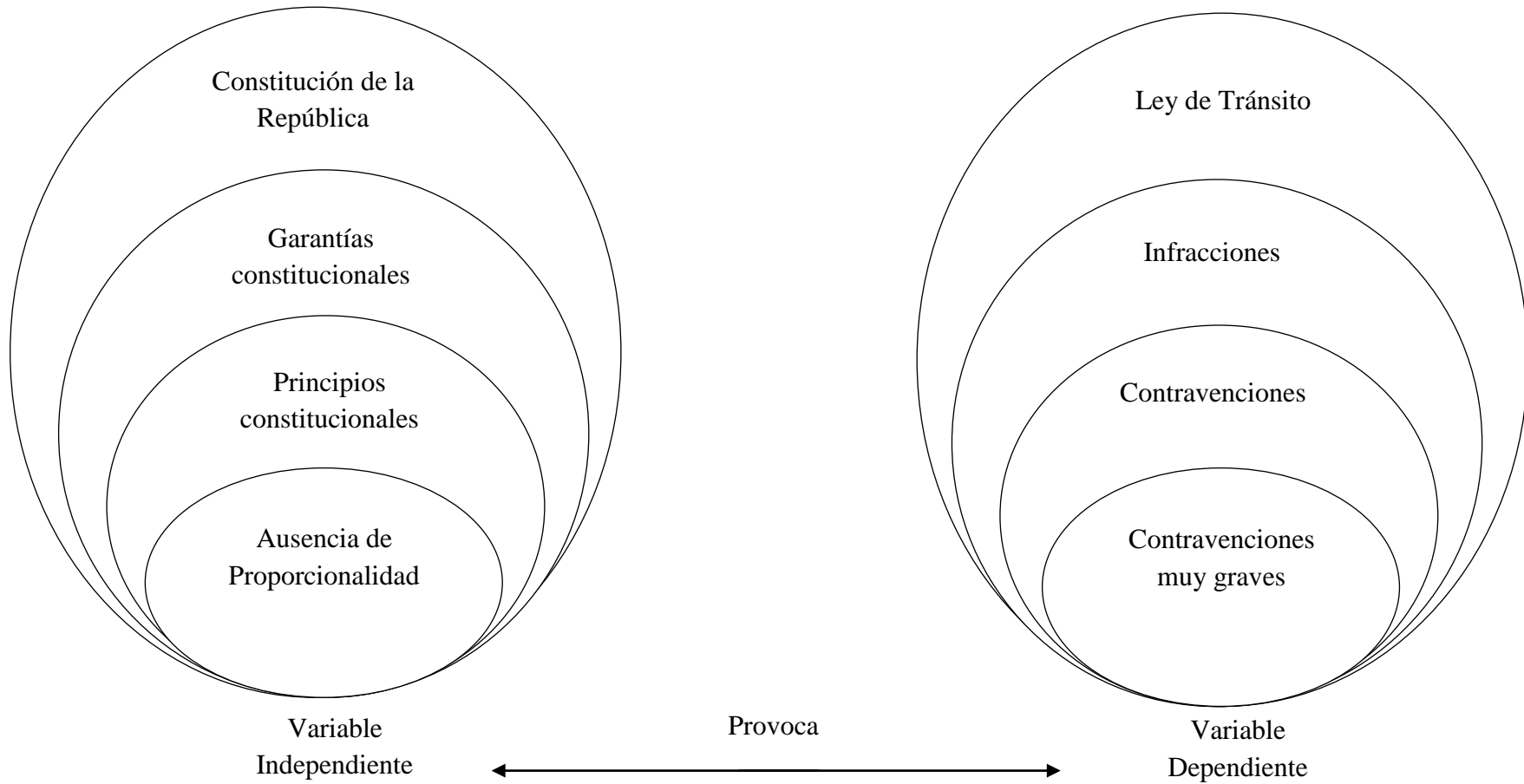


Gráfico N° 2
Fuente: Investigadora
Elaboración: Investigadora

Constelación de Ideas de la Variable Independiente

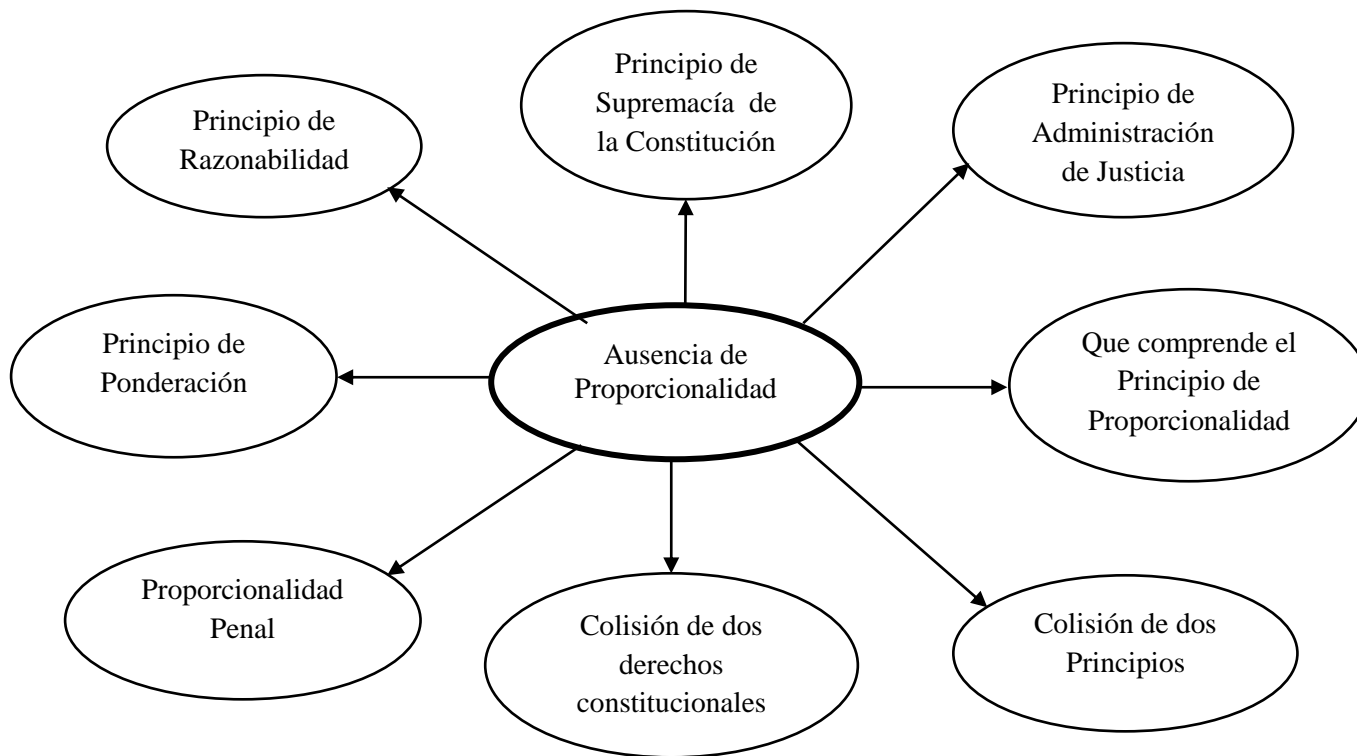


Gráfico N° 3
Fuente: Investigadora
Elaboración: Investigadora

Constelación de Ideas de la Variable Dependiente

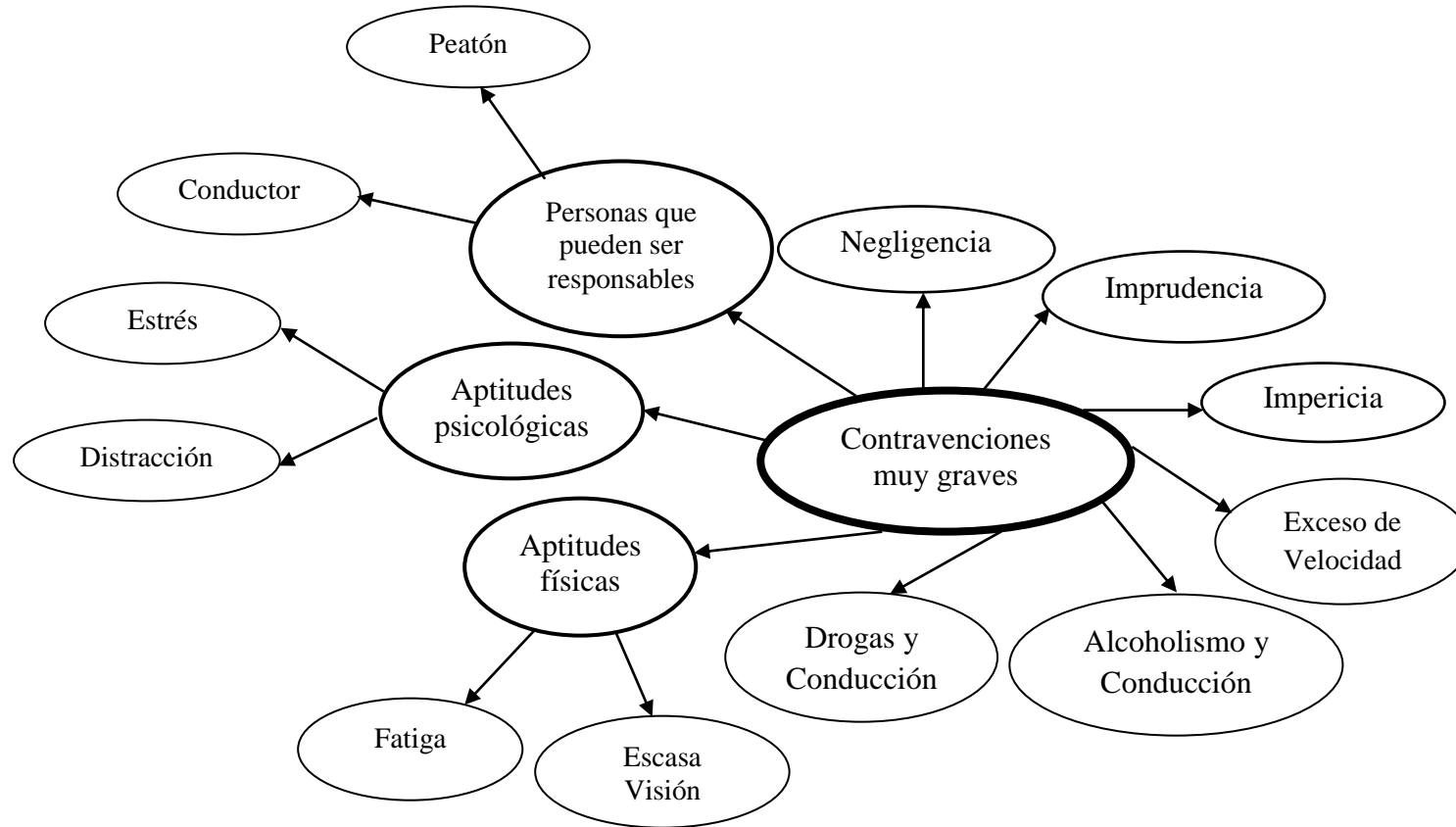


Gráfico N° 4
Fuente: Investigadora
Elaboración: Investigadora

Constitución de la República

Colón Bustamante Fuentes, “Nueva Justicia Constitucional”, año: 2011, pág. 90-91, dice: “La Constitución es un texto solemne a través del cual es organizado el poder del Estado mediante sus instituciones políticas y en el que se establece el régimen de garantías a los derechos fundamentales.”

La Constitución es la expresión de la voluntad soberana, es la norma básica constituida por principios y garantías fundamentales por la que se rige un estado, su formulación legal está dado por un ordenamiento jurídico que protege la dignidad, la libertad y la igualdad humana, esta norma contiene la estructura de los poderes estatales y los derechos fundamentales del hombre, por lo que se considera un documento legal supremo, al ser así con el respeto siempre a la supremacía que a esta se la infunde y sus respectivas limitaciones se procede a la creación de las demás normas que rigen las relaciones de los hombres, se estructura en un entorno conforme la realidad de la población de un estado.

La Carta Magna como organizadora de un Estado es la defensora y protectora de los derechos y libertades que gozan los ciudadanos de un determinado estado, por ello de lo gran importante que es el de tener una constitución que en verdad se transforme efectivamente a favor del pueblo, que no se contradiga con la realidad de las cosas y que se mantenga bajo un proceso especializado que estudie cada paso conforme a la función para la que ha sido creada, asegurando los respectivos intereses de los miembros de una comunidad social, evitando los abusos que se pueden dar y violaciones a los derechos fundamentales.

Jorge Zavala Egas, “Derecho Constitucional Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica”, año: 2010, pág. 283, dice: “La Constitución es el vértice de la pirámide jerárquica y su propia identidad es la que imprime la del sistema jurídico entero.”

En la jerarquía de la pirámide de las normas, la Constitución lleva el lugar supremo, Nuestra Constitución Política al ser la máxima ley de nuestro país, en su artículo 424 dice: “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.”; en mención escrita se estipula su supremacía, y el respeto que ha esta le debe los poderes públicos ya que es la responsable de mantener jurídicamente el estado social de derechos.

En el mismo artículo inciso segundo de la norma en mención dice: “La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.”; lo que permite entender que el fin de esta norma es buscar el bien común, la igualdad, solidaridad y más valores que permitirán a los ciudadanos vivir a plenitud sus derechos, por otro lado posee principios fundamentales que determinan la efectividad de la norma, así tenemos el principio de proporcionalidad llamado a garantizar la igualdad entre un acto que trasgreda las normas jurídicas y la aplicación de su sanción.

Garantías Constitucionales

Colón Bustamante Fuentes, “Nueva Justicia Constitucional”, año: 2011, pág. 209, dice: “Las garantías constitucionales son efectivas para el ejercicio y defensa de los derechos constitucionales, sirven para prevenir, cesar o corregir la vulneración de un derecho reconocido y protegido por la Constitución.”

Las Garantías Constitucionales llamados también instrumentos jurídicos de protección de los derechos de las personas, son mecanismos de defensa, resguardo, custodia y protección de derechos, en forma directa presionan al estado en pos de una vigilia en el cumplimiento de las obligaciones de los poderes públicos, convirtiéndose en el respaldo mediante el cual se pretende dotar de una mayor seguridad y respeto a los derechos de los seres humanos, por lo que se debe

entender que las garantías vincula el amparo al ciudadano común con respecto al estado.

De igual forma habilita a los poderes públicos para hacer práctica las políticas hacia el efectivo goce de los derechos de las personas, estos mecanismos jurisdiccionales que no son más que un conjunto de instrumentos procesales y de derechos de orden constitucional son garantistas de la misma y de su existencia, aplicables en su estricto contenido como recursos o procedimientos formales, las Garantías Constitucionales son el medio adecuado que tienen los Estados para asegurar que en el evento de transgredirse o desconocerse un derecho fundamental establecido en dicho ordenamiento se puedan reconocer o reparar.

José C. García Falconí, “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, año: 2003, pág. de antecedentes, dice: “Quiero comenzar este Compendio manifestando de manera categórica, que hablar del DEBIDO PROCESO y de las GARANTIAS CONSTITUCIONALES, es hablar del respeto a los Derechos Humanos en la administración de justicia en general; pero sobre todo en materia penal, que como sabemos se refiere a aquellos derechos fundamentales que les son reconocidos a cualquier persona, que por una u otra razón, justa o injustamente entra en contacto con la rama penal.”

Las garantías son aquellas incluidas en la constitución de forma que organiza un estado, generalmente con normas apegadas a la realidad de su población, cuya disposición evita la vulneración de derechos, y su violación es resuelta ante los órganos judiciales para la preservación o restitución de un derecho, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 10 al respecto manifiesta: “Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozaran de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales.”

La ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional en su artículo 1 dice: “Esta ley tiene por objeto regular la jurisdicción constitucional, con el fin de garantizar jurisdiccionalmente los derechos reconocidos en la

Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos y de la naturaleza; y garantizar la eficacia y la supremacía constitucional.”; Con lo antepuesto se corrobora que nuestra constitución es garantista de derechos, y poseedora de una ley de garantías jurisdiccionales, denota así garantizar la debida proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales puesto que se encuentra prescrita en ella.

Principios Constitucionales

Jorge Zavala Egas, “Derecho Constitucional Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica”, año: 2010, pág. 104, dice: “Según DWORKIN, por el contrario, los principios son vinculantes para los jueces, son preceptos obligatorios y ambos, principios y normas componen el Derecho.”

En el campo de las actividades jurídicas, los Principios Constitucionales son normas de orden generales del derecho, reconocidos en forma prescrita en la constitución con un ámbito referente de obligatoriedad para la efectiva aplicación de la ley en pro de las personas, su forma imperativa hace que sea de inexcusable cumplimiento por lo que no se puede omitir o modificar salvo que la ley expresamente autorice hacerlo, ello implica que no se puede vulnerar lo estipulado en la Constitución ni por la forma ni por el fondo, de ahí que los principios constituyen límites al ejercicio de los poderes del Estado.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo once numeral seis dice: “Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía.”; recurre al termino inalienables por cuanto no se puede enajenar, es decir, ni transmitir, ni ceder ni vender legalmente; denomina también que es irrenunciable no pudiendo renunciar a este pues garantiza a los habitantes el derecho a la seguridad social; son indivisibles pues no se permite dividirlos; interdependientes es decir no dependen de nadie sino de sí mismos; de igual jerarquía no habiendo principio superior o que otros estén bajo alguno.

Wilson Andino Reinoso, “La Acción Ordinaria de Protección en el Derecho Constitucional”, año: 2011, pág. 115, dice: “Como dejamos expuesto, al regirnos una Constitución de derechos y justicia en la que prevalecen los principios, por su carácter normativo, por consiguiente garantista, su aplicación es directa e inmediata aun sin invocarlo, es pues, deber del operador de justicia aplicarla.”

Los principios como normas positivas son vinculantes para los jueces quienes también garantizaran su aplicación de forma directa y sin que ninguno de ellos puedan ser infringidos so pena de invalidez de sus actos, estos son de origen político y jurídico, políticos aquellos gubernamentales señalados en la constitución y de origen jurídico los plasmados en la misma derivados de la ley, en si son aquellas fuentes fundamentales que contribuyen a condicionar y orientar la comprensión, interpretación y aplicación de un ordenamiento jurídico, como ejemplo el principio de proporcionalidad, que es aquel que está encargado de la simetría entre la infracción y la pena.

Los principios constituyen un límite al poder punitivo o sancionador del Estado, permiten que la norma sea aplicada de mejor manera y cumpla los fines para los que fue creada, sin dejar a la deriva derechos que pueden ser violentado, omitidos, o sufrir cualquier otro agravio, que denotaran una injusticia, estos principios serán los rectores de la búsqueda de la justicia, ya que desde la historia el ser humano anheladamente busca una sociedad justa en pro de las personas y, por lo tanto, estaremos frente a un Estado de derecho, que nos permitirá un mejor vivir.

Ausencia de Proporcionalidad

Wilson Andino Reinoso, “La Acción Ordinaria de Protección en el Derecho Constitucional”, año: 2011, pág. 143, dice: “La finalidad última del principio de proporcionalidad es, obviamente, evitar que el Poder público que tenga atribuida la competencia para aplicar los límites a un derecho fundamental vulnere en su aplicación su contenido esencial.”

La Proporcionalidad es un principio reconocido por la constitución, a fin de evitar una utilización desmedida de las sanciones por trasgresión a la ley, suele estudiarse en el sentido en que la pena optima ha de ser cualitativa y cuantitativamente adecuada al fin, el interés de la proporcionalidad somete elementos de racionalidad en las decisiones de los poderes políticos, administrativos y jurídicos, la noción jurídica de este conlleva a que es un mandato de optimización que busca la igualdad y la justicia, y que el castigo se compadezca con la infracción.

La proporcionalidad en la aplicación de las penas por Contravenciones muy Graves en materia de tránsito en nuestra legislación prevalecen ausente pues la pena que se impone por esta contravención está dada de manera desmedida lo que da como resultado el cometimiento de una injusticia, por lo que se debe elegirse la medida o sanción que sea adecuada para alcanzar el fin que la justifica, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 145 dice: Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: (...); lo que no soluciona el problema pues la prisión a parte de afectar a la persona no la corrige, y el conjunto de estas tres desproporcionan la pena.

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 354, dice: “Por este principio de proporcionalidad, es que el Estado debe evitar la criminalización de conductas, cuando tenga otros medios menos nocivos de derecho penal para proteger los bienes jurídicos que pretende amparar.”

Al ser considerada como principio la proporcionalidad, se debe entender que la potestad sancionadora del Estado en todo ámbito se limita a los principios constitucionales que regulan el poder político y el jurídico del estado, su ausencia o carencia sería un golpe que traería graves problemas en común a los individuos de una sociedad, pues una pena o sanción sin la debida proporcionalidad alcanzaría

en vez de la justicia lo contrario, en consideración los legisladores debería analizar profundamente este principio al momento de estipular sanciones o penas por la trasgresión a la ley.

Más aún si nuestra Constitución en su artículo 76 numeral 6 manifiesta: “La ley establece la Proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” lo que permite entender que la sanción debe ser ajustada a la gravedad de la infracción donde se valore la carga o gravedad de la pena, debido a que es una relación entre magnitudes medibles, que buscan como fin único y de gran volumen que se respete el derecho que todas las personas merecen y que la sanción sea de acuerdo a la gravedad misma que compete a la trasgresión de la norma reguladora, evitando la criminalización de conductas y tomando otros medios menos nocivos.

Principio de Supremacía de la Constitución

Oswaldo Alfredo Gozaíni, “Introducción al derecho Procesal Constitucional”, año: 2009, pág. 108, dice: “Es una norma superior y por eso subordina jerárquicamente la producción, legislativa, inclusive, a la sentencias judiciales que deben acatar las finalidades dispuestas por la Constitución.”

Este principio permite entender que la Constitución es la norma superior de un estado, por el cual se organiza el mismo y emanan las diferentes legislaciones que van a regir a los ciudadanos que habitan en un determinado lugar geográfico, adquiere la supremacía jerárquica ya que esta norma fija los límites y define las relaciones entre los poderes del Estado, y de estos con sus ciudadanos, su jerarquía cumple un papel importante ya que las normas que emanen de ella sin duda responderán con respeto a sus fines y estarán por debajo de sus dimensiones.

