



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

CARRERA: DERECHO

TESIS DE GRADO

TEMA:

“ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN EL CANTÓN LATACUNGA Y SU TRATAMIENTO DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL AÑO 2008-2009”

Tesis presentada previa a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República.

Autor:

VILLACÍS OÑA GUSTAVO EDUARDO

Director:

VALLE ROBAYO OSCAR ALIRIO

LATACUNGA - ECUADOR

Octubre - 2010

AVAL DEL DIRECTOR DE TESIS

En calidad de Director del Trabajo de Investigación sobre el tema:

“ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN EL CANTÓN LATACUNGA Y SU TRATAMIENTO DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL AÑO 2008-2009”, de VILLACÍS OÑA GUSTAVO EDUARDO, postulante de ABOGACIA, considero que dicho Informe Investigativo cumple con los requerimientos metodológicos y aportes científico-técnicos suficientes para ser sometidos a la evaluación del Tribunal de Validación de Tesis que el Honorable Consejo Académico de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas de la Universidad Técnica de Cotopaxi designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Latacunga, Octubre, 2010

El Director

DR. OSCAR ALIRIO VALLE ROBAYO

AUTORIA

Los criterios emitidos en el presente trabajo de investigación “**ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN EL CANTÓN LATACUNGA Y SU TRATAMIENTO DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL AÑO 2008-2009**”, es de exclusiva responsabilidad del autor.

.....
GUSTAVO EDUARDO VILLACIS OÑA
C. I. 050314866-0

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Técnica de Cotopaxi, a la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas, especialidad Abogacía cuya gloria perdurará escrita a través de todos los tiempos.

Con una expresión de gratitud para mis distinguidos MAESTROS ejemplo brillante de nobleza y justicia en la formación de juventudes; y en especial al Dr. OSCAR ALIRIO VALLE ROBAYO, catedrático, orientador y colaborador, quien con sus valiosos conocimientos apporto para la realización de este trabajo.

GUSTAVO EDUARDO

DEDICATORIA

A mis padres, GUSTAVO ENRIQUE y MARIA LUCRECIA quienes me han enseñado a caminar con responsabilidad y mirar con optimismo el futuro.

A mi querida hermana, KATHERINE SULAY prolongación radiante de mi vida.

A toda mi familia, ejemplos de fe, amor y sacrificio incomparable, que son la meta y razón de mis ideales.

A la juventud estudiosa del derecho para que más allá de la Ley busque siempre la justicia.

GUSTAVO EDUARDO

INDICE

CONTENIDO	PÁGINA
Portada	I
Autoría	II

Aval del director de tesis	III
Agradecimiento	IV
Dedicatoria	V
Índice	VI
Resumen	X
Summary	XI
Introducción	XII

CAPÍTULO I		
1	Accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el cantón Latacunga y su tratamiento de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.	1
1.1.	Derecho a la vida	1
1.1.1.	¿Qué es derecho?	1
1.1.2.	¿Qué es la vida?	1
1.1.3.	¿Qué es el derecho a la vida?	2
1.2.	El alcohol y las drogas como principal causa de accidentes de tránsito.	3
1.2.1	¿Qué es el alcohol?	3
1.2.1.1.	Riesgos que puede tener el consumo de alcohol	5
1.2.2.	¿Qué son las drogas?	6
1.2.2.1.	Tipos de dependencia	6
1.2.2.2.	Clasificación de las drogas	7
1.2.3.	Efectos del alcohol y las drogas sobre la capacidad de conducir	7
1.2.4.	La relación entre el alcohol y los accidentes de tránsito	9
	Conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol,	10