Establecen las bases para su gobierno y para la organización de las instituciones en que tales poderes se asientan, este documento busca garantizar al pueblo sus derechos y libertades, pero de nada vale el Principio de Supremacía si no existe un mecanismo que lo garantice, a este mecanismo se lo conoce como

Control de constitucionalidad y juntos son dos de los más importantes pilares de la teoría constitucional, este control permite el mejor desenvolvimiento y aplicación de los derechos fundamentales de las personas.

Rafael Oyarte Martínez, “Curso de Derecho Constitucional”, año: 2005, pág. 88-89, dice: “Se puede establecer en un texto constitucional que la ley orgánica tenga una jerarquía superior a la ley ordinaria, aunque inferior al Texto Fundamental.”

La jerarquía de la Constitución conlleva a que este en un nivel fundamental, las leyes Orgánicas, Especiales, Ordinarias, Decretos de ley que si bien emanan del nivel fundamental se encuentran netamente englobadas en un nivel legal, los Reglamentos, Ordenanzas, Sentencias en un nivel sub legal, nuestra Constitución en su artículo 425 dice: “El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.”

La ley suprema es así que debe establece la debida proporcionalidad, sus normas y las emanadas de ella deben suministrar la igualdad entre la infracción y las sanciones, la Constitución al ser la norma suprema jerárquicamente que garantiza en si la vigencia de un orden social justo, fundado en la dignidad y solidaridad humana, defendiendo las libertades y más derechos, debe mantener la proporcionalidad, es así que nuestra constitución en su artículo 76 numeral 6 manifiesta: “La ley establece la Proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” por lo que se entiende que esta busca la armonía y justicia social.

Principio de Administración de Justicia

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el

Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 91, dice: “Recordemos, como lo hago a través del presente trabajo que la administración de justicia es un servicio público, o sea una actividad del Estado dirigida por normas del derecho público para satisfacer necesidades colectivas.”

La administración de justicia en un sentido amplio es un tema de gran importancia, pues su función esencial es la de garantizar la protección de los derechos fundamentales que se encuentran plasmados en nuestra Constitución y mas legislaciones, por ende esta debe arbitrar los conflictos que puedan surgir, entre particulares como entre ellos y el Estado, también se entiende como el conjunto de normas, instituciones y procesos, formales e informales, utilizados para resolver los conflictos individuales y sociales que surgen como consecuencia de la vida en colectividad.

La administración de justicia al ser un servicio público que está bajo la tutela de la Función Judicial, debe obrar en busca de la justicia y aquellos llamados a juzgar deben hacerlo cumpliendo las normas que la Constitución y sus derivadas disponen, estas personas deben ser dinámicas y buscadores de la justa verdad, lo que les convierte realmente en el juzgador que quiere la sociedad; no al hombre que por su actitud totalmente pasiva puede hasta convertirse en cómplice de los abusos contra la función judicial, tomar a los jueces como instrumentos para fines solamente de presión.

Colon Bustamante “Fuentes, Nuevo Estado Constitucional de Derecho y Justicia”, año: 2012, pág. 94, dice: “Las juezas y jueces, en el ejercicio de sus funciones, se limitaran a juzgar y hacer que se ejecute lo juzgado, con arreglo a la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos y las leyes de la República.”

La potestad de administrar justicia le pertenece a los jueces y tribunales debidamente reconocidos por la ley, el ejercicio por parte de los magistrados, de potestad para resolver los casos cuyo conocimiento les corresponda deben realizarse de forma imparcial, es conocido así que juzgaran y harán ejecutar lo

juzgado, motivo por el cual cuentan con el apoyo de la fuerza pública, nuestra Constitución al respecto manifiesta en su artículo 167 lo siguiente: `` La potestad de administrar justicia emana del pueblo y se ejerce por los órganos de la Función Judicial y por los demás órganos y funciones establecidos en la Constitución.

La Constitución también en su artículo 76 numeral 1 manifiesta: “Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes” así mismo el artículo 82 del mismo cuerpo legal manifiesta: “ El derecho a la seguridad Jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas, y aplicadas por las autoridades competentes.”; respecto a lo mencionado se puede entender que la Constitución esta normada con el objetivo de alcanzar una verdadera administración de justicia, limitando y obligado a las autoridades competentes su fiel cumplimiento.

Que comprende el Principio de Proporcionalidad

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 354, dice: “Este principio busca que la medida no solo tenga un fundamento legal, sino que sea aplicada de tal manera, que los intereses jurídicos de otras personas o grupos, no se vean afectados o que ello suceda en grado mínimo, así se consagra el equilibrio entre los principios en conflicto.”

La Proporcionalidad comprende la adecuación de los medios, el proceso, la sanción que se escoge para la obtención del fin que se persigue, y que debe ser coordinado, adecuado de forma tal que no se violente otro derecho, la necesidad de utilización de estos medios se da con la finalidad que no existan otro medio que pueda conducir al fin y que sacrifique en menor medida los principios constitucionales aplicados por el uso de estos, entendiéndose que exista proporcionalidad entre medios de forma tal que el fin no sacrifique principios constitucionales más importantes.

Este es una forma que tiene por objeto limitar la impertinencia del Estado en la afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, se debe aplicar el examen de proporcionalidad para evaluar la constitucionalidad de una medida restrictiva de derechos fundamentales, con fundamentación en una relación del medio con el fin, que debe ser idónea, legítima, útil y práctica para obtener los resultados planteados siempre y cuando no vulnere los derechos de la constitución, además de ser útil su aplicación debe ser necesaria y adecuada para obtener un fin legítimo.

Colisión de dos Principios

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial, año”: 2009, pág. 68, dice: “Cuando dos principios entran en colisión, por ejemplo el derecho de legítima defensa y el juicio en ausencia, uno de los dos principios tiene que ceder ante el otro, pero esto como dice la doctrina no significa declarar inválido el principio desplazado ni que en el principio desplazado haya que incluir una cláusula de excepción.”

Un principio es una ley o regla que se cumple o debe seguirse con cierto propósito, como consecuencia necesaria de algo o con el fin de lograr cierto objetivo, cuando existe la colisión o encuentro de dos principios que entran en conflicto, limitando la posibilidad jurídica del cumplimiento del otro, se desplaza o cede el menos importante, es decir prima el principio con mayor peso de esta forma uno de los principios precede al otro, debiendo resolverse a través de una ponderación de los intereses opuestos, y teniendo siempre en cuenta que lo primordial es la búsqueda de la proporcionalidad.

Cuando dos principios entran en choque tal es el caso cuando, según un principio, algo está prohibido y, según otro principio, está permitido uno de los dos principios tiene que ceder ante el otro, por lo que la decisión judicial debe ser tomada mediante mecanismos que permitan una justificación legítima que

justifique el peso, cuyo peso específico, que será la afectación que se da a los principios en concreto; el peso abstracto, es el valor e importancia que se le da a un principio dentro de una sociedad y época determinados; y, la seguridad de las premisas fácticas, que es el grado de seguridad que se tiene de que se dé la afectación al principio.

Colisión de dos derechos constitucionales

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 351, dice: “Cuando hay colisión entre dos derechos constitucionales, hay que aplicar el principio de proporcionalidad, que sirve como punto de apoyo y el de ponderación.”

Debe entenderse por derechos constitucionales aquellas normas incluidas constitutivamente en la carta fundamental denominada constitución, es decir, son aquellos derechos que dentro del ordenamiento jurídico disfrutan de un estatus especial en cuanto a garantías, teniendo claro el concepto de derechos fundamentales y si se desea entender de forma clara y concisa el conflicto que puede desatarse cuando colisionan dos derechos constitucionales, es necesario entender la magnitud o el campo de incidencia que tiene cada uno en el caso concreto, es por esto que se vuelve indispensable para el análisis, el reconocimiento de estos conceptos, sus dimensiones y la relación que mantienen entre sí.

Los derechos fundamentales son realidades jurídicas que de modo natural tienden a chocar, lo cual lleva a admitir que los conflictos se hacen ineludibles, frente a una situación de conflicto, la solución se reduce sólo a preferir un derecho y desplazar el otro, es decir, poner a uno de los derechos en conflicto por encima del otro. Para esto se hace necesario encontrar los componentes que justifiquen la particularidad de un derecho en menoscabo del otro, los principales mecanismos

de solución que utilizan quienes parten de una visión conflictiva de los derechos humanos son la jerarquía y la ponderación de derechos.

Miguel Carbonell, “El principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional”, año: 2008, pág. 157, dice: “El primer paso de este examen es la determinación con precisión de la colisión entre, por lo menos, dos normas iusfundamentales o que se refieren a bienes colectivos constitucionales (una de esas normas es la que justifica el fomento del fin, la otra norma es la que se refiere al derecho fundamental afectado por la implementación del medio), que no pueden ser realizadas al mismo tiempo y bajo las mismas circunstancias del caso de forma completa.”

Las eventuales contradicciones que podrían ocurrir entre dos derechos constitucionales, son bastante frecuentes, pensemos en la confluencia, de la libertad de expresión y el derecho al honor; de la libertad de información y del derecho a la intimidad, por ello cuando se presenta un conflicto entre dos derechos constitucionales y uno no puede ser declarado inválido según los criterios de jerarquía, solo puede solucionarse mediante la ponderación, esto permitirá en gran medida prestar una solución que podría ser tomada como la mejor.

La ponderación de derechos no habla de contradicción entre estos, sino de una medición del que tiene mayor peso, por lo que se debe estudiar qué derecho es proporcional a la luz de la importancia de otro afectado; para ello el juez primero debe determinar cuál es el derecho más proporcional, esto es que no se sacrifique valores y principios; de tal manera que el juez debe utilizar la hermenéutica jurídica en estos casos, especialmente para controlar los excesos de las actividades estatales, que a vista de todos en muchos casos se han dado a notar y muy poco se ha hecho.

Proporcionalidad Penal

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el

Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 357, dice: “El principio de proporcionalidad es un concepto que aparece cada vez más como un criterio para determinar el contenido de los derechos fundamentales que resulta vinculante para el legislador, especialmente al derecho de la igualdad y a la administración de la justicia penal.”

Aquí el principio de proporcionalidad tiene un fértil terreno para difundirse, y su naciente libertad le otorga la virtualidad de dar concreción a las finalidades retributivas de la norma penal, y de esa forma contribuye en unas de las más relevantes directrices de racionalización en el ejercicio del derecho sancionador, lo que permite las saliente directrices hacia la humanización de las penas, convirtiéndose hoy en un verdadero principio limitador del ius puniendi, expresión latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado.

El derecho penal quizá es el que más se ha discutido en cuanto a su proporcionalidad pues en este es evidente que la pena tiene que ver con la privación de la libertad a un individuo que ha cometido una infracción, con el debido cumplimiento del debido proceso al finalizar una causa dará como sanción la prisión en un gran porcentaje, por ello de importancia que la infracción tenga una proporcionalidad con la pena y no abusos o excesos que violenten los derechos que los individuos tienen.

José Carlos García Falconí, “Principios Generales”, año: 2009, pág. 116, dice: “El principio anterior tiene por finalidad evitar la arbitrariedad, el abuso y la tiranía de la pena desproporcionada, inadecuada e inútil.”

Vale señalar que actualmente más allá, y ante la necesidad de cautelar los intereses y valores fundamentales que rigen la sociedad, se debe considerar la proporcionalidad para el adecuado equilibrio entre la reacción penal y sus sanciones, tanto en el momento de la individualización legal de la pena como en el de su aplicación judicial, quizá castigar con una sanción fuerte sea una opción de justicia, pero la misma debe ir conforme a la gravedad del hecho delictivo, así se podrá ver una justicia verdadera sin ataduras e intereses desproporcionados.

Cabe precisar que el principio de proporcionalidad se crea en un elemento definidor de lo que ha de ser la intervención penal, desde el momento en que trata de traducir el interés de la sociedad en imponer una medida de carácter penal, necesaria y suficiente, para la represión y prevención de los comportamientos delictivos, y por el otro, el interés del individuo en la eficacia de una garantía consistente en que no sufrirá un castigo que exceda el límite del mal causado, por lo que el legislador al momento de plantear sanciones debe tener en cuenta el equilibrio de la infracción y la pena, y la sociedad recalcar el reclamo si en realidad se ve un abuso por la entidad estatal referente al tema.

Principio de Ponderación

Jorge Zavala Egas, “Derecho Constitucional Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica”, año: 2010, pág.379, dice: “La ponderación es solo una organización de elementos que permite fundamentar una relación de precedencia condicionada entre los principios en colisión para así establecer cuál de ellos debe determinar la solución del caso concreto.”

Los principios así como los derechos fundamentales tiene un peso, cuando estos entran en colisión entre sí en un caso concreto, para determinar cuál de ellos es el más efectivo en circunstancias específicas y por cuanto cual determina la solución en un caso, es menester que se involucre un principio de gran importancia denominado ponderación, que es aquel que establece entre el choque de dos principios, de dos derechos fundamentales o de un principio con un derecho fundamental cual es el que mayor peso tiene de los dos respectivamente.

Si bien la medición de derechos faculta a la ponderación conocer su peso y cuál de ellos es el más efectivo para su aplicación y pleno goce de los derechos de las personas en una sociedad, será necesario la argumentación en el que pueda hacerse valer sus apreciaciones empíricas sobre las circunstancias en la que se desarrolle la ponderación, argumentación que debe ser debidamente fundada ya que ella conllevara a decidir sobre los derechos en disputa y cuál sería el mejor derecho para el fin propuesto en discusión.

Miguel Carbonell, “El principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional”, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos”, año: 2008, pág. 100, dice: “La ponderación intenta ser un método para la fundamentación de ese enunciado de preferencia referido al caso concreto; un auxilio para resolver conflictos entre principios del mismo valor o jerarquía, cuya regla constitutiva puede formularse así: “cuanto mayor sea el grado de la no satisfacción o de afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción de otro.”

La ponderación se debe definirla como la valoración o balance que hace una autoridad facultada constitucionalmente para ello, toda autoridad al encontrarse frente a un conflicto entre normas constitucionales, está obligada a ponderar, valorar, balancear cuál de ellas permite una mejor efectividad de los derechos constitucionales, provocando que los mismos no sean coartados sino al contrario, que puedan investir a la ciudadanía de los derechos que se consideran mucho más justos o necesarios, este principio es de gran importancia debido a que es el medio para alcanzar la proporcionalidad.

El tratamiento de este principio por cuanto se basa en fundamentos permitirá al juzgador cuando llegue a su conocimiento un problema por estas circunstancias que en su determinado momento llegue a decidir el que más eficiente sea considerado conforme la argumentación debidamente motivada, el método que se utilice en la medición de dos principios en conflicto será de gran importancia ya que de ello depende su efectiva aplicación.

Principio de Razonabilidad

José Carlos García Falconí, “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial”, año: 2009, pág. 360, dice: “El concepto de razonabilidad puede ser aplicado satisfactoriamente solo si se concreta en otro más específico que es el de proporcionalidad, y para esto hay que tener en cuenta la idoneidad, la necesidad y la proporcionalidad.”

La razón es la potestad en virtud de la cual el ser humano es capaz de identificar conceptos, cuestionarlos, hallar coherencia o contradicción entre ellos y así promover o deducir otros distintos de los que ya conoce, en el ámbito jurídico se conoce como el principio de razonabilidad, y es a aquel que rige la potestad de ejercicio de derechos entre normas constitucionales, este principio implica que las leyes que establecen derechos y deberes, y los decretos reglamentarios del poder ejecutivo deben ser acordes al espíritu de la constitución, a la que no deben contradecir, pues son el medio que debe conducir a su plena vigencia y eficacia.

En un proceso legal donde las partes enuncian sus fundamentos de hecho y sobre todo los de derecho, en si cumplen con el debido proceso, al momento que el juez dicta la sentencia la hace previo una evaluación, es decir en base a un raciocinio que se hace sobre las pruebas que se introdujeron en la causa y que fueron puesta a su conocimiento conforme las disposiciones legales, ha esto de llama la Sana Critica del juzgador, las reglas de la Sana Critica no se hallan consignadas en ningún precepto legal concreto y taxativo que haya podido citarse como infringido y por lo tanto, tal expresión no obliga a la sala de instancia a seguir un criterio determinado más bien le permite utilizar la razón.

Miguel Carbonell, “El principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional”, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos”, año: 2008, pág. 51, dice: “Una misión de la teoría jurídica, y en especial de las teorías de razonamiento jurídico, ha sido enunciar las condiciones que las decisiones mediante las que se aplican las normas jurídicas deben satisfacer para ser consideradas racionales.”

La razón jurídica de los juicio de proporcionalidad y de razonabilidad es la de mantener las decisiones de los poderes públicos lejos de la injusticia cumpliendo así con el principio constitucional de la imparcialidad, es decir cumpliendo con un criterio de justicia que sostiene que las decisiones deben tomarse en base a criterios objetivos y sin influencias. Muchos definen la razonabilidad en su sentido estricto que significa la justicia de la igualdad y una razonabilidad en sentido amplio que incluye reflexiones de valores inferiores a la

Justicia como son la solidaridad, la cooperación, la paz, el orden, el poder, la seguridad.

El principio de razonabilidad ha tenido origen en la interpretación que se ha hecho del principio de igualdad y especialmente de la regla de la igualdad es por eso que se dice que la razón humana es capaz de otorgar coherencia o contradicción a las proposiciones, atendiendo no tanto a su contenido como a sus relaciones lógicas sino a alcanzar lo que debe ser justo, su necesidad radica en que muchas veces la ley y la constitución tiene vacíos o hechos no regulados o enfrentamiento de principios, valores y normas entonces es por medio de estos criterios que lograremos resolver estos problemas de una forma imparcial.

Ley de Tránsito

Corporación de Estudios y Publicaciones, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, año: 2012, artículo 1, dice: “La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.”

El espíritu que encierra la Ley de Tránsito lo constituye la protección de la vida de las personas, siendo necesario su respeto absoluto, lo que se busca es la disminución de los altos porcentajes de accidentes de tránsito con graves consecuencias y secuelas que se han suscitado en el país, estableciendo derechos, obligaciones y sanciones tanto a conductores como transeúntes, dependiendo de la gravedad de la infracción o contravención incurrida, medidas que pueden ser consideradas como duras pero a la vez necesarias en el país.

Si un conductor no tiene puesto el cinturón de seguridad, pierde 1,5 puntos; si está conduciendo en estado de embriaguez se le resta a su licencia 10 puntos, en

cuanto al peatón si bien adquiere derechos como la prioridad que tienen en los pasos cebra, las estadísticas dicen que el 7,5% de los accidentes son provocados por peatones. De otra parte tanto conductores como peatones, tiene que aprender a vivir y respetar la normativa vigente para cumplir su fin último el cual es bajar los índices de accidentes, organizar el sistema de tránsito y, sobre todo, proteger la vida de las personas.

“Esta Ley regula todo lo relacionado con el tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas por leyes especiales.”
<http://frankliazoguez.blogspot.com/2012/04/comcepto.html>

La Ley de Tránsito tiene estrecha vinculación con el derecho al libre tránsito reconocido en la Constitución de la República, constituyendo su ámbito de aplicación no solo la regulación del parque automotor sino también de los peatones y sus derechos, dentro de un espectro amplio en el cual se protegen su derecho al libre tránsito, previsto en la norma constitucional en su artículo 66, numeral 14 que manifiesta: “Se reconoce y garantiza a las personas: (...) El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. (...)”; el Estado por este intermedio está garantizando los medios más eficientes para ejercer este derecho.

De otro lado la ley tiene una limitante, por cuanto su alcance no aborda a los vehículos no automotores, a las opciones de movilidad alternativa y a la necesidad de que estas se desarrollen dentro del marco del respeto a las demás personas y al ambiente, en este orden se hace necesario el deber y responsabilidad de todos los ciudadanos en general, de conocer, cumplir y hacer que se haga efectiva la ejecución de la ley, que permita mejorar el sistema del transporte y seguridad vial en el país.

Infracciones

Corporación de Estudios y Publicaciones, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, año: 2012, artículo 106, dice: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”

Las infracciones de tránsito no solo se encuentran expedidas para los conductores de vehículos, sino que también lo están para aquellos miembros de la sociedad que transitan por las avenidas a pie, quienes hasta los actuales momentos no toman conciencia de las obligaciones que tienen que cumplir de conformidad con la Ley de Tránsito, entre las conductas que con mayor frecuencia se observan en estos ciudadanos se señalan: caso omiso de los semáforos, pasos cebra o puentes peatonales, prefiriendo arriesgar su vida cruzando por lugares no permitidos aduciendo el ahorrar tiempo.

La mayoría de transeúntes a ciencia cierta desconocen la Ley y no son conscientes que pueden ser penalizados económicamente, existen lugares en la ciudad donde a pesar que hay líneas cebra, semáforos para peatones o puentes peatonales, los ciudadanos pasan por media calle o cuando los vehículos están en movimiento; sin embargo, de lo manifestado no existen peatones sancionados, y no precisamente porque todos respeten las señales de tránsito, sino más bien por desconocimiento o irresponsabilidad.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 17, dice: “Son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia etc. Es decir la falta de diligencia o cuidado que debemos observar en nuestro desenvolvimiento de todos los días.”

Una infracción de tránsito no será punible cuando aquella fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor claro está que estas circunstancias deberán ser debidamente justificadas y comprobadas, además a la concurrencia de varias infracciones el infractor cualquiera sea (conductor o peatón), es juzgado por la infracción considerada más grave, en los delitos en materia de tránsito no se toma en consideración atenuante alguna y se sancionan con la pena máxima.

La ayuda prestada a las víctimas resultantes de una infracción de tránsito, así como la reparación de los daños causados y perjuicios, no se consideran como reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien efectúa el pago o presta el auxilio debido. Las infracciones de tránsito que son producidas por menores de dieciocho años son conocidas y a su vez juzgadas de conformidad al Código Orgánico de la Niñez y Adolescencia que en su parte pertinente manifiesta: artículo 306 “Los adolescentes que cometan infracciones tipificadas en la ley penal estarán sujetos a medidas socio-educativas por su responsabilidad de acuerdo con los preceptos del presente Código.”

Contravenciones

Corporación de Estudios y Publicaciones, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, año: 2012, artículo 138, dice: “Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.”

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a la Ley de Tránsito se producen al igual que los delitos, esto es por: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, así como también por la falta de obediencia a los agentes de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; de manera general se llama contraventor a aquella persona que ha sido declarada por la autoridad de tránsito pertinente como responsable de infringir o transgredir una o más normas de la Ley, y; a quien se le

ha citado para que comparezca y cancele el valor de la multa impuesta a fin de resarcir los daños causados.

Es necesario aclarar, que mientras no se declare la responsabilidad, la persona será considerada únicamente como presunto responsable de un hecho que se le atribuya, en cumplimiento de lo previsto en la norma constitucional en su artículo 76, que textualmente manifiesta: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: (...) 2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.”

“Contravenciones.- Las contravenciones de tránsito son en otras palabras todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan.” <http://infraccionestransito.blogspot.com/>

En los accidentes de tránsito en cuanto tiene que ver con la responsabilidad, no esta establecida la última palabra, por cuanto el responsable puede ser el conductor o el peatón o los dos conjuntamente, para determinar la responsabilidad a ciencia cierta es necesaria la práctica de pruebas de carácter científico, técnicas y hasta matemáticas, que deberán ser ordenadas y practicadas por y ante la autoridad competente, el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial.

De otro lado la legislación nacional determina que la materia de tránsito es parte del derecho penal, en razón de lo cual para la sustanciación de un juicio ateniendo a delitos de tránsito, no existe procedimiento establecido en la Ley de Tránsito teniendo que recurrir como norma supletoria al Código de Procedimiento Penal, en cumplimiento de lo prevenido en la disposición general vigésima primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, misma que dispone, todo lo que no se encuentre previsto en la ley, se aplicarán

como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

Contravenciones muy graves

Corporación de Estudios y Publicaciones, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, año: 2012, artículo 145, dice: “Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: (...)”.

En materia de tránsito es la única contravención en la que el asambleísta dispuso que se prive de la libertad al conductor al incurrir en la causal señalada para el efecto (conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes); el hecho de privar de la libertad a un conductor no garantiza su rehabilitación, la prisión denigra y no corrigen, pervierte y no enseña, daña y no inmuniza; en cuanto a la pérdida de diez puntos en la licencia de conducir, aquello significa un tercio de la totalidad de los puntos que se otorgan en la licencia; las licencias de conducir profesionales y no profesionales se otorgan con treinta puntos.

Para determinar si el conductor se encuentra bajo los efectos de alcohol se ha dispuesto la práctica de la prueba de alcoholemia, así lo dispone el artículo 150 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial: “Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcotest. (...)” No obstante de la prueba de alcoholemia es legal también practicar exámenes de orina y sangre a los posibles contraventores.

“Es aquella en que incurre el conductor que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado fijado en un reglamento. Se trata de una de las varias contravenciones identificadas como “contravención muy grave” por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y

Seguridad Vial.” <http://www.eluniverso.com/2012/08/03/1/1363/contravencion-muy-grave.html>

Cualquiera sea la situación en la que incurra el conductor de un vehículo, claro está contraviniendo la norma legal de tránsito, de manera general debe ser castigada como lo establece la norma con: prisión de tres días, además de multa y reducción de diez puntos en su licencia de conducir, circunstancia que ha acarreado cuestionamientos respecto de la inconstitucionalidad de la sanción que se aplica en estos casos, ya que se estaría contraviniendo el principio de proporcionalidad contemplado en la Constitución de la República, la cual además manifiesta que toda sanción debe ser clara y precisa.

Se considera se ha cometido un error, ya que en este tipo de contravención se la está castigando, dos veces, con multa y con rebaja de puntos en la licencia, y; en ciertos casos prisión para el contraventor, a pesar que no puede haber castigo dos veces por la misma causa, como lo establece la Constitución en su artículo 76, literal i, que manifiesta: “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. (...)” Situación que, debe revisarse y corregirse en este aspecto que estaría en contradicción con la Constitución.

Negligencia

Fernando Yávar Núñez, “Manual 2 Actualizado de Tránsito Teórico – Práctico”, año: 2012, pág. 45, dice: “(...) Hay que destacar que en materia de tránsito existe negligencia automotriz y negligencia peatonal, pero siempre es una característica de un no hacer consiente del ser humano, pues tanto el que conduce como el que camina lo hacen con voluntad, de allí que quien adecua su conducta a un acto negligente, es aquél que se trasluce en que no desea el resultado dañoso para terceros, simplemente su actuar sin querer dañar lo convierte aquella en culposa.”

La negligencia como causa de infracciones y contravenciones de tránsito se presenta en aquellos conductores descuidados, que no toman las debidas

precauciones en cuanto a su vehículo tiene que ver, no tiene centrada su atención en la labor que están desarrollando, esto es, conduciendo, o que conducen sin la atención debida olvidándose que por ley está prohibido hacerlo, poniendo en riesgo la seguridad de las demás personas en desmedro de sus derechos, poniendo en peligro su vida misma y la de los otros que se encuentran en el vehículo o que transitan por las vías como es el caso de peatones, ciclistas, etc.

Hay que resaltaR que, conducir o transitar con negligencia es una característica que se puede observar en toda clase de personas, ya sea hombres, mujeres, adolescentes, ancianos, conductores de camiones; en este orden se habla de negligencia de carácter automotriz, es decir, la que corresponde al conductor – vehículo, y; peatonal, la que corresponde a la persona que debe y debería caminar por la zonas de seguridad; dentro de las actividades de distracción y que contribuyen a la presencia de negligencia quitando la atención en una actividad principal se encuentran: envió de mensajes de texto, uso del celular, hablar con los pasajeros, comer y beber, leer mapas de ruta, utilizar el sistema de navegación, sintonizar la radio, ver un video, etc., actividades que se dividen en tres grupos generales de distracciones: manual, visual, cognitiva o combinación de todas ellas.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 62, dice: “La Negligencia.- es sinónimo de descuido, omisión, ociosidad, falta de aplicación.”

La problemática del tránsito vehicular que se ha generalizado a nivel nacional, establece la necesidad que las personas (conductores y transeúntes) adopten un comportamiento mucho muy diligente, el cual no signifique un peligro inminente o daño para sí mismo o los demás, debiendo observar en todas sus actuaciones y en la calidad que les corresponde extrema cautela y atención para evitar exitosamente toda clase de inconvenientes que se les pudieren presentar en las labores propias de su actividad; una persona calificada como negligente puede ser requerida para el pago de cualquier daño ocasionado para resarcir el mismo.

Gran número de contravenciones de tránsito tienen su origen en la conducta negligente de conductores y peatones, fenómeno que constituye sinónimo de irresponsabilidad y que es la principal causa del quebrantamiento de la normativa vigente en materia de tránsito, quienes son los actores no toman las precauciones del caso en las vías, zonas de seguridad (aceras, pasos cebra, puentes peatonales, etc.) denotando una falta de atención; tanto del conductor como del peatón. En el caso del conductor específicamente y de manera general se presume que el vehículo es guiado por una persona idónea en razón de su edad, condiciones físicas y mentales, con sentido de responsabilidad y capacidad, que le atribuye el calificativo de verdadero profesional del volante.

Imprudencia

Fernando Yávar Núñez, “Manual 2 Actualizado de Tránsito Teórico – Práctico”, año: 2012, pág. 89, dice: “Es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conducto, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.” (Olano Valderrama, en su “Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, pág. 17)

Toda conducta de una persona que se presenta como desafío de la desgracia en la ejecución de una actividad, se encuadra dentro de la imprudencia, en virtud de que aquella conducta conlleva riesgos innecesarios, prescindiendo el adoptar las medidas de seguridad indispensables para impedirlos o disminuirlos, una persona imprudente siempre estará expuesta a peligros, como ejemplo: conducir un vehículo en estado de embriaguez, conducir un automotor a exceso de velocidad, conducir un vehículo a sabiendas que el conductor está cansado, con sueño, o en malas condiciones físicas, el peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo, avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad.

Un conductor sensato y prudente está en la obligación de tomar todas las precauciones, y; prever las posibles causas de accidente; con el propósito de cumplir con el deber de atención a de observar todas las señales de tránsito

signadas en letreros y demás, para no convertirse en sujeto activo de un accidente o contravención de tránsito con resultados funestos para los involucrados; el no tomar conciencia del significado de cumplimiento del deber de atención en todo momento de parte del conductor o peatón implica que aquellos se conviertan directamente en responsables del quebrantamiento del ordenamiento jurídico producto de su excesiva confianza.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 62, dice: “La Imprudencia.- falta de juicio, de moderación, discernimiento, de prudencia”.

Los accidentes y las contravenciones de tránsito en su mayoría se pueden prevenir, ya que los factores condicionantes se encuentran asociados a las malas condiciones del vehículo, a factores intrínsecos del conductor como: la habilidad para conducir, su condición emocional y física, la presencia de distractores, a la poca visibilidad en las vías, la ingesta de alcohol, al exceso de velocidad, las malas condiciones de la vías, etc., en las que intervienen como agravantes: la mala iluminación y señalización, y las condiciones climáticas de la zona por la que se conduce.

Al buscar una explicación al elevado número de accidentes y contravenciones que se producen en el país, la imprudencia de los conductores y la falta de control parecieran ser las primeras opciones, sin embargo a estas dos premisas se le podría sumar la falta de mantenimiento en puntos claves en materia de tránsito que en algunos sectores es deficiente o inexistente; muchos accidentes de tránsito se pueden evitar o mitigar sus consecuencias, si tanto conductores como peatones toman conciencia de su obrar con apego irrestricto a la nueva Ley de Tránsito.

Impericia

Fernando Yávar Núñez, “Manual 2 Actualizado de Tránsito Teórico – Práctico”, año: 2012, pág. 81, dice: “La impericia, supone un defecto o carencia de

los conocimientos técnicos o científicos que son indispensables para ejercer idóneamente una profesión, arte u oficio.”

Un conductor es directamente responsable por impericia cuando no es capaz de responder de forma adecuada a una determinada circunstancia de tránsito por su falta de conocimiento y práctica en la actividad que realiza, esto es, en la conducción de un vehículo cualesquiera se esté (automóvil, motocicleta, bicicleta, etc.), los ejemplos más comunes de impericia son: no saber controlar el vehículo, no conocer las maniobras necesarias de coordinación ente los dispositivos del embrague, acelerador o freno de mano, conducción a exceso de velocidad; cuando un conductor incurre en esta causa última, la reacción que tiene respecto de un imprevisto es muy diferente a cuando se conduce a una velocidad moderada, el conductor debe entender que no se debe andar a exceso de velocidad, para su obligatoria comprensión se ha expedido y esta en vigencia la Ley de Tránsito, cuyas sanciones para quienes la incumplan son enérgicas.

Vías en buen estado además de los controles permanentes llevados a cabo por las autoridades de tránsito sobre vehículos en diferentes lugares como, terminales terrestres, vías y peajes, en verdad no constituyen elementos suficientes como para poner un alto a los accidentes y contravenciones de tránsito, sumado a ello se requiere de manera general un cambio a nivel cultural en la sociedad, ya que la principal causa de accidentes con consecuencias desastrosas son la impericia y el irrespeto a la Ley de Tránsito en primera instancia por los conductores y en segunda por los peatones, definitivamente los controles deberán continuar a fin de reducir los altos índices en los riesgos de accidentes de tránsito que es definitivamente es parte de la educación de los conductores y peatones.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 62, dice: “La Impericia.- falta de práctica, de habilidad, de ejercicio (aprendiz)”.

El mal uso del de los vehículos y el constante crecimiento del parque automotor son dos factores preponderantes para que tengan lugar en su mayoría

los accidentes y contravenciones de tránsito, situación que se constituye en un verdadero desafío para la convivencia pacífica social, el aumento de la accidentología tiene relación estrecha con la cantidad de automotores que circulan en el país y en las avenidas céntricas y rurales de las ciudades, no resulta ilógico pensar que aunque la infraestructura vial en el país es buena ésta estaría colapsada ante el permanente aumento de conductores y vehículos, las razones de este incremento se fundan en las cada vez mayores facilidades de pago y la baja eficiencia del transporte público.

De otra parte también se presenta una realidad ineludible, en cuanto tiene que ver con la persona que conduce la cual no tiene en ciertos casos ningún tipo de experiencia, demostrando gran impericia que muchas veces provoca un accidente; el no respetar las señales de tránsito y dar prioridad de paso a peatones o vehículos son factores que llevan a la generación de infracciones y contravenciones de diversa índole y, en algunos casos, con pérdidas de vida o incapacidades futuras, incluso no es raro observar a conductores desaprensivos que transitan por las veredas o, en otros casos, quienes se desplazan con dos y tres chicos en el rodado de manera irresponsable y sin ningún tipo de protección.

Exceso de Velocidad

Practi-car, “Manual de Conducción – Formación de Conductores no Profesionales”, año: 2009, pág. 59, dice: “Al aumentar la velocidad, la capacidad del ser humano para percibir y reaccionar ante los eventos que se nos presenten en la vía va disminuyendo, lo que aumenta la probabilidad de cometer graves errores.”

El exceso de velocidad constituye una de las causas de accidentes de tránsito, cuanto más elevada es la velocidad del automotor más difícil resulta controlarlo aún en caso de emergencia, resultando las consecuencias mucho muy graves en caso de choque o volcamiento, si todo conductor respeta los límites de velocidad establecidos esto permitiría salvar muchas vidas, sin lugar a duda ésta (velocidad) debe ser la razonable y prudente, es decir, nunca superior a aquella que

el conductor pueda mantener el control del vehículo cualquiera sea su clase, para detenerlo a una distancia prudente que éste al alcance de su vista, a la presencia de un obstáculo cualquiera sea éste.

En cuanto a éste tema existen controversias respecto de sobre cómo se tiene que luchar contra el exceso de velocidad, en ciertos países se ha planteado que la solución a ésta problemática radica en bajar el límite de velocidad máxima, sin embargo en el caso de otros países donde el límite es mucho mayor, puede incluso haber menos accidentes que en los que se limita la velocidad. La razón quizás radica en que lo importante no es la velocidad máxima en sí, sino respetar la velocidad máxima junto con las normas de conducción establecidas.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito www.conaset.cl “Manual del Conductor Seguro”, pág. 79, dice: “Es fácil acostumbrarse a las velocidades altas y dejarse cegar por ellas. Luego de un rato de conducción por una autopista, la velocidad se siente agradable, y uno no se da cuenta de lo rápido que va hasta que al tomar una salida aparecen las señales de limitación a 70 ó 60 km/h.”

Para un control efectivo de quienes infringen las normas de velocidad máxima se ha establecido un determinados sectores el sistema de radares fijos y móviles, cuya función es la de medir la velocidad del automotor y registrar a aquellos que contravengan la velocidad máxima para después multar a los conductores, las velocidades permitidas y establecidas como máximas son variantes de acuerdo al área de circulación vehicular bien sea: urbana o rural, y dependiendo del tipo de vehículo, en las zonas urbanas, la velocidad máxima permitida es de 50 km/h, y; el limite permitido en las zonas rurales 100 km/h.

Las situaciones o lugares en las que todo conductor tiene la obligación de reducir la velocidad por el mayor riesgo de accidentes que existe son las zonas densamente pobladas, cuando la visibilidad esté reducida a consecuencia del mal tiempo o de escasa iluminación, al aproximarse o ingresar a una curva, al aproximarse a la cima de una cuesta, al conducir por un camino angosto o sinuoso, etc.

Alcoholismo y Conducción

Organización Panamericana de la Salud “Beber y Conducir – Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales”, año: 2010, pág. 7, dice: “En sentido estricto, el término “alcohol” significa “alcohol etílico o etanol”, un líquido que se obtiene mediante la fermentación del azúcar, pero, en el lenguaje coloquial por lo general se refiere a “una bebida como la cerveza, el vino y el whisky, que pueden embriagar a las personas.”

La presencia de alcohol en el organismo de una persona produce el menoscabo de las facultades de reacción lo que incrementa las posibilidades de sufrir un accidente, de manera general se ve afectada la capacidad de discernimiento, torna los reflejos motores más lentos, reduce la atención y la agudeza de la visión, en cuanto al aspecto fisiológico la presencia de alcohol en el organismo de una persona produce efectos a la par negativos como la disminución de la presión arterial, depresión a nivel de conciencia y respiración, teniendo a la vez propiedades de carácter analgésico y anestésico general.

Aun con niveles bajos de alcohol en el organismo existe un deterioro de la capacidad de discernimiento y por ende el aumento del riesgo de sufrir un accidente de tránsito, tornándose los efectos más acentuados a medida que aumenta el estado de alcoholemia, a más de los efectos ya señalados, el alcohol puede afectar otros aspectos de la seguridad del conductor, como el uso del cinturón de seguridad y la elección de la velocidad, el consumo de alcohol por su tendencia a provocar la reducción de las inhibiciones, muy a menudo es asociado a la ingesta de otras sustancias como las estupefacientes y sicotrópicas que a su vez también pueden afectar el estado del conductor y al mismo tiempo su desempeño.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 72, dice: “(...) Se tendrá en cuenta que el embriagado no conduce por que físicamente no puede ni pararse y el que conduce es porque no ha pasado de la primera fase (fase final de la etapa social – eufórica) eufórica y ello

no es propiamente embriaguez, en nuestro país el límite es 0.30 g. por litro de sangre.”

La ingesta de alcohol influye sobre el cerebro mucho más que cualquier otra parte del cuerpo humano, los primeros efectos del alcohol se sienten en el nivel psicológico, con presencia de contracciones del cerebro, disminuyendo las inhibiciones y aumentando la autoconfianza y la sobreestima de la propia capacidad de la persona, circunstancia que en sí constituye una bomba de tiempo, pues, muchas de personas alcoholizadas, desean acrecentar esas sensaciones y beber más.

De otro lado gran parte de las personas con presencia de alcohol en su organismo, no se encuentran en la capacidad de distinguir la reducción de la visión, en especial en lo que tiene que ver con la visión directa y periférica que resulta ser la más afectada, a mayor concentraciones de alcohol el empeoramiento de la visión es evidente, sobre todo en la forma de visión doble, en resumidas cuentas la visión periférica, la atención y la capacidad de interpretación y decisión se ven mayormente influidas antes que la parte motriz.

Drogas y Conducción

Manual del Conductor de la ciudad autónoma de Buenos Aires, año: 2006, pág. 58, dice: “La ingesta de drogas, legales o no, impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada, el efecto que produce en la conducción de vehículos. También el médico debe hacer la advertencia.”

De manera general se consideran afectados los parámetros para la conducción segura cuando existe la presencia de fatiga, somnolencia, alteraciones motoras y de la atención, la percepción sensorial, variando el pensamiento y razonamiento habitual; entre las drogas de uso habitual y que tienen la reacción de aumentar el estado de vigilia de una persona se enumeran: la cocaína y las anfetaminas, sustancias que producen un exceso de actividad y consecuentemente

una fuerte sensación de autoconfianza y al mismo tiempo otros efectos como la irritación y falta de concentración.

La autoridad competente o agente de tránsito tiene la potestad de detener a la persona que se encuentre intoxicada y sea encontrada infraganti bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, que disminuyan las condiciones normales físicas y psicológicas.

Agencia Nacional de Tránsito, “Manual de Estudio de Conductores Profesionales”, año: 2012, pág. 98, dice: “Las drogas perturbadoras alteran gravemente el funcionamiento del cerebro, dando lugar a efectos muy variados en función de la sustancia de que se trate.”

Dentro de las drogas de mayor y usual consumo se encuentran:

- Los sedantes constituyen productos cuya función es la de reducir los estados de vigilia, produciendo sensaciones de relajamiento corporal, su empleo habitual provoca en el consumidor una especie de abandono llegando a casos extremos en los cuales los efectos pueden conducir al estado de inconsciencia del consumidor.
- Los alucinógenos que provocan en la personas que los ha ingerido alucinaciones y un tanto más allá pueden generar serios cambios en la personalidad.

Por otra parte el consumo de éste tipo de sustancias desde luego prohibidas por el ordenamiento jurídico tiene la capacidad de perturbar la percepción de la realidad, alterar la capacidad de recoger las impresiones provenientes del exterior, produciendo casi siempre la desorientación total del consumidor, los efectos de cualesquiera de los productos considerados como sustancias no permitidas en el comportamiento del conductor son altamente negativos al igual que sus consecuencias, la única forma de dejar constancia y constar la presencia de estos

productos en organismo de una persona es mediante los análisis de sangre y orina pertinente.

Aptitudes físicas

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 39, dice: “Además de poseer un buen estado de salud, los sentidos deben estar en una condición óptima (ojos, oídos), algunas enfermedades pueden impedir en correcto desempeño de sus labores y cuando no causar accidentes.”

Escasa Visión

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito www.conaset.cl “Manual del Conductor Seguro”, pág. 45, dice: “Es importante comprender que una reducción de la visión, del tipo que sea, puede influir significativamente en la capacidad de quien conduce. Un campo visual satisfactorio y una visión tal que permita percibir nítidamente objetos a diferentes distancias durante el día y la noche, son imprescindibles para poder resolver las situaciones más complicadas del tránsito. Por eso es importante que usted comprenda que tiene que prestar atención y tomar medidas ante cualquier tipo de alteración de la vista que pudiera sufrir.”

Es necesario destacar la influencia negativa de aspectos de origen orgánicos sobre la visión, de ahí que una simple dolencia, sea esta, dolor de cabeza, afecciones a las vías respiratorias o fatiga pueden disminuir significativamente o limitar la capacidad para concentrarse en el manejo, de igual manera pueden influir sobre la visión los problemas de índole familiar o laboral, induciendo a la persona a estados de depresión y por ende de irritación, en estas circunstancias la visión de quien conduce un vehículo no será tan clara y concreta como siempre, estando propenso a pasar por inadvertidos los riesgos que se presenta en las vías pasando a convertirse en peligro al decidir de manera errónea.