1.3.	drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas	
1.3.1.	¿Qué es conducción?	10
1.3.2.	¿Qué es vehículo?	11
1.3.3.	¿Qué es conductor de un vehículo?	11
1.3.3.1.	Lo que el conductor debe saber	11
1.3.3.2.	Obligaciones del conductor	12
1.3.3.3.	El conductor en un accidente de tránsito	13
1.3.3.4.	Conducción de vehículos bajo la influencia alcohólica	14
1.3.3.4.1.	Efectos producidos por la ingerencia de alcohol	15
1.3.3.5.	¿Qué es la embriaguez?	16
1.3.3.5.1.	Estado de embriaguez	16
1.3.3.5.2.	La embriaguez y sus efectos en materia de tránsito	17
1.3.3.5.3.	Metabolismo del alcohol.- Efectos del alcohol en la conducción	19
1.3.3.6.	¿Qué es la alcoholemia?	19
1.3.3.6.1.	Instrumentos utilizados por el Agente de Tránsito para realizar los exámenes	20
1.3.3.7.	Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas	21
1.4.	Infracciones de tránsito	24
1.4.1.	¿Qué son infracciones de tránsito?	24
1.4.1.1.	Las circunstancias de las infracciones de tránsito	25
1.4.1.2.	Responsables de las infracciones.	26
1.4.2.	Clases de infracciones.	26
1.4.2.1.	Delitos	27
1.4.2.2.	Jurisdicción, competencia y procedimiento para los delitos de tránsito	28
1.4.2.3.	Contravenciones	33
1.4.2.4.	Jurisdicción, competencias y procedimiento de las contravenciones de tránsito	35
1.4.2.5.	Penas aplicables a los delitos y contravenciones	36
	Accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del	

1.5.	alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.	37
1.5.1.	¿Que es un accidente de tránsito?	37
1.5.2.	Responsabilidad en el accidente de tránsito	38
1.5.3.	Clasificación de los accidentes de tránsito.	39
1.5.3.1	Por su situación geográfica	39
1.5.3.2.	Por sus consecuencias	39
1.5.3.3.	Por las unidades de tránsito que intervienen	39
1.5.4.	Factores que intervienen en los accidentes de tránsito	41
	Datos estadísticos de los delitos y contravenciones obtenidos en los Juzgados de Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Cotopaxi	44
CAPÍTULO II		
2	SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES	58
2.1.	Generalidades	58
2.2.	Caracterización del lugar a investigar	59
2.3.	Misión	59
2.4.	Visión	59
2.5	Objetivos	59
2.6	Organigrama estructural	60
2.7	Estructura física	61
2.8	Foda	62
2.9	Antecedentes históricos	63
2.10.	Metodología	68
2.11.	Métodos y técnicas	70
2.12.	Métodos	70
2.13.	Técnicas	71
2.14.	Análisis e interpretación de los resultados	73

2.15.	Análisis de los resultados de la encuesta aplicada a los chóferes profesionales y no profesionales	73
2.16.	Conclusiones	87
2.17.	Recomendaciones	87
CAPÍTULO III PROPUESTA		
3.1.	Programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas dirigido a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.	88
3.1.	Información	88
3.2.	Introducción	89
3.3.	Objetivos	90
3.4.	Justificación	90
3.5.	Programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas dirigido a los chóferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.	92
	Conclusiones	104
	Recomendaciones	104
	BIBLIOGRAFÍA	105
ANEXOS		
1	Encuesta dirigida a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga	107

RESUMEN

Los accidentes de tránsito por lo general son ocasionados por diferentes factores, pero existe un factor en particular que produce grandes siniestros como es el de conducir un vehículo automotor bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas y para evitar esta problemática se propuso realizar

“Un programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas dirigido a los Choferes Profesionales y no Profesionales del cantón Latacunga”, es así que debido a esta problemática se han generado grandes acontecimientos como son los accidentes de tránsito ocasionados por este factor que en la realidad es considerado como el primer responsable de la pérdida de vidas humanas en las vías y por consecuente el desconsuelo de las familias que se encuentran implicadas en estos sucesos.

Para realizar el programa de capacitación se empleó procedimientos como conferencias, exposición de casos, discusiones en grupos y proyecciones de videos relacionados con los accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol y las drogas, con la implementación de estos métodos se espera obtener de los Choferes Profesionales y no Profesionales grandes conocimientos profundos, suficientes y capaces para evitar en gran parte los accidentes de tránsito, ya que son el ente principal del cumplimiento de sus actividades de conducción.