De manera general se consideran alterados los parámetros normales de una persona cuando en ésta existe la presencia de somnolencia, fatiga, estrés, depresión, o alteración en la capacidad motora, además de alteraciones a nivel de la atención y de la percepción sensorial, razonamiento habitual, u otras situaciones que pueden ser únicamente comprobadas a través de las pruebas periciales que serán ordenadas por la autoridad competente, de verificarse estas alteraciones será necesario la retención del conductor, hasta que recupere su estado normal.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, “Manual del Conductor para el Curso de Seguridad Vial”, año: 2012, pág. 68, dice: “El factor humano es una de las principales causas de siniestros viales. Por eso, es parte de la conducción responsable evaluar si el estado físico y mental del conductor es adecuado a la hora de conducir el vehículo. La vista es uno de los sentidos más importantes para el desarrollo de una conducción segura.”

En cuanto a la visión tiene que ver es necesario que el conductor desarrolle la llamada visión periférica, que le permita la observancia de lo que sucede a su alrededor lógicamente sin perder la visión frontal, en el primer caso permitirá la percepción de vehículos y otros problemas a la periferia del automotor, en el segundo la vigilancia de los acontecimientos que se suscitan al frente del conductor, sin olvidar claro está el uso de los espejos que permitirán la visión con más profundidad.

Aunque la visión de una persona sea óptima, existe la posibilidad de que aquella no pueda estimar distancias y velocidades debido a influencias negativas en su organismo (enfermedad) y por lo mismo tenga problemas con el cálculo y apreciación de las mismas, es de vital importancia el conocimiento de a qué distancia se encuentra un vehículo o persona (peatón) a fin de ejecutar cualquier maniobra de manera segura sin poner en peligro la su seguridad y la de los demás; en cuanto a la conducción en horas de la noche es necesario señalar que ciertos conductores tienen visión sensible ante la presencia de luces brillantes e intensas, en cuyo caso es recomendable solo conducir no más de lo necesario, tomando las debidas precauciones, si el conductor utiliza lentes de la clase que sean, nunca

debe prescindir de los mismos, sin olvidar que en la conducción nocturna no debe utilizar lentes oscuros o de contacto de color que no contribuyen en nada a mejorar la visión.

Fatiga

Manual del Conductor de la ciudad autónoma de Buenos Aires, año: 2006, pág. 46, dice: “Es una sensación de falta de energía, agotamiento o cansancio. Involucra la falta de energía y de motivación. Incrementa la falta de precisión en los movimientos. Puede ser una respuesta normal e importante al esfuerzo físico, al stress emocional, al aburrimiento o la falta de sueño.

La fatiga que no se alivia con el hecho de dormir bien, comer bien o tener un ambiente de bajo stress, debe ser evaluada por un médico.”

La fatiga constituye una de las principales riesgos más comunes y peligrosos que un conductor tiene que enfrentar, puesto que, la realización de una determinada actividad durante cierto tiempo puede afectar el rendimiento de una persona, desarrollando la misma actividad pero ya no con las mismas eficacia que en un inicio, de ahí que el conducir durante largas jornadas sin el descanso oportuno se relaciona directamente con la siniestralidad en el tráfico, con el paso del tiempo las capacidades de la persona para conducir con seguridad van decayendo progresivamente, hasta llegar a límites que ponen en peligro su integridad y la de los demás.

La primera señal de la fatiga se presenta con marcada falta de interés en las actividades intelectuales, los bostezos se manifiestan de manera continua, los párpados se cierran y la velocidad se hace irregular, en las fases finales el conductor empieza a alucinar, es decir, ve lo que no existe, sus músculos se relajan en especial los de la nuca y empieza a dar cabezadas, las ganas de dormir se hace demasiado fuerte, el sueño no puede dominarse ni con el máximo esfuerzo de voluntad, trayendo consecuencias extremadamente negativas para el propio

conductor y quienes lo circundan, pues, lo más lógico es que un accidente de tránsito se torne realidad.

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 44, dice: “También la condición física del conductor puede verse afectada por la fatiga, la que origina el sueño, que también puede verse causado por contaminación o intoxicación (gases provenientes del motor), o bien por drogas. Conviene hacer la aclaración de que drogas no solo son los alucinógenos, sino también todo preparado farmacológico.”

Lógico resulta tener presente, la existencia de muchos factores que influyen en el proceso que conduce a la fatiga, entre ellos la dificultad de la conducción, las condiciones de las vías, el clima, etc., es decir, existe una combinación entre el aspecto físico y monotonía; en este sentido, el conductor tiene a su cargo una gran responsabilidad cuando siente que el cansancio va apareciendo. Entre los efectos más comunes de estado de fatiga se encuentran: desmejoramiento de la percepción, el juicio y la toma de decisiones decaen al igual que las reacciones, la coordinación psicomotriz y la concentración empeora.

La mejor estrategia que una personas (conductor) puede emplear para combatir la fatiga y sus consecuencias negativas, se encuentra en recurrir al descanso regular, cuando éste ha sido suficiente y reparador el cuerpo es capaz de recuperar por completo sus funciones, de no existir el suficiente descanso la fatiga continuara mermando las capacidades de acción y reacción del organismo, hasta experimentar lo llamada fatiga crónica misma que representa un grave riesgo para la seguridad del tráfico, y; en especial para los conductores, afectando la salud y calidad de vida de quien la padece.

Aptitudes psicológicas

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 39, dice: “Aptitudes psicológicas.- Podemos mencionar:”

Distracción

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 45, dice: “La distracción: Es la fijación en la mente de una idea o cosa que lo aparta del objeto al que debe aplicarse. Es bien sabido, y probado esto que un conductor puede llevar su vista fija en la vía, y sus acompañantes tienen la sensación de que está muy atento a todo lo que está sucediendo en la vía, pero en realidad su mente está muy lejos de la carretera.”

El conducir implica el cumplimiento de una serie de tareas que deben ser atendidas por el conductor, como son: el control de las marchas del vehículo, la dirección, los indicadores del vehículo, la vigilancia permanente de las señales de tránsito, las maniobras efectuadas por los demás conductores; los factores de distracción pueden provenir del exterior o del mismo interior del automotor, para el primer caso una señalización incorrecta o una excesiva concentración de señales en la vía, para el segundo la realización de conductas indiferentes como encender la radio, un cigarrillo, contestar el teléfono celular.

La distracción y la conducción en la mayoría de ocasiones no tienen consecuencias negativas y graves, en virtud de la no coincidencia con situaciones de tráfico complicadas, sin embargo, de no estar el conductor lo suficientemente atento a la actividad que está desarrollando en el interior como en el exterior, habrá sin lugar a duda un accidente al no disponer del tiempo necesario para planificar y llevar a cabo determinada maniobra que permita solventar el problema inesperado que se le pudiere presentar; cuanto mayor velocidad se le imprime a un vehículo menor será el margen de reacción del conductor.

Fundación RACC, “La distracción de los conductores: un riesgo no percibido”, año: 2008, pág. 9, dice: “El Diccionario de la Real Academia Española (2) define la distracción como “cosa que atrae la atención apartándola de aquello a que está aplicada y, en especial, un espectáculo o un juego que sirve para el descanso”.

Determinadas características de la personalidad del ser humano interfieren en gran medida con la atención, muchas ocasiones una persona puede con sus sentidos en lo que está haciendo, en el caso del conductor el estar en la carretera, un simple pensamiento puede alejarlo de su actividad y en fracciones de segundos habrá ocurrido un accidente, el conductor distraído puede estar pensando en problemas de carácter personal o económico, los que se constituyen en un foco de desviación de la atención, es decir, se produce una conducción en forma automatizada abandonando la conducción con concentración mental.

La distracción puede clasificarse en atención a aspectos cognitivos, sensoriales y motrices, según este criterio la distracción puede ser:

- **Distracción visual.** Que se produce cuando el conductor del vehículo en marcha tiene pierde de vista la vía por la que está circulando mientras realiza una actividad secundaria.
- **Distracción auditiva.** Tiene ocurrencia cuando el conductor fija su atención en sonidos extraños a la situación de tráfico como las conversaciones en el interior del vehículo.
- **Distracción física.** Se produce por la separación de uno de los miembros superiores bien sea del volante o del cambio de marchas por la manipulación de otros objetos extraños a la conducción.
- **Distracción cognitiva.** Tiene lugar por la concurrencia de pensamientos que pueden absorber al conductor de tal modo que interfieran en su tarea de circular con un vehículo.

Estrés

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito www.conaset.cl “Manual del Conductor Seguro”, pág. 49, dice: “Cuando las exigencias de la situación sobrepasan la capacidad del conductor se presenta un estado de sobreesfuerzo o estrés. Partiendo de esta definición, el estrés es un concepto relativo, esto es, lo que puede causar sobreesfuerzo en unos no necesariamente lo producirá en otros.”

Una persona que se siente amenazada, produce gran cantidad de energía misma que es direccionada a enfrentar la problemática presente, generalmente esta situación provoca el aumento de la capacidad de reacción, mejora los aspectos sensoriales, aumento las funciones vitales, etc. Recursos que empleados de manera positiva pueden favorecer la conducción elevando los niveles de alerta del ser humano, sin embargo, a estas circunstancias positivas pueden aparecer otras de carácter negativo provocando en el conductor comportamientos inadecuados y peligrosos.

Dentro de los comportamientos inadecuados a los que un conductor afectado por estrés se encuentra propenso están: incremento de los niveles de agresividad, impaciencia que desemboca en una tendencia a aumentar la velocidad del automotor, imposibilidad de tomar medidas anticipadas ante las situaciones inesperadas que se le presenten, predisposición a efectuar una conducción de manera imprudente, predisposición a tomar decisiones arriesgadas, irrespetando las señales de tránsito. Cuando la persona está expuesta frecuentemente a situaciones estresantes, su organismo está predispuesto a una resistencia prolongada, lo que significa un sobreesfuerzo que conduce a estadios de cansancio o agotamiento profundo.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, “Manual del Conductor para el Curso de Seguridad Vial”, año: 2012, pág. 119, dice: “El estrés es cada vez más frecuente en nuestras vidas. El ritmo diario de toda la sociedad se ha acelerado considerablemente, que son muy distintas las presiones y tensiones a las que se

puede ver sometido y son cada vez mayores las exigencias sobre su rendimiento y comportamiento.”

En la sociedad actual cuando se menciona la palabra estrés inmediatamente se piensa en enfermedad, como algo perjudicial para el organismo, sin embargo, el estrés no es siempre malo, pues, se trata de un sistema de defensa del organismo, el cual se presenta ante las múltiples situaciones de tensión a las que esta expuesta una persona, fundamental para su supervivencia; el estrés se torna en un factor perjudicial para la persona que lo sufre, cuando exige a su organismo para que se adapte y restablezca el equilibrio perdido, produciendo alteraciones a nivel psíquico y físico.

Dentro de las actividades de la cotidianidad, la conducción no esta exenta a las alteraciones que tienen su origen en el estrés, bien sean producidas por situaciones propias del tránsito o por circunstancias ajenas él; es necesario para conducir con seguridad, y precaución que el conductor debe haber descansado en forma debida ya que el cansancio trae como consecuencias la disminución de la visión y consecuentemente la reducción de la capacidad de reacción para la toma de decisiones en las diferentes maniobras a ejecutar en las vías, un conductor estresado no tomará decisiones seguras poniendo en peligro su vida y la de los demás.

Personas que pueden ser responsables

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 88, dice: “Naturalmente, para establecer una responsabilidad, es necesario encontrar los indicios, circunstancias, hechos o actos que sirvan de antecedente o base para presumir un acto contrario a la ley y que en nuestro caso los delitos de tránsito.”

Al cometerse una contravención de tránsito de cualquier clase que éste fuere, es necesario el establecimiento de la responsabilidad, la cual puede recaer bien sobre el conductor de un automóvil o sobre el propio peatón, en ambos casos

no están exentos del cometimiento de alguna irregularidad por la cual tendrán que responder ante las autoridades competentes y ante los afectados del hecho con el fin de responder por las consecuencias materiales e inmateriales que se produjeron como consecuencia de su inobservancia de la ley, y; de esta manera reparar los daños del mismo, ante todo al ser considerados como sujetos de responsabilidad.

Conductor

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 38, dice: “El conductor, es la persona que reuniendo los requisitos legales y necesarios, maneja el mecanismo de dirección y va al mando del vehículo y es él quien teniendo a su disposición los mandos, puede ajustar a su voluntad las maniobras para una conducción adecuada a las normas.”

El tránsito considerado como tal no es sino un aspecto más de la convivencia social, misma que refleja las circunstancias en las cuales se desenvuelve la sociedad y por ende se trata a si mismas, ser conductor involucra una serie de responsabilidades a cumplir al igual que el hecho de ser ciudadano, el respeto a las normas de tránsito contenidas en la ley de la materia como; el poseer la licencia y los requisitos de seguridad del vehículo considerados como mínimos y obligatorios, constituye una forma de asegurar la libertad de circulación o movilidad y respeto a los demás.

El poseer una licencia de conducir una vez que se ha cumplido con los requisitos indispensables para obtenerla, implica el tener todas las aptitudes y destrezas necesarias para la conducción de un vehículo, sin poner en riesgo la vida de quienes se encuentran en el automotor ni las de los demás (peatones), involucra a su vez el conocimiento de las normas de circulación y conducción segura, teniendo conciencia social para cumplirlas y respetarlas lealmente, implica además por parte del conductor el respeto debido a la autoridad pertinente aceptando y acatando las disposiciones que se le diere, como el someterse a los controles previstos en las vías con el propósito de garantizar la seguridad vial.

Agencia Nacional de Tránsito, “Manual de Estudio de Conductores Profesionales”, año: 2013, pág. 19, dice: “Es la persona que maneja el mecanismo de la dirección de un vehículo a motor y en los vehículos de tracción animal, la persona que empuña las riendas; también se considera como conductor a la persona que maneja una bicicleta, un triciclo y a la persona que maneja una carretilla.”

La ciudad es el principal escenario de interacción entre conductores y peatones, hace años atrás, ambos colectivos convivían sin excesivos problemas en las capitales y en las principales localidades, sin embargo, el progresivo e imparable aumento del parque automotor en los últimos años ha provocado que, en la actualidad, vehículos y caminantes no se lleven del todo bien, este fenómeno ha coincidido con el esfuerzo de los poderes públicos a la hora de buscar salidas al acuciante problema del tránsito.

La ley de tránsito no solo es represiva, por el contrario también proporciona normas de conducta a ser observadas y practicadas por la sociedad, circunstancia que no se cumple ni por aquella ni por parte del ente estatal, garantizando el derecho de las personas a educarse y capacitarse en materia de tránsito y seguridad vial, esto es con la transmisión de conocimientos en todos los niveles de enseñanza en los establecimientos públicos y privados, permitiendo la armonización entre derechos y responsabilidades de conductores y peatones; ya que de manera general el conductor es considerado el principal responsable de un accidente de tránsito, no dejando de lado la labor social del Estado que en este caso es la capacitación integral, permanente y la formación y tecnificación de los conductores.

El propósito de la ley de tránsito se conseguirá únicamente mediante el trabajo conjunto de peatones, conductores, agentes de tránsito y demás con la preparación adecuada, desterrando de sus actuaciones cualquier acto contrario a la ley, el bien público y las buenas costumbres, formando ciudadanos respetuosos de las normas, conductores con las capacidades y destrezas necesarias, agentes de policía y administradores de justicia conscientes de una verdadera aplicación de la

justicia, con responsabilidad cumpliendo los principios de no discriminación y proporcionalidad.

Peatón

Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, “Módulo de Educación Vial 2012”, año: 2012, pág. 40, dice: “El peatón, quien se desplaza de un lugar a otro por sus propios medios (a pie), también quien se traslada en silla de ruedas, este es el grupo más vulnerable en caso de accidente.

El peatón es uno de los actores de la seguridad vial, y como tal tiene derecho y obligaciones a cumplir entre sus derechos la ley menciona.”

El legislador no presta mucha importancia en la ley de tránsito a los peatones o terceros que de una u otra forma contribuyen en el cometimiento de una infracción o contravención, que sin estar tras un volante en ocasiones son los verdaderos causantes de desgracias con consecuencias grandes, en este caso es necesario destacar el papel del agente de tránsito que si bien es llamado a tomar las medidas necesarias a fin de evitar el ilícito, en este caso en particular no toma en procedimiento correspondiente y adecuado.

Un gran número de conductores se constituyen en las víctimas de los peatones infractores, que desconocen de las responsabilidades o conducta de los mismos en razón de lo cual los partes policiales resultan ser inconsistentes, recayendo toda la responsabilidad en el conductor, dejando a un lado los indicios de culpabilidad que tiene muchos peatones y terceros que no están al volante, no hay que olvidar que la primera causa de muerte en materia de tránsito constituyen los accidentes, causados, en mayoría por exceso de velocidad, pero también forma parte de aquella la imprudencia de ciertos peatones que no toman las precauciones debidas para salvaguardar su integridad.

Simón Bolívar Gallegos Gallegos, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, año 2010, pág. 92, dice: “Persona que circula por las calles, sin el cuidado y hace producir un accidente debido a su descuido a una imprudencia o tan solo a un caso fortuito.”

En las calles céntricas de la ciudad y del país no resulta extraño observar a peatones cometer imprudencias al momento de cruzar las vías, es decir, prefieren eludir a los vehículos que circulan por las avenidas, que hacer uso de los puentes peatonales, pasos cebra y más aun observar y obedecer la señalética de tránsito como la semaforización, olvidándose que la Ley de tránsito prevé sanciones para aquellos transeúntes que por su imprudencia ocasionan accidentes de tránsito contemplándose desde leves hasta graves, entre las infracciones con mayor incidencia se el cruzar la vía inesperadamente y las demás señaladas con anterioridad.

Con el establecimiento de sanciones para los peatones infractores lo que se busca es lograr un estado de conciencia, ya que las evidencias señalan que más del ochenta por ciento de accidentes son originados por las faltas en que incurre el peatón, es decir, se pretende sensibilizar a la sociedad respecto de la existencia de derechos y obligaciones a cumplir, mismas que se encuentran contempladas en los artículos 198 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Hipótesis

La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

Determinación de Variables

Variable Independiente:

- Ausencia de proporcionalidad.

Variable Dependiente:

- Contravenciones muy graves.

CAPÍTULO III

METODOLOGIA

Enfoque de la Investigación

El tema tomado en consideración en la presente investigación, tendrá un enfoque cuantitativo y cualitativo. Cuantitativo porque permitirá obtener información relativa al principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas, lo que constará en la parte estadística. Cualitativo por cuanto los resultados estadísticos obtenidos pasarán a la criticidad y análisis, respecto a las contravenciones muy graves; con el propósito de vislumbrar y recomendar una solución.

Modalidad de la Investigación

De campo

El estudio se lo realizará a través de una investigación de campo, concurriendo la investigadora al Juzgado primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua, lo que permitirá tener una visión clara y objetiva de los hechos para transformar una realidad, actuando en el contexto efectuando un aporte jurídico.

Bibliográfica Documental

La información que constará en la investigación estará sustentada en libros, manuales, archivos e internet, por cuanto es necesario tomar en consideración el criterio y opinión de diversos autores y tratadistas; así como de documentos válidos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

Tipo de Investigación

Descriptiva

Ya que mediante la utilización de éste método que permite el análisis e interpretación de condiciones existentes, se identificará el objeto de estudio, señalando sus características y propiedades.

Explicativa

Por cuanto en la investigación se buscará determinar los factores que influyen de manera terminante en la misma, procurando alcanzar su máximo conocimiento.

Asociación de variables

La investigación se la efectuará a nivel de asociación de variables, permitiendo estructurar predicciones, y; medir el grado de correlación entre las variables el principio de proporcionalidad en la aplicación de penas y las contravenciones muy graves.

Población y Muestra

Cuadro N° 1

Unidades de Observación	Número
Conductores profesionales graduados (mayo 2013)	346
TOTAL	346

Fuente: Escuela de formación y capacitación para conductores profesionales “Ambato”
Elaboración: Investigadora

Muestra

Se trabajó con una muestra estratificada aleatoria simple que consiste en extraer de una población finita N unidades, sub poblaciones de un tamaño fijado de antemano. Si todas las unidades son indistinguibles, el número de muestras de tamaño viene dado para este tipo de muestra por la siguiente determinación estadística:

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

Dónde:

n tamaño de la muestra

N Universo

E 0.1 error de muestra

$$n = \frac{346}{(0.1)^2(346 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{346}{0.01 (345) + 1}$$

$$n = \frac{346}{3.46}$$

$$n = 100$$

Cuadro N° 2

Unidades de Observación	Número
Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua	5
Conductores profesionales graduados (mayo 2013)	100
TOTAL	105

Fuente: Investigadora

Elaboración: Investigadora

Operacionalización de Variables

CuadroN° 3

Variable Independiente: Ausencia de proporcionalidad

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Ausencia de Proporcionalidad se conceptúa.- Acto que responde a la idea de una utilización desmedida de las sanciones que conllevan privación de la libertad, rebaja de puntos en la licencia de conducir y multa pecuniaria.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Acto ➤ Desmedido ➤ Sanciones 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Excesivo ➤ Modificar conducta ➤ Multa ➤ Privación de la libertad ➤ Rebaja de puntos 	<p>¿Las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas?</p> <p>¿Considera que hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito?</p> <p>¿Las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito pueden modificar la conducta del infractor?</p> <p>¿Las penas a las contravenciones muy graves son económicas, privativa de la libertad, y rebaja de puntos a la licencia de conducir, su aplicación en conjunto es justa?</p> <p>¿Es necesario que se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido?</p>	<p>Entrevista dirigida a: Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.</p> <p>Encuesta dirigida a: Conductores profesionales.</p>

Fuente: Investigadora

Elaboración: Investigadora

CuadroN° 4

Variable Dependiente: Contravenciones muy graves

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Contravención muy grave se conceptúa.- Falta que se comete en contra de lo establecido de la norma jurídica, que perjudica al desarrollo y la seguridad social.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Falta ➤ Norma jurídica ➤ Perjudica desarrollo ➤ Seguridad social 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contravención ➤ Precepto legal ➤ Afecta bienestar ➤ Penas extremas 	<p>¿Las contravenciones muy graves de tránsito tienen como sanción una pena proporcional a la misma?</p> <p>¿El desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves de tránsito?</p> <p>¿Una contravención muy grave de tránsito incide en el bienestar general de la sociedad?</p> <p>¿El bienestar general de la sociedad depende del establecimiento de sanciones extremas en materia de tránsito?</p> <p>¿El establecimiento de sanciones extremas contribuye a la disminución de las contravenciones muy graves de tránsito?</p>	<p>Entrevista dirigida a: Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.</p> <p>Encuesta dirigida a: Conductores profesionales.</p>

Fuente: Investigadora
Elaboración: Investigadora

Técnicas e Instrumentos

Entrevista.- Técnica utilizada en investigación que permite el recabar información sobre uno tema determinado, a través de su instrumento la guía de entrevista, mediante el dialogo y opinión dirigido en este caso al Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.