Por lo tanto, para la práctica y cumplimiento de esta propuesta se aportó con los conocimientos teóricos, jurídicos y doctrinarios que fueron adquiridos por el Alumno en el transcurso de sus estudios, mismos que fueron emitidos por los Docentes de Derecho de la Universidad Técnica de Cotopaxi.

Con el cumplimiento de todo este procedimiento se concluyó que los accidentes de tránsito son producto del desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de las causas y consecuencias que genera en el hombre el excesivo consumo de alcohol y las drogas.

SUMMARY

The traffic accidents in general are caused by different factors, but a factor exists in particular that it produces big catastrophes as it is the one of driving a self-driven vehicle under the influence of the alcohol, drugs or substances narcotics or psicotrópicas and to avoid this problem he intended to be carried out "A training

program on the I don't consummate of alcohol, drugs or substances narcoticas or psicotrópicas directed the Professional Chauffeurs and non Professionals of the canton Latacunga", it is so due to this problem big events they have been generated like they are the traffic accidents caused by this factor that is considered as the first responsible for the lost of human lives in the roads in the reality and for consequent the affliction of the families that are implied in these events.

To carry out the training program it was used procedures like conferences, exhibition of cases, discussions in groups and projections of videos related with the traffic accidents taken place under the influence of the alcohol and the drugs, with the implementation of these methods are hoped to obtain of the Professional Chauffeurs and not Professionals big deep, enough and capable knowledge to largely avoid the traffic accidents, since are the main entity of the execution of their conduction activities.

Therefore, for the practice and execution of this proposal you contributes with the theoretical, juridical and doctrinal knowledge that were acquired by the Student in the course of their studies, same that were emitted by the Educational of Right of the Technical University of Cotopaxi.

With the execution of this whole procedure you conclude that the traffic accidents are product of the ignorance of the Organic Law of Terrestrial Transport, Traffic and Security Vial and of the causes and consequences that it generates in the man the excessive consumption of alcohol and the drugs.

INTRODUCCIÓN

El Sindicato de Choferes Profesionales y los ciudadanos conductores de la ciudad de Latacunga ante la gran demanda de Choferes Profesionales y no Profesionales se encuentra envuelta en un sin número de necesidades para mejorar la calidad de educación y aprendizaje debido a que no se cuenta con un programa de

capacitación que permita a los conductores conocer y estudiar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

Es por ello que el investigador con la ayuda de sus conocimientos adquiridos mediante su etapa de estudio en la Universidad Técnica de Cotopaxi desarrolló un **“PROGRAMA DE CAPACITACIÓN SOBRE EL NO CONSUMO DE ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS DIRIGIDO A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES DEL CANTÓN LATACUNGA”**; el mismo que permitirá mejorar el aprendizaje y destrezas de los conductores, mismos que deberán poner en práctica los conocimientos impartidos en dicho programa.

El objetivo fundamental de esta tesis fue desarrollar un programa de capacitación para que los choferes profesionales y no profesionales eviten los accidentes de tránsito aplicando los conocimientos, cumpliendo y aplicando la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

Para el desarrollo del trabajo de investigación se aplicó los métodos inductivo-deductivo, analítico-sintético y el método descriptivo, los mismos que ayudaron en la fundamentación teórico-jurídico-doctrinal del problema. Además la metodología que se utilizó para el desarrollo del programa es el no experimental de tipo transaccional. Por otro lado la técnica que se empleó en la recopilación de datos e información fue la encuesta realizada a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.

El trabajo es importante puesto que el desarrollo del programa de capacitación ayudará a que los choferes profesionales y no profesionales tengan un mayor conocimientos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en especial sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, lo cual permitirá el cumplimiento y aplicación de dicha Ley Orgánica con el ideal de evitar en gran parte los accidentes de tránsito.