Encuesta.-Técnica de investigación seleccionada porque permite la recolección de la información utilizando un cuestionario, dirigida a: Conductores profesionales, quienes responderán por escrito a las preguntas planteadas.

Plan para la recolección de información

CuadroNº 5

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIONES
1.- ¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de la investigación.
2.- ¿De qué personas u objetos?	Entrevista dirigida a: Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua, y; encuesta dirigida a: Conductores profesionales.
3.- ¿Sobre qué aspectos?	Indicadores que se detallan en la matriz de operacionalización de variables.
4.- ¿Quién?	Investigadora.
5.- ¿Cuándo?	Enero – Mayo 2013.
6.- ¿Dónde?	Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.
7.- ¿Cuántas veces?	Cinco entrevistas – Cien encuestas.
8.- ¿Qué técnicas de recolección?	Entrevista y encuesta entrevista.
9.- ¿Con qué?	Guía de entrevista y encuesta.
10.- ¿En qué situación?	Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.

Fuente: Investigadora

Elaboración: Investigadora

Plan de procesamiento de información

- Revisión crítica de la información recogida, esto es; limpieza de la información defectuosa, incompleta no pertinente, etc.

- Repetición de la recolección, para corregir fallas de contestación.

- Tabulación de información recogida mediante la elaboración de cuadros gráficos.

- Manejo de la 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 la presentación de resultados.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Levantada la información a través de la aplicación de los instrumentos pertinentes, esto es, encuestas y entrevistas a las diferentes unidades de observación, se dio paso al análisis en forma técnica y pormenorizada, mismo que fue representado mediante tablas estadísticas, que permitieron obtener la interpretación descifrada y científica de los resultados obtenidos.

Se realizó una descripción e interpretación de cada categoría y luego del total de ellas, lo que permitió realizar un cierre conclusivo que comprende las principales observaciones que contiene la investigación.

Análisis de Resultados de Encuestas

Una vez analizado los datos adquiridos a través de las encuestas es necesario detallar y explicar sus resultados de la siguiente manera:

CuadroN° 6

INTERROGANTES PLANTEADAS A LAS UNIDADES DE OBSERVACIÓN	ALTERNATIVAS			
	SI	NO	Total	Total%
1.- ¿Las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas?	94	6	100	100%
2.- ¿Considera que hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito?	99	1	100	100%
3.- ¿Las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito pueden modificar la conducta del infractor?	98	2	100	100%
4.- ¿Las penas a las contravenciones muy graves son económicas, privativa de la libertad, y rebaja de puntos a la licencia de conducir, su aplicación en conjunto es justa?	37	63	100	100%
5.- ¿Es necesario que se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido?	89	11	100	100%
6.- ¿Las contravenciones muy graves de tránsito tienen como sanción una pena proporcional a la misma?	18	82	100	100%
7.- ¿El desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves de tránsito?	90	10	100	100%
8.- ¿Una contravención muy grave de tránsito incide en el bienestar general de la sociedad?	43	57	100	100%
9.- ¿El bienestar general de la sociedad depende del establecimiento de sanciones extremas en materia de tránsito?	11	89	100	100%
10.- ¿El establecimiento de sanciones extremas contribuye a la disminución de las contravenciones muy graves de tránsito?	5	95	100	100%

Fuente: Investigadora

Elaboración: Investigadora

1.- ¿Las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas?

Cuadro N° 7

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	94	94%
NO	6	6%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

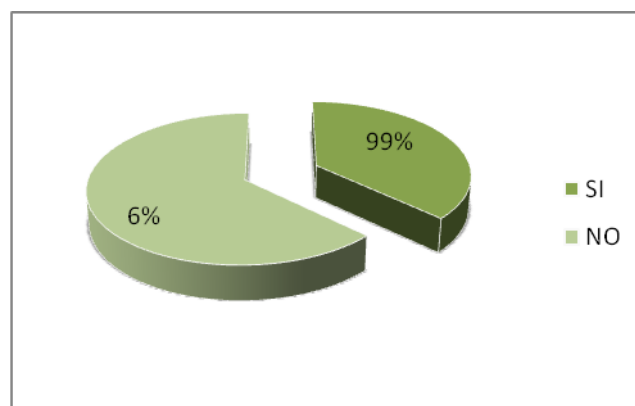


Gráfico N° 5

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 94% que corresponde a 94 personas encuestadas consideran que, las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas. El 6% que corresponde a 6 personas consideran que, las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito no son excesivas.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, considera que, las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas.; en tanto que el porcentaje inferior, se pronuncia de manera contraria a esta interrogante.

2.- ¿Considera que hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito?

Cuadro N° 8

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	99	99%
NO	1	1%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

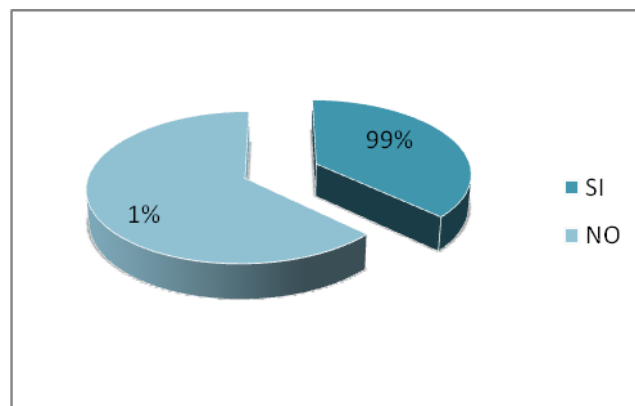


Gráfico N° 6

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 99% que corresponde a 99 personas encuestadas consideran que, hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito. El 1% que corresponde a 1 persona considera que, no hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, consideran que, si hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito; en tanto que el porcentaje inferior considera que, no hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito, éstas son proporcionales.

3.- ¿Las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito pueden modificar la conducta del infractor?

Cuadro N° 9

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	98	98%
NO	2	2%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

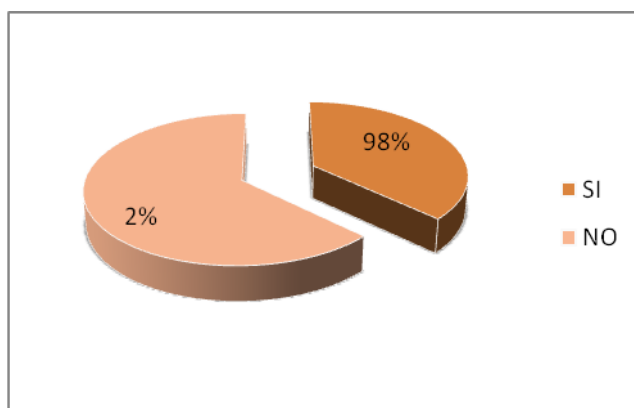


Gráfico N° 7

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 98% que corresponde a 98 personas encuestadas piensan que, las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito si pueden modificar la conducta del infractor. El 2% que corresponde a 2 personas piensan que, las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito no pueden modificar la conducta del infractor.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, se pronuncian afirmativamente a la interrogante planteada; en tanto que el porcentaje más bajo manifiesta un criterio contrario.

4.- ¿Las penas a las contravenciones muy graves son económicas, privativa de la libertad, y rebaja de puntos a la licencia de conducir, su aplicación en conjunto es justa?

Cuadro N° 10

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	37	37%
NO	63	63%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

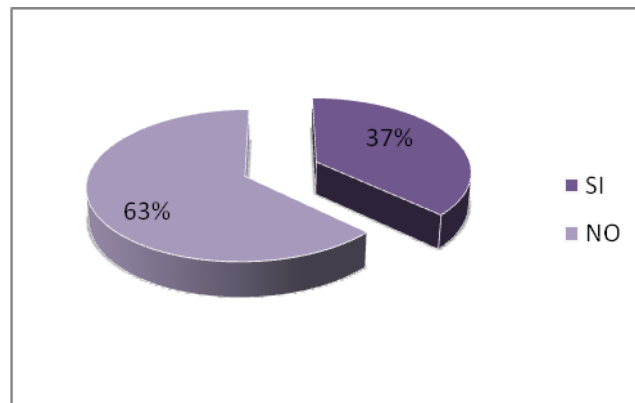


Gráfico N° 8

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 63% que corresponde a 63 personas encuestadas consideran que, las penas a las contravenciones muy graves no son justas en su aplicación. El 37% que corresponde a 37 personas consideran que, las penas a las contravenciones muy graves son justas en su aplicación.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, consideran que, las penas a las contravenciones muy graves no son justas en su aplicación.; en tanto que el porcentaje inferior se pronuncia en sentido opuesto, es decir, afirmativamente.

5.- ¿Es necesario que se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido?

Cuadro N° 11

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	89	89%
NO	11	11%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

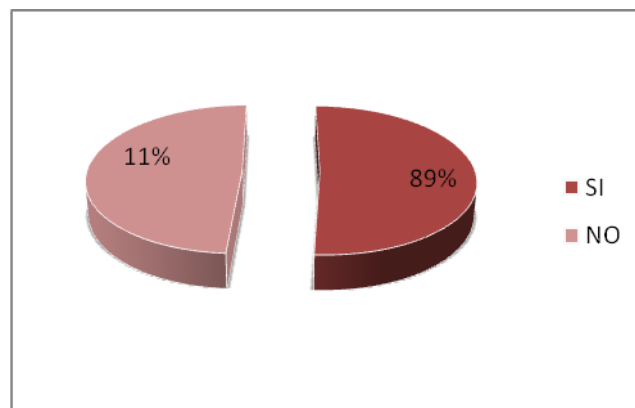


Gráfico N° 9

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 89% que corresponde a 89 personas encuestadas piensan que, es necesario se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido. El 11% que corresponde a 11 personas piensan que, no es necesario se especifique la pena a la contravención muy grave en la que se ha incurrido.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, piensan que, es necesario se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido; en tanto que el porcentaje más bajo piensa que, no ser necesario que se especifique dicha pena pro la contravención en que ha incurrido.

6.- ¿Las contravenciones muy graves de tránsito tienen como sanción una pena proporcional a la misma?

Cuadro N° 12

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	18	18%
NO	82	82%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales

Elaborado por: Investigadora

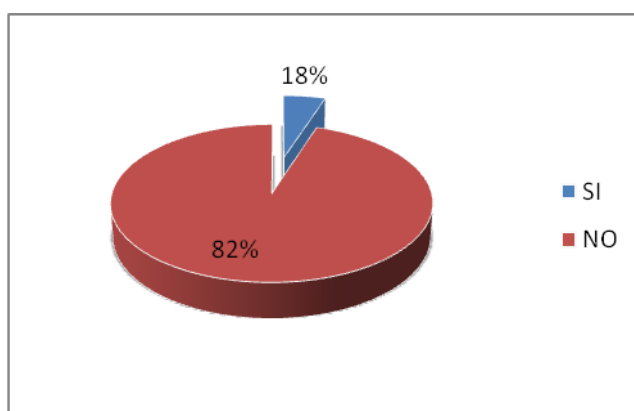


Gráfico N° 10

Fuente: Conductores Profesionales

Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 82% que corresponde a 82 personas encuestadas creen que, las contravenciones muy graves de tránsito no tienen como sanción una pena proporcional a la misma. El 18% que corresponde a 18 personas creen que, las contravenciones muy graves de tránsito tienen una pena proporcional a la misma.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas creen que, las penas a las contravenciones muy graves de tránsito no son proporcionales a las mismas; en tanto que el porcentaje inferior se muestra opuesto y afirma existir proporcionalidad entre contravención y sanción.

7.- ¿El desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves de tránsito?

Cuadro N° 13

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	90	90%
NO	10	10%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

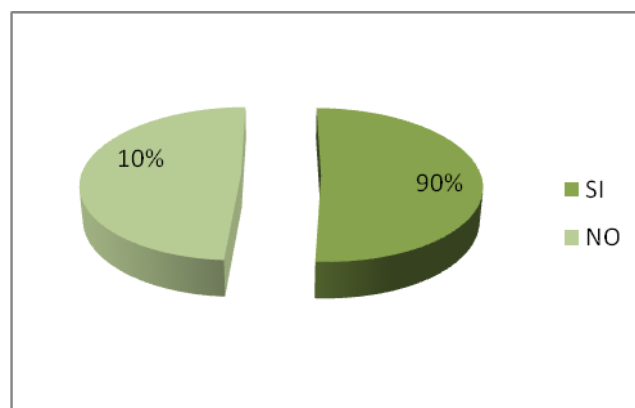


Gráfico N° 11

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 90% que corresponde a 90 personas encuestadas consideran que, el desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves. El 10% que corresponde a 10 personas consideran que, no es el desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas consideran que, es el desconocimiento de la ley la principal causa para que se den las contravenciones de tránsito; en tanto que el porcentaje menor opina en sentido negativo a la primera afirmación.

8.- ¿Una contravención muy grave de tránsito incide en el bienestar general de la sociedad?

Cuadro N° 14

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	43	43%
NO	57	57%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

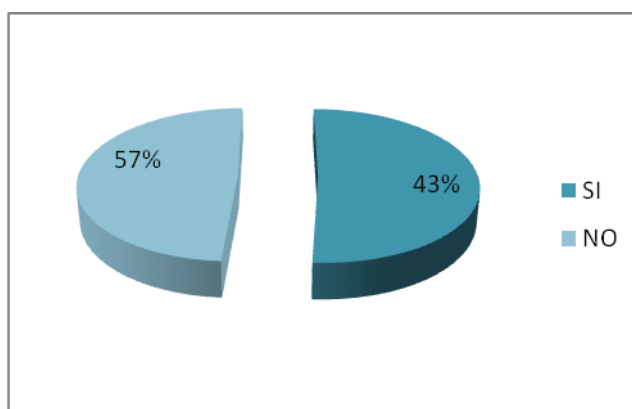


Gráfico N° 12

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 57% que corresponde a 57 personas encuestadas manifiestan que, una contravención muy grave de tránsito no incide en el bienestar general de la sociedad. El 43% que corresponde a 43 personas manifiestan que, una contravención muy grave de tránsito si incide en el bienestar general de la sociedad.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, manifiestan que, una contravención de tránsito no tiene incidencia en el bienestar de la sociedad; en tanto que el porcentaje inferior, de su respuesta en sentido afirmativo al considerar la incidencia de una contravención de tránsito en la bienestar de la población.

9.- ¿El bienestar general de la sociedad depende del establecimiento de sanciones extremas en materia de tránsito?

Cuadro N° 15

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	11	11%
NO	89	89%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

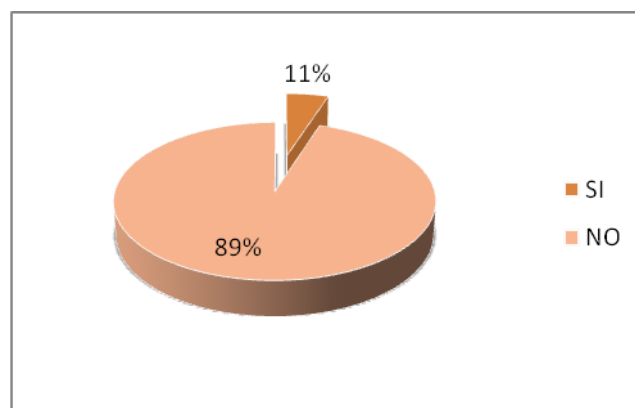


Gráfico N° 13

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 89% que corresponde a 89 personas encuestadas piensan que, el bienestar general de la sociedad no depende del establecimiento de sanciones extremas en materia de tránsito. El 11% que corresponde a 11 personas piensan que, el bienestar general de la sociedad depende del establecimiento de sanciones extremas.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, piensan que, el bienestar de la sociedad no requiere de medidas extremas que corrijan la conducta del infractor; en tanto que el porcentaje más bajo piensa que, es necesario el establecimiento de sanciones extremas que corrijan la conducta del infractor en materia de tránsito.

10.- ¿El establecimiento de sanciones extremas contribuye a la disminución de las contravenciones muy graves de tránsito?

Cuadro N° 16

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	5	5%
NO	95	95%
TOTAL	100	100 %

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

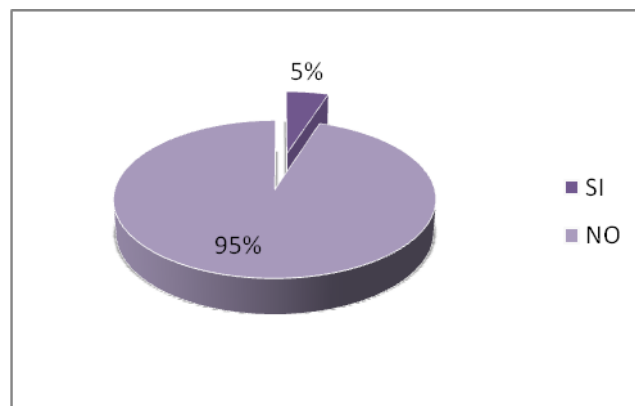


Gráfico N° 14

Fuente: Conductores Profesionales
Elaborado por: Investigadora

Análisis:

El 95% que corresponde a 95 personas encuestadas consideran que, el establecimiento de penas extremas no contribuye a la disminución de las contravenciones. El 5% que corresponde a 5 personas consideran que, con el establecimiento de penas extremas se disminuyen las contravenciones.

Interpretación:

El porcentaje más alto de personas encuestadas, consideran que, el establecer penas extremas no contribuye a la disminución de las contravenciones; en tanto que el porcentaje inferior consideran que, contribuye a disminuir el cometimiento de contravenciones el establecer penas extremas.

Análisis de Resultados de Entrevistas

1.- ¿A su criterio se vulneran derechos con el establecimiento de penas a las contravenciones muy graves de tránsito?

Respecto a la pregunta planteada las personas entrevistadas en su mayoría manifiestan que, la imposición de sanciones por el cometimiento de algunas contravenciones entre ellas las muy graves si vulneran derechos poniendo especial atención a la proporcionalidad de las mismas, por otro lado se considera que no se vulneran derechos sino más bien, con el cometimiento de infracciones de tránsito se pone en riesgo y peligro el propio conductor, peatones y bienes públicos.

2.- ¿Considera usted que se puede aplicar solamente una de las penas a las contravenciones muy graves de tránsito previstas en la ley?

En referencia a esta pregunta los entrevistados responden mayoritariamente el estar de acuerdo con el establecimiento de la pena económica y reducción de puntos, es decir, de una pena que implica doble sanciones, de otro lado se considera que, las penas por contravenciones son desproporcionadas sobre todo en materia de tránsito, las cuales deben estar acorde a la infracción cometida; sin embargo, hay que someterse a la normativa que sanciona con varias de ellas.

3.- ¿Cree usted que los conductores de vehículos conocen de las contravenciones, entre ellas las muy graves de tránsito que se encuentran contempladas en la ley?

Con respecto a esta pregunta las personas entrevistadas con incidencia alta responden, el desconocimiento de la normativa de tránsito sobre todo de las contravenciones muy graves por parte de los conductores es mayoritario; sin embargo, es obligación de aquellos y de los usuarios de las vías y del transporte conocer de las contravenciones existentes en materia de tránsito, con incidencia menor existe el criterio de que si se conoce de la normativa de tránsito en lo referente a las contravenciones entre ellas las muy graves.

4.- ¿Piensa que las penas a las contravenciones muy graves de tránsito guardan relación con el principio de proporcionalidad?

Respecto a esta interrogante la mayoría de entrevistados consideran que, las penas impuestas por el cometimiento de contravenciones muy graves son hasta cierto punto un tanto desproporcionadas de manera especial en lo referente al vínculo infracción y sanción, en tanto que, en menor grado se considera existir proporcionalidad en aquellas penas impuestas por el cometimiento de contravenciones.

5.- ¿Cuál considera usted, sería una posible solución a este problema de investigación?

Mayoritariamente a esta pregunta las personas entrevistadas manifiestan que, la solución al problema investigado sería, proponer cambios y reformas radicales observando los principios consagrados en la Constitución de la República sobre todo el de proporcionalidad, que guarden armonía y proporción de las sanciones de acuerdo a la magnitud del acto cometido; de otro lado se manifiesta se debería efectuar capacitaciones dirigidas especialmente a los conductores.

Verificación de la hipótesis

Cuadro N° 17

Encuestas dirigida a: Conductores Profesionales				
Preguntas	1	2	9	10
SI	94	99	11	5
NO	6	1	89	95

Fuente: Investigadora

Elaborado por: Investigadora

1. Planteamiento de Hipótesis:

HI: La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

HO: La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas no incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

2. Nivel de significación

@ = 0.01

gl: $(c - 1)(h - 1) = (2 - 1)(4 - 1) = 3$

Al nivel de significación de 0.01 y a tres (3) grados de libertad (gl) en valor de Chi cuadrado tabular es: 11.34 ($X^2_t = 11.34$)

3. Estimador gráfico

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

X^2 = Valor a calcularse de chi cuadrado.

\sum = Sumatoria.

O = Frecuencia observada.

E = Frecuencia teórica.

4. Cálculo de Chi cuadrado

Cuadro N° 18

Encuestas dirigida a: Conductores Profesionales									
Preguntas	1		2		9		10		Total
	O	E	O	E	O	E	O	E	
SI	94	52.25	99	52.25	11	52.25	5	52.25	209
NO	6	47.75	1	47.75	89	47.75	95	47.75	191
TOTAL	100		100		100		100		400

Fuente: Investigadora

Elaborado por: Investigadora

Cuadro N° 19

O	E	$(O - E)^2 / E$
94	52.25	33.36
6	47.75	36.50
99	52.25	41.82
1	47.75	45.77
11	52.25	32.56
89	47.75	35.63
5	52.25	42.72
95	47.75	46.75
TOTAL		315.11

Fuente: Investigadora

Elaborado por: Investigadora

5. Decisión final

$X^2_t = 11.34 < X^2_c = 315.11$, de acuerdo con lo establecido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir: “La ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.”

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

- Las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas; es decir, no guardan relación con el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución de la República, su aplicación resulta injusta, siendo necesario se especifique la pena de acuerdo a la contravención en la que se ha incurrido, la población encuestada ha expresado su inconformidad con este aspecto.
- El desconocimiento de la ley constituye la principal causa para que se incurra en una contravención de tránsito, por tanto no es necesario el establecimiento de medidas extremas que corrijan la conducta del infractor, pues, aquellas no contribuye a la disminución de las contravenciones de tránsito, tal es así que el 90% de los encuestados desconocen las leyes vigentes sobre todo en materia de tránsito.
- La imposición de sanciones por el cometimiento de contravenciones muy graves de tránsito vulnera derechos, como el de libertad y complementariamente a aquel el de trabajo, es decir, no existe vínculo entre infracción y sanción, de acuerdo los datos obtenidos de la población a quien se aplicó los instrumentos de recolección de información; es necesario, por tanto, se dé una reforma de ley que permita establecer el principio de proporcionalidad en las sanciones, de acuerdo a la infracción incurrida.

- El principio de proporcionalidad contemplado en la Constitución de la República del Ecuador regula el establecimiento y aplicación de toda clase de medidas tendientes a regular la conducta del individuo, es decir, la pena impuesta por un delito, infracción, etc., debe ser proporcional a la importancia social del hecho, en tal sentido no es admisible al hablar de las contravenciones muy graves de tránsito la imposición de penas irracionales en relación con la prevención del delito.

Recomendaciones:

- Es preciso desarrollar programas de difusión y capacitación dirigidos a conductores, usuarios de las vías y del transporte con el propósito, de dar a conocer las contravenciones existentes en materia de tránsito y las sanciones que corresponden por su transgresión, es decir, conseguir una concientización social, señalando los efectos del incumplimiento de la ley.
- Es indispensable tomar en consideración al momento de expedir ordenamientos jurídicos que contemplen el establecimiento de sanciones, los principios consagrados en la Constitución de la República, más aún cuando el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, a fin de que los derechos de las personas no se vean violentados con el establecimiento de sanciones desproporcionadas.
- Realizar una reforma a la Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que sanciona el cometimiento de contravenciones, observando el principio de proporcionalidad consagrado en la Constitución de la República, en el sentido de que aquellas guarden armonía y proporción de acuerdo a la magnitud del acto cometido.
- Es necesario tomar en consideración el significado propio del principio de proporcionalidad a fin de que el mismo opere tanto en la creación del derecho por los legisladores como en su aplicación por los operadores de justicia, sean estos, jueces o tribunales, e inclusive al momento de ejecución de la pena.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

PROYECTO DE REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

SECCIÓN 7

CONTRAVENCIONES MUY GRAVES

Datos Informativos

Institución: Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.

Beneficiarios: Conductores profesionales.

Ubicación: Provincia de Tungurahua - República del Ecuador.

Tiempo estimado para la ejecución: 9 meses.

Equipo técnico responsable: Asambleaístas, abogados especialistas en materia de tránsito, investigadora.

Costo: Setecientos dólares americanos.

Antecedentes de la Propuesta

El referirse al tema de las penas aplicadas como sanción al cometimiento de contravenciones muy graves de tránsito, es necesario señalar que las mismas resultan ser excesivas, denotando una falta de proporcionalidad, el desconocimiento de la ley se constituye en la causa principal para que tenga lugar una contravención en materia de tránsito, lo que hace que el establecimiento de medidas extremas o exageradas para normar la conducta del individuo, llámese conductor, sean infructuosas y hasta cierto punto innecesarias, pues de su aplicación no depende la disminución del índice de contravenciones.

En el instante de establecerse sanciones drásticas por la comisión de una contravención en materia de tránsito de preferencia en las llamadas muy graves, se está vulnerando derechos, ya que por regla general una sanción guarda relación estrecha con la infracción cometida, en este caso la misma implica la imposición por parte de la autoridad competente de lo establecido en la norma legal de la materia, esto es, multa, disminución de puntos en la licencia de conducir y prisión, es decir, un equivalente a tres penas frente a una infracción.

Las penas aplicadas como sanción para las contravenciones muy graves de tránsito deben estar conformes a la infracción cometida, sin embargo, hay que someterse a la normativa que sanciona con varias de ellas, siendo necesario proponer cambios o reformas en la ley de tránsito que permitan establecer penas dependiendo de la gravedad o magnitud del acto cometido, con observancia estricta de los principios consagrados en la normativa constitucional vigente.

Justificación

La propuesta planteada, reforma a la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, sección 7 – Contravenciones muy graves, es de mucha importancia, toda vez, que al tomarse en consideración los principios constitucionales sobre todo el de proporcionalidad y el de ponderación de garantías y derechos, se establecería el vínculo directo entre infracción y sanción, sin el

establecimiento de penas desmedidas o exageradas que a decir de las personas encuestadas y entrevistadas vulneran derechos tales como la libertad, el trabajo, el sustento familiar.

El propósito de la propuesta es la de lograr una pena acorde a la infracción contravenida, puesto que actualmente, así lo establece la ley de la materia para sancionar una contravención muy grave de tránsito se lo debe hacer aplicando las tres penas establecidas, rebaja de puntos, multa y prisión, y; de ser el caso dependiendo de la gravedad del acto, dichas medidas son objeto de ampliación en su aplicación.

En un índice alto de resoluciones expedidas en los juzgados de tránsito, sancionan al conductor infractor con la aplicación de las penas en conjunto, situación que permite evidenciar con claridad la desproporcionalidad existente en la norma legal de tránsito, siendo necesario considerar que por más duras que sean las penas si aquellas no son concienciadas por la sociedad en especial por el sector del volante, no se podrá hablar de disminución de los índices de contravenciones de tránsito con sus consecuencias correlativas.

La propuesta se dirige a dar solución al problema de la desproporcionalidad en la aplicación de penas para sancionar la comisión de contravenciones muy graves de tránsito, siendo beneficiarios los conductores de vehículos motorizados cualesquiera sean éstos, encaminando las sanciones en su aplicación a lograr la proporcionalidad de las mismas y concienciación respecto de la gravedad que encierra el contravenir una disposición legal, sobre todo en materia de tránsito y seguridad vial.

Objetivos

Objetivo General:

- Proponer una reforma a la normativa de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial relativa a las contravenciones muy graves de tránsito.

Objetivos Específicos:

- Establecer los lineamientos normativos necesarios que garanticen la proporcionalidad de las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito.
- Categorizar las penas aplicables a las contravenciones muy graves de tránsito de acuerdo a la gravedad de la infracción, aplicando el principio constitucional de proporcionalidad, y de legalidad.

Análisis de Factibilidad

Factibilidad legal

Revisada la legislación constitucional vigente en el país está posibilita:

Art. 61.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos gozan de los siguientes derechos: (...)

3. Presentar proyectos de iniciativa popular normativa”.

Art. 102.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual o colectiva, podrán presentar sus propuestas y proyectos a todos los niveles de gobierno, a través de los mecanismos previstos en la Constitución y la ley”.

Art. 134.- “La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde: (...)

5. A las ciudadanas y los ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos el cero punto veinticinco por ciento de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional”.

Factibilidad económica financiera

El presupuesto que permitirá desarrollar la propuesta planteada provendrá de los sectores que tienen injerencia con el quehacer de tránsito sean estos: municipios, sindicatos, asociaciones de transporte; lo que permitirá el alcanzar los objetivos planteados, referentes a garantizar la proporcionalidad en la aplicación de las penas a las contravenciones muy graves de tránsito, en procura del bienestar social.

Fundamentación Científico Técnica

La propuesta planteada se ha elaborado tomando en consideración el enfoque Constructivista Social, toda vez que, un conocimiento nuevo requiere de un conocimiento previo, considerando que el mismo no solo se origina en las relaciones existentes entre ambiente - ser humano, sino que constituye también la suma del entorno social; el conocimiento nace de la historia y cultura de la sociedad, pues, se aprende con la ayuda de los demás.

Modelo Operativo de la Propuesta

Cuadro N° 20

Actividades	Contenidos	Recursos	Evaluación	Tiempo
Iniciativa	Contenido del proyecto de reforma y presentación	Constitución de la República; Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y; portal oficial de la Asamblea	Impacto social del proyecto de reforma	30 días
Calificación del proyecto	Trate solo sobre una materia, y; contenga exposición de motivos y articulado	Miembros del Consejo de Administración Legislativa, y; portal oficial de la Asamblea.	Prioridad para el tratamiento del proyecto de ley, y; comisión especializada de que tratará	30 días
Tratamiento del proyecto	Conocimiento de los integrantes de la comisión especializada, ciudadanía, y; organizaciones registradas	Portal oficial de la Asamblea	Impacto público	20 días
Informe de la comisión especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea, el informe con las observaciones	Comisión de estudio correspondiente para el análisis respectivo	Informe de la comisión para el primer debate	45 días
Primer debate	Inclusión del informe de la comisión especializada e intervención de	Presidenta (e) de la Asamblea, y asambleístas, y	Distribución del informe a los asambleístas y observaciones que	

	asambleístas	observaciones	sean necesarias introducir	30 días
Informe de la comisión especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea, el informe con las observaciones	Comisión de estudio correspondiente para el análisis respectivo	Informe de la comisión para el segundo debate	45 días
Segundo debate	Inclusión del informe de la comisión especializada acogiendo las observaciones del primer debate e intervención de asambleístas	Presidenta (e) de la Asamblea, asambleístas, y observaciones	Distribución del informe con observaciones sugeridas en el pleno, aprobación del proyecto de ley	30 días
Remisión del Proyecto de ley a la Presidenta (e) de la República	El Proyecto de reforma de ley aprobado por la Asamblea, es enviado a la Presidenta (e) de la República para su sanción u objeción	Presidenta (e) de la República, para que sancione u objete el proyecto de ley.	Promulgación y publicación en el Registro Oficial.	32 días

Fuente: Ley Orgánica de la Función Judicial

Elaborado por: Investigadora

Desarrollo de la Propuesta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

EL PLENO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

De acuerdo con las estadísticas a nivel nacional las contravenciones de tránsito en las que generalmente incurren los conductores son las leves ocupando el primer escalón, seguidamente de las contravenciones graves, y en el último peldaño se encuentran las contravenciones muy graves de tránsito, según datos proporcionados por la Jefatura de Tránsito; lo que permite deducir que por más empeño que los legisladores pongan al expedir ordenamientos jurídicos endureciendo las penas a pretexto de reducir los índices de contravenciones aquellos no disminuirán, sino se concientiza primeramente tanto a los conductores cuanto a los peatones, respecto de la gravedad del incumplimiento de la Ley de Tránsito y las consecuencias que derivan de aquella.

Ante esta realidad que vive permanentemente la colectividad ecuatoriana, la Asamblea Nacional ha endurecido las sanciones a las contravenciones especialmente a las muy graves, estableciendo pena de tres días de prisión, multa de un salario mínimo y pérdida de diez puntos en la licencia de conducir, penas que en todo caso van en contra del texto constitucional de acuerdo a lo que establece el numeral 1 del artículo 77 en el que se determina que: “La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria (...)”, y; el principio de proporcionalidad contemplado en la misma norma, artículo 76 numeral 6: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

De lo manifestado no resulta proporcional a la infracción el que se apliquen tres sanciones para juzgar un solo acto, es decir, no hay relación entre

contravención y sanción, lo que en forma alguna no reduce el cometimiento de infracciones.

En razón de lo expuesto se considera:

Que, de conformidad al artículo 1 de la Constitución de la República determina que El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que, al tenor del segundo inciso del artículo 1 de la Constitución de la República, la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa;

Que, de conformidad al artículo 11 de la Constitución de la República; el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía; 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución;

Que, el artículo 61 de la Constitución de la República establece los derechos de participación de los que gozan las ecuatorianas y los ecuatorianos; 3. Presentar proyectos de iniciativa popular normativa;

Que, el artículo 76 de la Constitución de la República establece: En todo proceso en el que se determine derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza;

RESUELVE:

Artículo 1. Refórmese el texto del artículo 145 inciso primero y tercero de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, por el siguiente:

Art. 145.-Incorre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de cinco puntos en la licencia de conducir, retención del automotor con el cual se haya cometido la infracción mínimo por siete días:

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

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

- g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,
- h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

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

Se considerará reincidencia al cometimiento de una contravención muy grave de tránsito, dentro un periodo de seis meses contados desde que se juzgó la primera infracción.

Artículo 2. Refórmese el texto de los artículos 145.1, 145.2 numerales 1, 2, y; 145.3 de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, por el siguiente:

Art 145.1.-Incorre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, reducción de cinco puntos de su licencia de conducir.

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

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0, 8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y trabajo comunitario que las autoridades de tránsito dispongan.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir, retención del vehículo por el plazo de siete días y charlas sobre alcoholismo.

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

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

Administración

El proyecto de reforma a la ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Sección 7 “Contravenciones muy Graves”, se articulará a través de entidades involucradas en el ámbito del Derecho; Universidad Técnica de Ambato “Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales”, Asamblea Nacional y la colaboración de la investigadora cuando así lo amerite las circunstancias.

Previsión de la Evaluación

Es necesaria la aplicación de un análisis de carácter cualitativo de la propuesta, a fin de establecer la viabilidad y factibilidad de la misma; lo que permitirá la observancia de los resultados obtenidos de la ejecución y la evaluación de la propuesta, los mismos que deben ser objeto de apreciación, por tanto, el seguimiento continuo será fundamental, mediante informes frecuentes de los avances, permitiendo la observancia de posibles dificultades en su desarrollo y la incorporación de soluciones adecuadas, la evaluación de la ejecución guardara relación con el control de la propuesta y el cumplimiento de los objetivos.

Bibliografía

- Agencia Nacional de Tránsito, Manual de Estudio de Conductores Profesionales 2012.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial, Manual del Conductor para el Curso de Seguridad Vial 2012.
- Andino Reinoso, Wilson, La Acción Ordinaria de Protección en el Derecho Constitucional 2011.
- Bustamante Fuentes, Colón, Nueva Justicia Constitucional 2011
- Bustamante Fuentes, Colon, Nuevo Estado Constitucional de Derecho y Justicia 2012.
- Cabanellas de Torres Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental.
- Carbonell, Miguel, El principio de Proporcionalidad y la interpretación constitucional”, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos 2008.
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito www.conaset.cl, Manual del Conductor Seguro.
- Corporación de Estudios y Publicaciones, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 2012.
- Corporación de Estudios y Publicaciones, Constitución de la República del Ecuador 2012.
- Diccionario enciclopédico Ruy Díaz Ilustrado.
- Diccionario enciclopédico Océano Uno Ilustrado sección O – P

- Diccionario Jurídico, Laura Casado
- Diccionario Enciclopédico Universal
- Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
- Fundación RACC, La distracción de los conductores: un riesgo no percibido 2008.
- Gallegos Gallegos, Simón Bolívar, La Responsabilidad en el Delito de Tránsito 2010.
- García Falconí, José Carlos, Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal 2003.
- García Falconí, José Carlos, Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial 2009.
- García Falconí, José Carlos, Principios Generales 2009.
- Goldstein, Mabel, Consultor Magno
- Gozaíni, Osvaldo Alfredo, Introducción al derecho Procesal Constitucional 2009.
- Manual del Conductor de la ciudad autónoma de Buenos Aires 2006.
- Organización Panamericana de la Salud, Beber y Conducir – Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales 2010.
- Oyarte Martínez, Rafael, Curso de Derecho Constitucional 2005.

- Practi-car, Manual de Conducción – Formación de Conductores no Profesionales 2009.

- Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha - Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, Módulo de Educación Vial 2012.

- Yávar Núñez, Fernando, Manual 2 Actualizado de Tránsito Teórico – Práctico 2012.

- Zavala Egas, Jorge, Derecho Constitucional Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica 2010.

Linkografía

- <http://www.eluniverso.com/2012/08/03/1/1363/contravencion-muy-grave.html>
- <http://frankliazoguez.blogspot.com/2012/04/comcepto.html>
- <http://infraccionestransito.blogspot.com/>

ANEXOS

Anexo No. 1



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

Encuesta N°....

Encuesta dirigida a: A conductores profesionales.

La presente encuesta pretende recoger su opinión, sobre el Principio de Proporcionalidad en la aplicación de las penas y las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

1.- ¿Las penas aplicadas en las contravenciones muy graves de tránsito son excesivas?

SI

NO

2.- ¿Considera que hay falta de proporcionalidad en las penas para las contravenciones muy graves de tránsito?

SI

NO

3.- ¿Las penas impuestas a las contravenciones muy graves de tránsito pueden modificar la conducta del infractor?

SI

NO

4.- ¿Las penas a las contravenciones muy graves son económicas, privativa de la libertad, y rebaja de puntos a la licencia de conducir, su aplicación en conjunto es justa?

SI

NO

5.- ¿Es necesario que se especifique la pena de acuerdo a la contravención muy grave de tránsito en la que se ha incurrido?

SI

NO

6.- ¿Las contravenciones muy graves de tránsito tienen como sanción una pena proporcional a la misma?

SI

NO

7.- ¿El desconocimiento de los preceptos legales constituye la principal causa para que se produzcan las contravenciones muy graves de tránsito?

SI

NO

8.- ¿Una contravención muy grave de tránsito incide en el bienestar general de la sociedad?

SI

NO

9.- ¿El bienestar general de la sociedad depende del establecimiento de sanciones extremas en materia de tránsito?

SI

NO

10.- ¿El establecimiento de sanciones extremas contribuye a la disminución de las contravenciones muy graves de tránsito?

SI

NO

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo No. 2



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

Entrevista N°....

Entrevista dirigida a: Juez y secretarios del Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.

La presente encuesta pretende recoger su opinión, sobre el Principio de Proporcionalidad en la aplicación de las penas y las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.

1.- ¿A su criterio se vulneran derechos con el establecimiento de penas a las contravenciones muy graves de tránsito?

.....
.....
.....
.....

2.- ¿Considera usted que se puede aplicar solamente una de las penas a las contravenciones muy graves de tránsito previstas en la ley?

.....
.....
.....
.....

3.- ¿Cree usted que los conductores de vehículos conocen de las contravenciones, entre ellas las muy graves de tránsito que se encuentran contempladas en la ley?

.....
.....

.....
.....

4.- ¿Piensa que las penas a las contravenciones muy graves de tránsito guardan relación con el principio de proporcionalidad?

.....
.....
.....
.....

5.- ¿Cuál considera usted, sería una posible solución a este problema de investigación?