El avance de la sociedad y la falta de preparación académica de los choferes profesionales y no profesionales nos hace concientes del gran peligro que enfrentan los conductores al momento de adquirir vehículos automotores y sumado la irresponsabilidad de los mismos al conducirlos bajo la influencia del alcohol y las drogas, lo cual permite que existan grandes siniestro y en general perdida de vidas humanas en las vías.

El trabajo propuesto esta estructurado de la siguiente manera:

En el capítulo I se abarca conceptos teóricos, jurídicos y doctrinarios, mismos que son relacionados con los accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas con relación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, además se habla sobre la factibilidad de desarrollar un programa de capacitación de acuerdo a los contenidos descritos en este capítulo.

En el capítulo II constan las generalidades del Sindicato de Choferes Profesionales del cantón Latacunga, el diseño metodológico que se empleó para desarrollar el programa de capacitación y el análisis e interpretación de resultados obtenidos mediante la encuesta realizada a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.

En el capítulo III exponemos el desarrollo de la propuesta la misma que ha sido diseñada bajo todos los requerimientos y necesidades que fueron expuestas al momento de la investigación.

Finalmente se ha podido determinar que en la ciudad de Latacunga y en especial a los choferes profesionales y no profesionales existe descuido y negligencia para el estudio y aprendizaje de conocimientos relacionados en materia de tránsito, esto limita al desarrollo, cumplimiento y aplicación de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CAPITULO I

1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN EL CANTÓN LATACUNGA Y SU TRATAMIENTO DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

1.1. DERECHO A LA VIDA.

1.1.1. ¿Qué es derecho?

“Es la facultad natural de obrar de acuerdo con nuestra voluntad, salvo los límites del derecho ajeno, de la violencia de otro, de la imposibilidad física o de la prohibición legal”. (Diccionario Jurídico Elemental, pág. 131, de Guillermo Cabanellas)

Es decir, es el conjunto de Leyes, Normas y Procedimientos que regulan a las personas en un determinado territorio, bajo la potestad de ser sancionado con una pena al no acatar y cumplir con las Leyes que rige nuestro ordenamiento jurídico y la sanción respectiva aplicada por las autoridades competentes.

1.1.2. ¿Qué es la vida?

“Fuerza o actividad interna sustancial mediante la que obra el ser que la posee”. (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

De esta manera, la vida es el conjunto de procesos físicos, químicos y de actividades de un ser, que tiene lugar como consecuencia del intercambio de materia y energía con el ambiente necesario para llevar a cabo sus funciones vitales.

1.1.3. ¿Qué es el derecho a la vida?

Derecho a la Vida es: "Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona". (Declaración Universal de los Derechos Humanos, Art. 3)

“Toda persona tiene derecho a la vida, nadie podrá ser condenado a la pena de muerte ni ejecutado”. (Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, Art. 2)

“Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la Ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente”. (Convención Americana sobre Derechos Humanos, Art. 4, numeral 1)

“El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte”. (Constitución de la República del Ecuador, Capítulo sexto, Derecho de Libertad, Art. 66, numeral 1)

Por lo tanto, derecho a la vida es el que tiene el ser humano por el simple hecho de existir y estar vivo; se considera un derecho fundamental de la persona, ya que la vida tiene varios factores; la vida humana en sus formas corporales y psíquicas, la vida social de las personas por medio de la cual estos realizan obras en común y la vida de la naturaleza que relaciona a los seres humanos con las demás especies vivientes, el derecho a la vida no podría ser garantizado solo

desde el nacimiento, sino desde el instante mismo de la concepción, ni se podría dejar abandonado o pendiente el tema, para que sea la Ley la que configure en qué casos se garantiza el derecho a la vida y en qué casos no.

Entonces cuando este derecho es regulado son tomados en cuenta estas tres facetas de la vida que están divididas pero se toman como un todo al momento de ser reguladas, es decir, el correcto cumplimiento de estos tres puntos dentro de lo que representa el respeto por este derecho hacen que el ser humano no solo sobreviva (que tenga funciones vitales, sino que viva plenamente, que sugiere una integridad).