.....
.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo No. 3



**ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA
CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"**

**NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013**

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
1	ACHUPATIN MOROCHO NARCISA JOSEFINA	1802796670
2	ACOSTA PICO CHRISTIAN ASDRUBAL	1804581443
3	ACOSTA SALINAS DIEGO ALEJANDRO	1803764958
4	AGUIRRE SOLIS JOSE EDUARDO	1804153870
5	AGUIRRE SOLIS LUIS FERNANDO	1804082327
6	ALARCON ALTAMIRANO HERNAN JAVIER	1600549487
7	ALARCON DAVILA WAGNER OMAR	1802800670
8	ALDAS ORTIZ DIEGO FERNANDO	1804417689
9	ALLAS GUAMAN SEGUNDO FRANCISCO	0201647500
10	ALMEIDA HERNANDEZ NELSON DANIEL	1804554655
11	ALVAREZ CHILQUIINGA LUIS EFRAIN	1803861077
12	ALVAREZ CHILQUIINGA OMAR ISRAEL	1803861069
13	ALVAREZ MIRANDA NANCY MERCEDES	1803206430
14	ANAS CEVALLOS JOE FRANK	1308653284
15	ANGULO GAIBOR DIEGO LIZARDO	1204258477
16	ARCOS GUERRERO LUIS ARTURO	1804097630
17	ASHQUI AYACHIPO KLEVER RUBEN	1805209648
18	ASHQUI MOREIRA DENNIS EDUARDO	1804188827
19	AVILA HERRERA SANTIAGO ANDRES	1804763736
20	AYACHIPO CHUQUIANA SERGIO RAUL	1804783973
21	AZAS AZAS BYRON PAUL	1804787594
22	AZAS AZAS WASHINGTON ADAN	1804267142
23	AZAS PUNINA ALEX MANUEL	1804453387
24	AZOGUE PUNINA WILLAM PATRICIO	1804285086
25	AZOGUE ROJANA FREDY VINICIO	1803974466
26	BALDEON CARDENAS MARCELO SEBASTIAN	1717636268
27	BALLADARES PROAÑO JAIME DANIEL	1804238770
28	BALSECA PAUCAR JUAN FERNANDO	1804718797
29	BARRIONUEVO GAVILANES MARCO ANTONIO	1803334075
30	BASANTES GUALA LUIS ARTURO	1804440707





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
31	BASANTES ROMERO NESTOR RODOLFO	1803357134
32	BERMUDEZ CABASCANGO DAVID ANDRES	1803967411
33	BRITO QUIQUINTUÑA LUIS JAVIER	1803508363
34	BUENAÑO MAISANCHE DARIO JAVIER	1804374609
35	BUSTOS SOLIS FRANKLIN RODRIGO	1802842557
36	CACERES VILLACIS WASHINGTON FERNANDO	1802687705
37	CAGUANA QUINDE HABRAN ISRAEL	1803522323
38	CAINA VILLARES ROLANDO ISRAEL	1805052030
39	CAIZA CHIMBORAZO WILMER ADOLFO	0202005138
40	CALUÑA CALDERON BAYRON SAUL	0603989831
41	CALVACHE ORTEGA DIEGO FERNANDO	1804491080
42	CALVACHE PALATE LUIS FERNANDO	1804445540
43	CAPUZ SEPA JULIO CESAR	1804307047
44	CARDENAS SANCHEZ JAIME ALBERTO	1804459913
45	CARRERA ZAMORA JORGE LUIS	1804479986
46	CARRERA ZAMORA LILIANA KATHERINE	1804480000
47	CARRILLO MINIGUANO EDWAR ADAN	0503634909
48	CARRILLO SANCHEZ LUIS FERNANDO	1803474194
49	CASCO VILLACIS JORGE ISRAEL	1803660933
50	CASTILLO MORENO BEATRIZ ELIZABETH	1803612942
51	CASTRO CHANO MARIA FERNANDA	1720246204
52	CASTRO NUÑEZ ANGEL SALOMON	1804289211
53	CASTRO NUÑEZ LUIS ALFREDO	1803782893
54	CAYSABANDA CULLQUI EDISSON GIOVANNI	1804766671
55	CHAMBA CHANGO DARWIN GIOVANNY	1804622320
56	CHAMBA DE LA CRUZ LUIS ERNESTO	1804851820
57	CHICAIZA MANOTOA DIANA CRISTINA	1804604294
58	CHIMBO AZOGUE EDIZON RAFAEL	1804543153
59	CHISAG CHISAG LUIS FABIAN	0201951282
60	CHISAG PUNINA LUIS ABELARDO	0202007779





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
61	CHITO MONTERO EDISSON SEBASTIAN	1804813788
62	CHITO MONTERO MAURICIO XAVIER	1804382396
63	CHULCO RUIZ CARLOS MEDARDO	1804196903
64	CHUQUIANA CHUNCHA LUIS GILBERTO	1804561148
65	COBO DAMACELA HERNAN FABRICIO	1803931110
66	CONDEMAITA POALASIN SEGUNDO PATRICIO	1802607695
67	CORDOVA MONTERO CHRISTIAN PAUL	1804435095
68	CORO DELGADO LUIS EFRAIN	'0604565804
69	CORTEZ OCAÑA JOSE LORENZO	1802715795
70	CRESPO AIZABUCHA JENNY ELIZABETH	1802971521
71	CRESPO AIZABUCHA VICTOR EDUARDO	1803471646
72	CRIOLLO MOYOLEMA LUIS HERNAN	1802584654
73	CRIOLLO YANZAPANTA RAMIRO MEDARDO	1803274479
74	CUNIN QUISPE SANTIAGO DAVID	1805060595
75	CURICHO ROMERO RICHAH DAVID	1803090990
76	CUVI HUALLPA JULIO CESAR	'0604422063
77	DIAZ GRANIZO VERONICA PATRICIA	1803512431
78	DIAZ MONTERO MANUEL ERNESTO	1803103496
79	ESPIÑ FREIRE GUSTAVO JAVIER	1803477809
80	ESPINOZA CARRASCO JESSICA MACARENA	1804468005
81	ESPINOZA MORALES MILTON DANIEL	1804283040
82	ESTRELLA CARRERA MAURO VINICIO	1711543569
83	ESTRELLA HIDALGO ORLANDO GONZALO	1803932332
84	EVAS FLORES BYRON OSWALDO	'0603493818
85	FALCONI DIAZ FREDY FERNANDO	2000062535
86	FARES CARRANCO ANGEL RAUL	'0604506899
87	FIALLOS LASCANO WALTER BENIGNO	1801860949
88	FLORES GALARZA DIEGO GEOVANNI	1804383212
89	GALARZA TOASA FRANCISCO JAVIER	1804441903
90	GALARZA ULPO LUDWIN JOSELITO	1802431906





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
91	GAMBOA PARRA KLEBER FABIAN	1804545505
92	GARCES VARGAS ROMAN ALEXANDER	1804079513
93	GARCIA ROMERO DANNY BLADIMIR	1803851508
94	GRANIZO VEINTIMILLA CRISTIAN JONATHAN	1804893053
95	GUAITA MALPUD DARIO JAVIER	1803736030
96	GUALOTUÑA REMACHE EDISON PATRICIO	1804127775
97	GUALPA AMANTA TANYA ELIZABETH	0202021358
98	GUAMAN NAULA CARLOS ALBERTO	0603454604
99	GUAMBUGUETE ARGUELLO LUIS GERMAN	0201511656
100	GUANANGA ANDACHE FLABIO FABRICIO	1805193693
101	GUANANGA CAIZA OSCAR EDUARDO	1804516225
102	GUANANGA TOAPANTA JUAN ALONSO	1803363405
103	GUANO SUPE FABRICIO ANTONIO	1805292149
104	GUATO TIPAN WILSON PATRICIO	1804498101
105	GUAYAN ALPAPUCHO SEGUNDO ESTEBAN	1804331690
106	GUERRERO ESCOBAR BELFOR ESTUARDO	1803081437
107	GUERRERO NARANJO CARLOS PATRICIO	1805061585
108	GUERRERO SOLIS MERCEDES DEL ROCIO	1803202975
109	GUERRERO TIGSILEMA MARCELO ALEJANDRO	1804688792
110	GUEVARA VARGAS FREDY GEOVANNY	1802508562
111	GUZMAN SILVA DIANA KATHERINE	1803615309
112	HIDALGO CUASAPAZ JOHN JAIRO	1804784666
113	IZA PACHUCHO LUIS ALFREDO	1801639285
114	IZURIETA SAMANIEGO JAIME FERNANDO	1600526121
115	JACOME FREIRE ANA BELEN	1804121760
116	JARA MACAO WILMER MAURICIO	1400656516
117	JARA SILVA RICARDO GERMAN	1804756755
118	JARAMILLO VILLEGAS ALEX MAURICIO	1804938809
119	JIJON ALMEIDA VICTOR GABRIEL	1804563532
120	JINDE JINDE BYRON WLADIMIR	1805072608





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
121	LANDA CHULCO DARWIN DAVID	1804219408
122	LANDA LLAMUCA MIGUEL ANGEL	1801869676
123	LANDAZURI SALTOS JONATTAN FRANCISCO	1804719126
124	LASCANO CORDOVA ILIANA CAROLINA	1804366233
125	LEON TAPIA DIEGO XAVIER	0401257027
126	LESCANO LLUGSHA MILTON HERNAN	1804345518
127	LLAMUCA DIAZ CARLOS GERARDO	1804007373
128	LLUMITASIG QUINDE KLEBER OSWALDO	1804816799
129	LOGROÑO TOSCANO SANTIAGO ALEXANDER	1804509139
130	LOPEZ ANDRADE JONATHAN ALEXIS	1804626313
131	LOPEZ CANDO ALEX MAURICIO	1804188280
132	LOPEZ ESTRELLA RUBEN ALEXANDER	1804321840
133	LOPEZ JORDAN SANTIAGO MAURICIO	1804371027
134	LOPEZ LOPEZ CHRISTIAN GERMAN	1804626321
135	LOZADA MONTESDEOCA DARIO JAVIER	1805096243
136	LOZADA SALAZAR KATHERIN VANEZA	1805238365
137	LUCINTUÑA AYME HECTOR ANIBAL	0201923547
138	LUCINTUÑA POAQUIZA BAYRON GERMAN	1804703203
139	LUMBI SANTILLAN ANGEL IVAN	0201869112
140	LUSPA FERNANDEZ MIGUEL ANGEL	1803608445
141	MANOSALVAS BUENAÑO ERICK DAVID	1804572418
142	MANOSALVAS PAREDES LEONARDO DAVID	1805137856
143	MANZANO ROJAS SILVIA PATRICIA	1804491528
144	MARIN CANSECO JORGE LUIS	1804103651
145	MAROTO OCAÑA HERNAN BLADIMIR	1802763381
146	MARQUEZ ROMERO JUAN CARLOS	0107030280
147	MARTINEZ MAYORGA FABIAN FERNANDO	1804800850
148	MARTINEZ MONTALVAN MAURICIO RICARDO	1803113099
149	MARTINEZ VILLAVICENCIO ALEXANDER ANIBAL	1805012448
150	MASAPANTA CAJAS ALEJANDRO OMAR	1803783057





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
151	MASAPUNCHO GUANANGA MARCO ANTONIO	1804711735
152	MASAQUIZA MUYULEMA ALEX SANTIAGO	1804761805
153	MATAMOROS PLAZA XIOMARA JOHANNA	0802339663
154	MAYORGA MANOBANDA JOSE LUIS	1805357488
155	MAYORGA UÑOG EDWIN LIVARDO	1804374914
156	MAZON ORTIZ PABLO DANIEL	1804448585
157	MELGAREJO VILLACRES VICTOR MISAEEL	1803827102
158	MOLINA HARO DEYVIS JONATAN	0929297927
159	MONTERO BAYAS GONZALO RAUL	1804434478
160	MONTERO LASCANO MANUEL EDUARDO	1802474401
161	MOPOCITA CONDEMAITA DIEGO ELISEO	1804235735
162	MOPOSITA YANCHATUÑA LUIS FABIAN	1804562062
163	MORALES GUAMAN JAIRO DAVID	1804582193
164	MORALES SALAZAR MARIA ELEVACION	1802469310
165	MORETA BASTIDAS EDWIN NEPTALI	1803282159
166	MOSQUERA MAILA JEFFERSON JAVIER	1804804340
167	MOYANO TAPIA JOSE MESIAS	0602864068
168	MOYOLEMA PARRA DIEGO RAFAEL	1803844180
169	MUNCHA CHUQUIANA JOSE ELIAS	1804439667
170	MUNCHA CHUQUIANA JOSE SAMUEL	1804341400
171	MUNCHA CHUQUIANA LAURA XIMENA	1804180766
172	MUNCHA CHUQUIANA NELLY YOLANDA	1804106704
173	MUNCHA QUINATOA LUIS ALFREDO	1803372620
174	MUÑOZ ACOSTA ORLANDO DAVID	1804240842
175	MUÑOZ ARIAS GUSTAVO ADOLFO	1206078303
176	MUZO SANTANA EDWIN MAURICIO	1803628286
177	NARANJO AILACA EDGAR JOSE	1804379806
178	NARANJO SOLIS DANIEL ALEJANDRO	1803933835
179	NASIMBA VISCAINO PAUL SANTIAGO	1804338844
180	NAVAS PACHAR PABLO ISRAEL	1803414448





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
181	NOVILLO PARRA EDGAR RICARDO	1717370884
182	NUELA TORRES RUBEN MAURICIO	1803274958
183	NUÑEZ IBARRA CARLOS WALBERTO	1804067237
184	NUÑEZ VILLALVA ESTHELA MABEL	1803462892
185	ONCE LUCERO JUAN JESUS	1714803457
186	OÑA LAGLA JUAN MIGUEL	1804022489
187	OROZCO ANGAMARCA JOSE LUIS	1804585576
188	ORTEGA GUAITA JOSE LUIS	1804790937
189	ORTIZ BASANTES HECTOR FERNANDO	1803975307
190	ORTIZ MOYANO OSCAR FABIAN	1803520632
191	PACHA ANACOLLA ANGEL LEONARDO	1803868676
192	PACHA TAMAQUIZA CELINDA TARGELIA	1805164710
193	PACHA TAMAQUIZA LUIS CRISTOBAL	1804350203
194	PADILLA ULLOA NELSON EFRAIN	1804795928
195	PALACIOS FLORES ELIZABETH DE LOS ANGELES	1802431658
196	PALLO SOPA LUIS GUILLERMO	1805297007
197	PAREDES FREIRE RUTH MARIBEL	1804034260
198	PAREDES PAREDES ESTEBAN PATRICIO	1804571246
199	PAREDES VILLALBA GALO ALCIDES	1803557022
200	PAUCAR CHIMBORAZO JAIME EDUARDO	1805000872
201	PAUCAR CHIMBORAZO MAURO SANTIAGO	1804835047
202	PAUCAR CUMBILLO SEGUNDO ISAIAS	0605416783
203	PEÑA PICO DARLINGTON OMAR	1206281949
204	PEREZ MARQUEZ ALEJANDRO ALBERTO	0914009238
205	PEREZ QUIROGA JACOB DIEGO	1804154183
206	PICO CORDOVA MAURO SALOMON	1804356200
207	PILAMUNGA LLANGATE JOSE ALBERTO	1804586863
208	PILAMUNGA PILAMUNGA WILSON GERMAN	1805004346
209	PILATASIG SANGUIL DAVID RICARDO	1804372850
210	PILLA ALLQUI PATRICIO RAFAEL	1804448742





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
181	NOVILLO PARRA EDGAR RICARDO	1717370884
182	NUELA TORRES RUBEN MAURICIO	1803274958
183	NUÑEZ IBARRA CARLOS WALBERTO	1804067237
184	NUÑEZ VILLALVA ESTHELA MABEL	1803462892
185	ONCE LUCERO JUAN JESUS	1714803457
186	OÑA LAGLA JUAN MIGUEL	1804022489
187	OROZCO ANGAMARCA JOSE LUIS	1804585576
188	ORTEGA GUAITA JOSE LUIS	1804790937
189	ORTIZ BASANTES HECTOR FERNANDO	1803975307
190	ORTIZ MOYANO OSCAR FABIAN	1803520632
191	PACHA ANACOLLA ANGEL LEONARDO	1803868676
192	PACHA TAMAQUIZA CELINDA TARGELIA	1805164710
193	PACHA TAMAQUIZA LUIS CRISTOBAL	1804350203
194	PADILLA ULLOA NELSON EFRAIN	1804795928
195	PALACIOS FLORES ELIZABETH DE LOS ANGELES	1802431658
196	PALLO SOPA LUIS GUILLERMO	1805297007
197	PAREDES FREIRE RUTH MARIBEL	1804034260
198	PAREDES PAREDES ESTEBAN PATRICIO	1804571246
199	PAREDES VILLALBA GALO ALCIDES	1803557022
200	PAUCAR CHIMBORAZO JAIME EDUARDO	1805000872
201	PAUCAR CHIMBORAZO MAURO SANTIAGO	1804835047
202	PAUCAR CUMBILLO SEGUNDO ISAIAS	0605416783
203	PEÑA PICO DARLINGTON OMAR	1206281949
204	PEREZ MARQUEZ ALEJANDRO ALBERTO	0914009238
205	PEREZ QUIROGA JACOB DIEGO	1804154183
206	PICO CORDOVA MAURO SALOMON	1804356200
207	PILAMUNGA LLANGATE JOSE ALBERTO	1804586863
208	PILAMUNGA PILAMUNGA WILSON GERMAN	1805004346
209	PILATASIG SANGUIL DAVID RICARDO	1804372850
210	PILLA ALLQUI PATRICIO RAFAEL	1804448742





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
241	RIOS GUAMAN SANDRA ANABEL	1805227913
242	RIVERA VILLACRESES LUIS ALVARO	1803126240
243	ROBAYO ROMERO VICENTE HERNAN	1804884227
244	RODRIGUEZ BUENAÑO JHONATAN EUCLIDES	1600647927
245	RODRIGUEZ MORENO EDISSON FABIAN	1804722781
246	RODRIGUEZ SUAREZ JOSE LUIS	1804059218
247	ROGEL VALLEJO JONATHAN JAVIER	1804014346
248	ROJAS MENESES MARCIA ROCIO	1804123808
249	ROMERO BENAVIDES DAVID EDUARDO	1206150326
250	ROVALINO BASTIDAS JOSE ARMANDO	1803772282
251	RUIZ GRANJA PABLO ANDRES	1721652269
252	RUIZ LOPEZ MARCO VINICIO	1803085487
253	RUIZ PROAÑO ALEX VINICIO	1722952460
254	SAILEMA CRIOLLO DARWIN OMAR	1802967156
255	SALAZAR CARRERA CARLOS JULIO	1802489003
256	SALAZAR CASTRO JENNIFER LIZETH	1804431250
257	SALAZAR CHICAIZA ROBERTO CARLOS	1803092921
258	SALAZAR FIALLOS SANTIAGO GABRIEL	1804491668
259	SALGUERO CARRASCO NELSON DARIO	1804288833
260	SANCHEZ CAMINO BLADIMIR ISAAC	1803702784
261	SANCHEZ CHICAIZA JOSE ANTONIO	1802964260
262	SANCHEZ GUEVARA GUADALUPE NOEMI	1803246451
263	SANCHEZ MEJIA RODRIGO SANTIAGO	1803319522
264	SANCHEZ ORTIZ DAVID ISRAEL	1804411542
265	SANCHEZ QUEZADA DAVID SANTIAGO	1715700009
266	SANCHEZ TORRES YESSENIA MARIBEL	1805177423
267	SANCHEZ VACA RAFAEL ANTONIO	1801939453
268	SANGA AUCANSHALA EDISON FERNANDO	0604400473
269	SANTACRUZ ALTAMIRANO WALTER FABRICIO	1804411229
270	SANTACRUZ SALAZAR MAURO SANTIAGO	1804477501





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
271	SANTAMARIA AMAN BYRON ALEJANDRO	1803958253
272	SANTAMARIA MEJIA DANIELA FERNANDA	1803272945
273	SANTIANA NAVAS NANCY JANETTE	1802276517
274	SEGOVIA MENDOZA JONNATHAN EDUARDO	1803265006
275	SEGURA LOZADA GLADYS MARINA	1803205705
276	SERRANO AVALOS BRAULIO ROLANDO	1805122965
277	SERRANO BELTRAN RENE ISMAEL	1804472072
278	SHULQUI QUISPE NILO EFRAIN	1804649893
279	SILVA MOLINA MAGNO LEONEL	1803398757
280	SISA PACHA SEGUNDO NICOLAS	1805214168
281	SOLIS ACOSTA ALEX ANDRES	1803687688
282	SOLIS GRIJALVA ALEX ANDRES	1804923520
283	SOLIS GUERRERO WALTER PATRICIO	1804659074
284	SOLIS SANDOVAL JOSE LUIS	1804414553
285	SOLIS SANTAMARIA TANNIA MAGALLY	1804504353
286	SOPA TIGSE SEGUNDO WILFRIDO	0503788986
287	SUAREZ NUÑEZ ANDRES PATRICIO	1804445946
288	SUAREZ SILVA SILVIA SILVANA	1804487518
289	SUPE CULQUI HECTOR FABIAN	1804531612
290	TAMAQUIZA CAISABANDA EDISSON ROBERTO	1804614152
291	TASIGCHANA CHANGO BRYAN ANDRES	1803944022
292	TAYO LASINQUIZA LUIS FERNANDO	1804422382
293	TIBAN ANDACHE FLAVIO RUPERTO	1804461356
294	TIBANLOMBO COLLAY LOURDES JOHANA	1804323655
295	TIGRE CUEVA VICTOR ALFONSO	1720705795
296	TIGSE TELENCHANA JUAN CARLOS	1803327210
297	TINTA QUIPILEMA BELGICA MARLENE	1801868470
298	TISALEMA TISALEMA MILTON RODRIGO	1803944766
299	TISALEMA YANZAPANTA VANESSA ELIZABETH	1803572062
300	TIXI MOYA DIEGO FERNANDO	1804563888





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
301	TOALOMBO MANOTOA JORGE LUIS	1803082377
302	TOAPANTA CAIZA WILMER JACINTO	1804619334
303	TOAPANTA NACEVILLA MILTON GERMANICO	1716033723
304	TOAPANTA TUALOMBO ALEX IVAN	1805432208
305	TOAZA ALOMOTO ANGEL ALBERTO	1804334215
306	TOCALEMA POMAQUIZA MIGUEL ANGEL	1804264925
307	TONATO TIPANTASIG DANIEL MOISES	0503084352
308	TORRES SANCHEZ JORGE LUIS	1803945458
309	TUALOMBO CHAVEZ CRISTIAN LEONARDO	1804321113
310	TUBON CHATO NELLY ROCIO	1803011426
311	TUSA CARRILLO LUIS TARQUINO	1804187696
312	ULLAURI REAL ANDRES ANTONIO	1804026423
313	URRUTIA LARA MERCY EDITH	1802725505
314	URRUTIA OROZCO MONICA ALEXANDRA	1803738697
315	URVINA LOPEZ OSCAR ENRIQUE	1715784524
316	VACA DORADO JESUS EDUARDO	1803318672
317	VALENCIA MEDINA CHRISTIAN XAVIER	1804780342
318	VALENCIA MORILLO RAUL ABELARDO	1804337333
319	VALENCIA PALACIOS JAIME MARCELO	1804767737
320	VALENCIA TABOADA MANUEL MESIAS	1804373403
321	VALLE LOPEZ FABIAN PATRICIO	1803107042
322	VARGAS MORA FERNANDO ENRIQUE	0704470954
323	VARGAS VARGAS FELIX GONZALO	1803648029
324	VASQUEZ QUIROZ PAULO MIGUEL	1804302717
325	VEGA SOGSO FAUSTO LEONARDO	1804478145
326	VELASTEGUI ESPIN MILTON SEBASTIAN	1802647923
327	VILLACIS CASTRO MARCO ANTONIO	1804161659
328	VILLACIS GUAMAN LUIS ENRIQUE	0503343816
329	VILLACIS NUÑEZ GERMAN ANTONIO	1801813047
330	VILLACIS SALAZAR TERESA MATILDE	0201619855





ESCUELA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES "AMBATO"

NÓMINA DE LOS ALUMNOS GRADUADOS
JORNADA MATUTINA, VESPERTINA Y NOCTURNA
PERÍODO DICIEMBRE 2012 - MAYO/2013

FECHA DE EMISIÓN: 11 DE JUNIO DEL 2013

Nº DE ORDEN	APELLIDOS Y NOMBRES	Nº DE CÉDULA
331	VILLAFUERTE GRIJALVA ISRAEL ENRIQUE	1804450375
332	VILLAVICENCIO MOREIRA JUAN CARLOS	1803902392
333	VINUEZA ORTEGA MARISOL DEL ROCIO	0602238354
334	YAGCHIREMA VILLARES EDWIN FERNANDO	1804622106
335	YANCHALIQUN AGUILAR MARIO FERNANDO	1803852498
336	YANEZ CAYSAGUANO JESUS ALBERTO	1804600458
337	YANZAPANTA ALOMOTO WILLIAM DARIO	1803983244
338	YANZAPANTA CHASA JAIRO PAUL	1804805388
339	ZAMBRANO ROGEL BRYAN ALEXANDER	1750113696
340	ZAMORA HERRERA EDGAR FIDEL	1804520508
341	ZAMORA HERRERA EDISON LEONARDO	1804588158
342	ZAMORA NUÑEZ DANILO ALEXANDER	1804350757
343	ZAMORA VILLACIS LUIS RODRIGO	1804657888
344	ZAPATA VARGAS JUAN CARLOS	1803490000
345	ZUMBANA QUINAPANTA MONICA DEL ROCIO	1802955904
346	ZURITA PAZMIÑO CARLOS SEBASTIAN	1804556890



Anexo No. 4



CONTRAVENCIÓN

N.- 2013 - 1313

JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO DE
TUNGURAHUA

PROCESADO: Wilson Alfredo Aman Carrasco

OFENDIDO: Agencia Nacional de Tránsito.

INFRACCION: Art. 145 (e)

FECHA: 14-05-2013

LUGAR: Av. Bolivariana (Estadio Alterno)

JUEZ: Dr. Kléver Pazmiño V.

SECRETARIO: Dr. Julio Cruz M. (E)



JUEZ DE TRÁNSITO DE TURNO

DIA MES AÑO HORA **CITACION NºB 768374**
 14 05 2013 9:50

CÉDULA / LICENCIA / PASAPORTE **7602297871** CATEGORIA / TIPO **E** EMITIDO EN **PELILLO**

Nombres: **WILSON ALFREDO**
 Apellidos: **AMAN CARRASCO**

CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO

PLACA	MARCA	TIPO	COLOR
TAA2106	MAZDA	CABINA DO	BLANCO

CLASE DE CONTRAVENCIÓN

Art. 139	Art. 140	Art. 141	Art. 142	Art. 143	Art. 144	Art. 145	Literal	Numeral
						X	C	

PARTE

CANTÓN	LUGAR DE CONTRAVENCIÓN
MBATO	AV. BELICAPAZA ESTADIA ALTERN

BREVE RELATO DEL HECHO Y CIRCUNSTANCIA
Por exceder en exceso de velocidad por lo del rango medido a 68 km/h.

AGENTE DE TRÁNSITO - Autor del Parte

Firma: *Siguinb. Amador* Unidad: **SUBCINA 10**
 Nombre: *Siguinb. Amador* Reparto: **ST**
 Grado: **SGCS** Código:
 Fecha/Hora: **14.05.2013 8:45 P.M.** C.I.: **1800070142**

EL PAGO DE LA MULTA SE EFECTUARÁ DENTRO DE LOS 10 DIAS POSTERIORES A LA FECHA DE NOTIFICACIÓN, PASADOS LOS CUALES SE INCREMENTARÁ EL 2% DE MORA SOBRE EL VALOR PRINCIPAL, POR CADA MES O FRACCIÓN DE MES DE RETRASO, SIN PERJUICIO DE RECAUDAR ESTOS VALORES MEDIANTE EL PROCESO COACTIVO.
NOTA: TIENE 3 DIAS TERMINO PARA IMPUGNAR ESTA CONTRAVENCIÓN ANTE EL JUEZ DE TRÁNSITO COMPETENTE.

04.05 100



COMISION DE TRANSITO DE

No C 584661

16/05/2013

MULTA POR CONTRAVENCION

0602297871

PLACA _____ CEDULA _____ CATEGORIA _____

APELLIDOS Y NOMBRES **AMAN CARRASCO WILSON ALFREDO**

LUGAR DE INFRACCION _____
16/05/2013 318,00

FECHA DE INFRACCION _____ VALOR _____

FECHA DE PAGO 16/05/2013 RECARGO 318,00

PAP 234987
REF 3690710

TOTAL _____

RECAUDADOR _____

NOTA: LEER EL SUPLENTE PARA APLICAR EL PENALIDAD SEGUN EL VALOR DE LA INFRACCION.

Agencia Nacional de Tránsito
UNIDAD ADMINISTRATIVA
FISCALIA AGENCIAL DE TRÁNSITO
RECAUDACIÓN / INFRACCIONES
DE TRÁNSITO
FIRMA DE RESPONSABILIDAD



No. PARTE

V 371

REPÚBLICA DEL ECUADOR
POLICIA NACIONAL

**PARTE ELEVADO AL SEÑOR JEFE DEL CONTROL DE TRANSITO Y SEGURIDAD
VIAL DE LA SUBZONA TUNGURAHUA
No 18.**

IDENTIFICACION GEOGRÁFICA Y CRONOLOGICA

01 PROVINCIA	02 CANTÓN	03 DISTRITO.	04 CIRCUITO	5 SUBCIRCUITO
TUNGURAHUA	AMBATO	SUR	SIMON BOLIVAR	SAN JUAN DE BELLAVISTA
06 DIRECCION: AV. BOLIVARIANA AL FRENTE DEL ESTADIO ALTERNO				
07 FECHA	08 HORA DEL INCIDENTE	09 HORA DE LLEGADA AL INCIDENTE	10 HORA ELAB. PARTE	
14-05-2013	08H50	08H50	09H30	

11 EVENTO /INCIDENTE MARCAR DESCRIPCION

DELITOS		
CONTRAVENCIONES	X	DETENIDO POR EXCEDER LOS LIMITES DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO DENTRO DE LA AREA URBANA
OTROS		

12 SOLICITA

CMAC	AUTORIDAD COMPETENTE	PERJUDICADO	POLICIA	X	OTROS
------	----------------------	-------------	---------	---	-------

DATOS DE LA VICTIMA O PERJUDICADO

13 APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO		14 PRIMER NOMBRE	SEGUNDO NOMBRE
XXXXX	XXXXXXXX		XXXXXX	XXXXX
15 EDAD	16 GENERO	17 ACTIVIDAD O PROFESION	18 NACIONALIDAD	19 C.C. /O PASAPORTE
XXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXXXXXX	XXXXXXXXXX
20 DIRECCION DOMICILIO	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX			21. N° TLFNOXXXXXX
22 REFERENCIA FAMILIAR	XXXXX			
24 VERSION (CLARA)				

DATOS O DESCRIPCION DEL VICTIMARIO O DETENIDO

25 ETNIA	26 COLOR CABELLO	27 ACENTO	28 VESTIMENTA	29 ESTADO FISICO
MESTIZO	NEGRO	SERRANO	CAMISA PLOMA, PANTALON PLOMO, ZAPATOS NEGROS	COMO INDICA EL CERTIFICADO MEDICO
30 TIPO DE MOVILIZACION	31 SE FUE DIRECCION A: (RUTA DE ESCAPE)	32 TIPO DE ARMA	33 MODALIDAD	34 ALIAS
VEHICULO	XXX	XXX	XXX	XXX
35 APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	36 PRIMER NOMBRE	SEGUNDO NOMBRE	
AMAN	CARRASCO	WILSON	ALFREDO	
37 EDAD	38 GENERO	39 ACTIVIDAD O PROFESION	40 NACIONALIDAD	41 C.C. /O PASAPORTE
43 AÑOS	MASCULINO	CHOFER	ECUATORIANO	0602297871

42 DIRECCION DOMICILIO		PROFESIONAL PELILEO	43 N° TELEFONO:	
44 REGISTRO DE ANTECEDENTES PERSONALES		45 N° TELEFONO:XXXX		
46 REFERENCIA FAMILIAR		XXXX		
47 VERSION (CLARA)				
48 TRASLADADO A:		COMISARIA	JUEZ O FISCAL	OTROS <input checked="" type="checkbox"/> CRSX

14.05.13 MUYULEMA CALUCHO
08:50:33 del radar

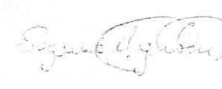
CIRCUNSTANCIAS DEL EVENTO O DETENCION

Por medio del presente me permito poner en su conocimiento mi Mayor, que mientras se realizaba el operativo de velocidad con el RADAR, en el lugar y hora antes indicado, procedí a detener la marcha del vehículo clase Camioneta de placas TAA-2106, color blanco, marca Mazda la misma que se encontraba siendo conducida por el Sr. **WILSON ALFREDO AMAN CARRASCO**, con C.C. No. 0602297871, con Licencia de conducir tipo "E", quien se encontraba excediendo los límites de velocidad fuera del rango moderado a 68 Km/h en una vía urbana, razón por la cual se procedió a su detención no sin antes darle a conocer sus derechos estipulados en la constitución en el art. 77 numeral 3 y 4, luego trasladándole a realizar la valoración médica por parte del galeno de turno y posterior hasta el CDP, donde queda ingresado como indica en el certificado médico.

Cabe indicar mi Mayor que el vehículo que se encontraba conduciendo el hoy detenido fue retirado por un familiar.

Adjunto al presente la fotografía, un certificado médico y la citación No. 768374

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes de Ley.

58 GRADO	59 ELABORADO POR:	60 APELLIDOS Y NOMBRES	61 C.C.	62 FIRMAS
SGOS.	SERVICIO DE TRANSITO	MUYULEMA CALUCHO SEGUNDO	180207014-2	



REPUBLICA DEL ECUADOR
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPALIDAD DE AMBATO
HOSPITAL MUNICIPAL "NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED"

CERTIFICADO MEDICO

Ambato , 14 de Mayo del 2013

Certifico haber atendido al paciente..
AMAN CARRASCO WILSON ALFREDO

Cedula de identidad N° 0602297871

De: 43 años de edad

Historia Clínica N° 008-031114

Diagnóstico

SIN PATOLOGIA APARENTE

Requiere:

Firma


HOSPITAL MUNICIPAL
NTRA SRA DE LA MERCED
Dra. Linda Sanchez B.



Isidro Viteri y Gertrudis Esparza - Ciudadela Letamendi - 2849047 2415637
2416840
Email: secretariahospital@hospitalmunicipal.gob.ec -
shospital@ambato.gob.ec

JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA. Ambato, martes 14 de mayo del 2013, las 16h33. VISTOS: En Ambato, el día de hoy martes catorce de mayo del dos mil trece, a las quince horas con diez minutos, siendo este el día y hora señalado para la AUDIENCIA ORAL DE PRUEBA Y JUZGAMIENTO POR CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE, ante el Dr. Kléver Pazmiño Vargas, Juez Primero de Tránsito de Tungurahua y Sr. Alonso Guerrero en calidad de Secretario encargado mediante oficio No 0982-CI-DPT-13 de fecha 14 de Mayo del 2013, COMPARECEN: El aprehendido WILSON ALFREDO AMAN CARRASCO, quien la defensa la hará la Defensora Pública Abogada Laura Cabrera, con casilla judicial para notificaciones No. 58; el autor del parte policial SGOS. SEGUNDO MUYULEMA. - El señor Juez, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, da por iniciada la diligencia, concediendo la palabra al SGOS. SEGUNDO MUYULEMA quien previo juramento de ley indica que es suya la firma y rúbrica constante al final del parte policial, citación y fotoradar, se ratifica en el contenido del mismo y documentos adjuntados, indicando además que se encuentra presente la persona a quien aprehendió. - A continuación se concede la palabra al aprehendido WILSON ALFREDO AMAN CARRASCO, quien dice: Lo que está ratificado en el parte policial está bien. A continuación se concede la palabra a la Defensora Pública la Abogada Laura Cabrera quien dice: Dando cumplimiento al principio de buena fe y lealtad procesal revisado que ha sido el presente expediente señor Juez se ha cumplido con el debido proceso por parte de la defensa no existe prueba que actuar en la presente Audiencia, solicito a su autoridad resolver lo que es derecho corresponde. - Por su parte el señor JUEZ considera: Se ha procedido a la detención del señor Wilson Alfredo Aman Carrasco, en una infracción flagrante, quien se ha encontrado conduciendo un vehículo automotor, circulando dentro de una zona urbana a una velocidad de 068 Km/h conforme se desprende de la prueba técnica, fotoradar, presentada y adjuntada al parte policial, excediendo los límites de velocidad fuera del rango moderado, inobservando lo dispuesto el Art. 191, numeral 1 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los documentos adjuntados han sido reconocidos y sustentados por el autor del parte policial, cumpliéndose con los presupuestos establecidos en el Art. 163 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y lo dispuesto en el Art. 119 del Código de Procedimiento Penal, Ley supletoria en materia de tránsito, determinándose de esta manera la existencia material y objetiva de la infracción. - La defensa del encausado no ha desvirtuado las presunciones de responsabilidad que pesan en su contra, estableciéndose su responsabilidad en el cometimiento de la contravención en virtud a la prueba practicada. Por lo expuesto, "ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA", se sanciona a WILSON ALFREDO AMAN CARRASCO, con licencia de conducir Tipo "E", número 060229787-1, a las penas de TRES DÍAS de prisión, al pago de la MULTA de \$ 318,00 dólares americanos, equivalente a una remuneración básica unificada del trabajador en general; y, la reducción de 10 PUNTOS en su licencia de conducir, por estar incurso en la contravención muy grave de tránsito prevista y sancionada en el Art. 101.10 del

la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Notifíquese a los organismos de tránsito correspondientes a efectos de lo determinado en el Art. 179 de la ley de la materia.- Léase y notifíquese.-.

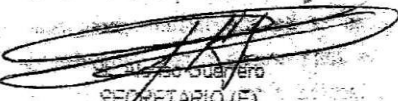

DR. KLEVER PAZMINO
JIEZ

Certifico:


SECRETARIO (E)

En Ambato, martes catorce de mayo del dos mil trece, a partir de las dieciséis horas y cuarenta y ocho minutos, mediante boletas judiciales notifique la SENTENCIA que antecede a: CITTSV en la casilla No. 740 del Dr./Ab. COMISION DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA AMAN CARRASCO WILSON ALFREDO en la casilla No. 58 y correo electrónico gresmo04@hotmail.com del Dr./Ab. DEFENSORIA PUBLICA DE TUNGURAHUA.

Certifico:


SECRETARIO (E)

PAZMINO

Glosario

- 1. Accidente de Tránsito.** “Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y danos materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.” La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, pág. 318.
- 2. Acción.** “derecho autónomo consistente en la facultad que corresponde a una persona para requerir la intervención del Estado a efectos de tutelar una situación jurídica (H. Alsina).” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 18
- 3. Agente de Tránsito.** “Miembro de la policía nacional perteneciente a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial o Agente de Tránsito del Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones.” La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, pág. 318
- 4. Alcaloides.** “Compuestos orgánicos nitrogenados de reacción alcalina, que se unen a los ácidos formando sales. Su acción sobre el organismo humano es muy enérgica. En pequeñas cantidades, algunos alcaloides tienen acción excitante, otros obran como narcóticos. En dosis mayores, aunque su cantidad sea muy reducida, obran como venenos enérgicos.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 63
- 5. Alucinógeno.** “Que produce alucinaciones. Dic. en particular con referencia a aquellas drogas cuya administración produce trastornos mentales transitorios.” Diccionario Enciclopédico Universal

6. **Aptitudes.** “Capacidad o disposición para el buen desempeño o ejercicio de un negocio, industria, arte, etcétera. Suficiencia o idoneidad para obtener y ejercer un empleo o cargo.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 78
7. **Colisión.** “Choque de dos cuerpos. Oposición y pugna de ideas, principios o intereses.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
8. **Comportamiento.** “Conducta, manera de comportarse.” Diccionario Enciclopédico Universal
9. **Condena.** “Testimonio expedido por el secretario judicial haciendo constar el destino que lleva el reo sentenciado. Extensión y grado de la pena. Acción y efecto de condenar.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 190
10. **Conducir.** “Llevar, transportar de una parte a otra. Guiar o dirigir a un sitio. Manejarse, comportarse; proceder de esta u otra manera, bien o mal.” Diccionario enciclopédico Ruy Díaz Ilustrado, pág. 137
11. **Conducción.** “Acción y efecto de conducir un vehículo, institución, empresa.” Diccionario enciclopédico Ruy Díaz Ilustrado, pág. 137
12. **Contravención.** “Infracción de una disposición legal primitivamente sancionable en el orden administrativo, sea policial o municipal, o en el orden judicial. Transgresión de escasa significación. (...)” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 219
13. **Culpa.** “Falta más o menos grave cometida a sabiendas y voluntariamente. Responsabilidad, causa involuntaria de un suceso o acción imputable a una persona.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 237

- 14. Culpabilidad.** “Reproche que se hace a quien le es imputable una actuación contraria a derecho, de manera deliberada o por negligencia, a efectos de la exigencia de responsabilidad (R.A.E).” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 238
- 15. Choque.** “Es el impacto de dos vehículos en movimiento.” La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, pág. 323
- 16. Delito.** “Acción de un imputado que está en pugna con el ordenamiento jurídico de la sociedad, por encuadrar dentro de las condiciones objetivas de una norma penal. (...)” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 258
- 17. Derecho.** “Todos aquellos derechos subjetivos y facultades reconocidas por el ordenamiento jurídico al individuo en su carácter de tal y como inherentes al mismo. (...)” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 287
- 18. Detención.** “Acción o efecto de detener o detenerse. Tardanza o dilación. Privación de libertad. Arresto provisional.” Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres, pág. 128
- 19. Destrezas.** “Habilidad, arte, primor o propiedad con que se hace una cosa.” Diccionario Enciclopédico Universal
- 20. Discriminación.** “Brindar un trato de inferioridad a una persona o grupo de personas por cuestiones religiosas, raciales, políticas, sexuales, etcétera.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 309
- 21. Disposición.** “Precepto legal o reglamentario, deliberación, orden y mandato de la autoridad. Enajenación.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 310

- 22. Dolo.** “Engaño, fraude, simulación. En los delitos, voluntad deliberada de cometerlos a sabiendas de su carácter delictivo.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 317
- 23. Enjuiciamiento.** “Conjunto de reglas prefijadas por la ley para el comienzo, la tramitación y la conclusión de distintos asuntos legales. Acción y efecto de instruir una cosa con las diligencias y las pruebas necesarias para que se pueda fallar o resolver.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 343
- 24. Equidad.** “La dichosa rectificación de la justicia rigurosamente legal (Aristóteles). Oportunidad de recomponer una situación dada, la cual, de serle aplicada una respuesta legalista, paradójicamente generaría daño (J. Prado). El ejercicio de esta facultad corresponde al Juez de acuerdo con su sana crítica.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 345
- 25. Equilibrio.** “De igual sentido: compatibilidad recíproca de un grupo escogido de variables ligadas unas a otras con valores determinados (F. Machup).” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 345
- 26. Estrategia.** “Base para el proceso decisorio y como herramienta de trabajo. Elimina la improvisación, pero nunca es definitiva sino que está continuamente en revisión, buscando el equilibrio entre objetivos y recursos.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 360
- 27. Fatiga.** “Agitación, cansancio. Respiración frecuente o difícil. Molestia, sufrimiento.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
- 28. Garantía.** “Acción y efecto de afianzar lo estipulado.” Diccionario enciclopédico Ruy Díaz Ilustrado, pág. 261

- 29. Igualdad:** “Inexistencia de privilegios entre sujetos que se encuentren en análogas condiciones. Ver Igualdad ante la ley.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 438
- 30. Impericia.** “Falta de pericia.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 440
- 31. Imprudencia.** “Conducta caracterizada por la falta de prudencia.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 441
- 32. Infracción.** “Hecho prohibido bajo amenaza de pena.” Consultor Magno, Goldstein, Mabel, pág. 323
- 33. Integridad.** “Calidad de integro.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
- 34. Negligencia.** “Descuido, omisión. Falta de aplicación. Omisión consciente de la diligencia de los actos jurídicos. Imprudencia. (...)” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 568
- 35. Peatón.** “Persona que va a pie. Cartero encargado de la conducción a pie de la correspondencia entre pueblos cercanos.” Diccionario enciclopédico Océano Uno Ilustrado, sección O – P
- 36. Pena.** “Sanción, previamente establecida por ley, para quien comete un delito o falta, también especificados.” Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres, pág. 300
- 37. Ponderación.** “Atención, consideración, peso y cuidado con que se dice o hace una cosa.” Diccionario Enciclopédico Universal
- 38. Prisión.** “En general, acción de prender, coger, asir o agarrar. Cárcel u otro establecimiento penitenciario donde se encuentran los privados de libertad;

ya sea como detenidos, procesados o condenados.” Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres, pág. 320

39. Principio. “Primer instante del ser, de la existencia, de la vida. Razón, fundamento, origen. Causa primera. Fundamento o rudimentos de una ciencia o arte. Máxima, norma, guía.” Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres, pág. 319

40. Prueba. “Serie de actos llevados a cabo a los efectos de evidenciar la veracidad o la falsedad de los dichos expresados por cada uno de los litigantes en ocasión de deducir sus respectivas pretensiones.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 672

41. Responsabilidad. “Elemento agregado al solo efecto de garantizar el cumplimiento del deber. Calidad de responsable. (...)” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 713

42. Sanción. “Consecuencia prevista por el ordenamiento jurídico con relación a la conducta normada, dirigida a lograr la inviolabilidad y la eficacia del precepto.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 727

43. Señal. “Marca o nota que se pone o que hay en las cosas para darlas a conocer o distinguirlas de otras. Indicio o muestra inmaterial de una cosa.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 740

44. Tráfico. “Comunicación, tránsito y transporte, en vehículos adecuados y por vía terrestre, marítima o aérea, de personas, equipajes o mercaderías.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 810

45. Transeúnte. “Que transita o pasa pro un lugar. Que está de paso, que reside transitoriamente en un sitio.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe

- 46. Vehículo.** “En forma genérica; todo medio de transporte, ya sea de personas o cosas.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 840
- 47. Velocidad.** “Ligereza, rapidez en el movimiento. Relación entre espacio recorrido y el tiempo empleado en recorrerlo.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
- 48. Vía.** “Camino, carretera, calle. Carril, rail, riel.” Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres, pág. 407
- 49. Visión.** “Acción y efecto de ver. Contemplación inmediata y directa sin percepción sensible. Punto de vista particular sobre un asunto.” Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe
- 50. Vulneración.** “Relativo a aquello realizado quebrantando el ordenamiento vigente.” Diccionario Jurídico, Laura Casado, pág. 846