Por ende, la vida es el principal derecho que tiene el ser humano, pues es el prerequisite básico y necesario para poder gozar de los otros. Por este motivo ha sido considerada como parte de lo que se conoce como el núcleo duro de los derechos humanos, es decir, el conjunto de derechos que por su trascendencia para la existencia digna de la persona no pueden ser restringidos legítimamente.

1.2. EL ALCOHOL Y LAS DROGAS COMO PRINCIPAL CAUSA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

1.2.1. ¿Que es el alcohol?

“Es una de las drogas de venta legal que se consumen con más frecuencia en nuestro entorno sociocultural, es decir, es una de las bebidas embriagantes, consumidas con moderación y en los contextos permitidos, reduce la tensión, desinhibe y provoca sensaciones de bienestar e incluso disminuye las facultades mentales y de visibilidad” (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

Como todos sabemos, el alcohol juega un papel muy crítico en la vida de muchas personas que lo toman para relajarse, para celebrar, para socializarse, para divertirse, etc. Desafortunadamente el uso excesivo de alcohol es también responsable de muchos problemas como accidentes de tránsito, problemas de salud, problemas familiares y laborales, entre muchos otros.

La concentración de alcohol en las bebidas alcohólicas varía de unas a otras. Por ejemplo:

- La cerveza tiene una parte de etanol por cada 20 partes de agua.
- El vino es de 2 a 4 veces más fuerte que la cerveza.
- Las bebidas destiladas como el whisky o el ron contienen aproximadamente la misma proporción de etanol que de agua, lo que las hace más potentes en cuanto a sus efectos.

Los efectos del alcohol dependen de la interacción de los siguientes factores:

- Las características de la sustancia y la forma en que la consumas.
- Tus características personales: personalidad, peso, edad, estado de salud y de ánimo, así como tu experiencia pasada como consumidor del alcohol en cuestión.
- Las circunstancias en las cuales consumes el alcohol.

El alcohol en estado puro no tiene color. Las bebidas alcohólicas contienen agua y etil alcohol y toman su color de acuerdo al ingrediente que se use para hacerlas. Los ingredientes utilizados con más frecuencia son frutas, vegetales, granos u otras plantas.

Debemos tener en cuenta entonces que el alcohol afecta a cada persona de forma diferente dependiendo del peso corporal, del metabolismo, de la tolerancia desarrollada previamente, de la comida que se encuentre en el estómago en ese momento, y de otros factores. Además, el alcohol tiene también diferentes efectos sobre una misma persona de acuerdo al momento y el lugar en que se lo consuma.

A niveles bajos produce una pérdida general de las capacidades para conducir, se deterioran las percepciones y también la capacidad visual, de tal manera que el conductor ebrio no valora correctamente ni las distancias ni la velocidad y está incapacitado para fijar la vista en un punto concreto, lo que hace que le resulte difícil seguir y reconocer objetos y señales.

Así mismo, el alcohol produce euforia, lo que implica que el que va al volante sobrevalora sus capacidades y afronta unos riesgos a la hora de tomar decisiones que no asumiría en condiciones normales, lo cual, puede producir la somnolencia, misma que es otra de las consecuencias de beber alcohol y, por ello, el conductor ebrio sufre un retraso en los tiempos de reacción que puede ser fatal. Todos estos efectos se multiplican según aumenta la cantidad de alcohol consumido

1.2.1.1. Riesgos que puede tener el consumo de alcohol.

Uno de los riesgos a largo plazo que puede entrañar el consumo de importantes cantidades de alcohol es que puede generar dependencia, es decir, puede producir un cierto “acostumbramiento del organismo” que hace que si dejas de consumir experimentes efectos desagradables conocidos como “Síndrome de abstinencia”. El síndrome de abstinencia al alcohol se presenta como un cuadro clínico en el que pueden presentarse desde sudoración, temblores, insomnio, náuseas, vómitos y convulsiones, hasta el llamado “Delirium tremens”, el cual constituye un cuadro grave que entraña riesgo de vida y en el cual la persona experimenta delirios y

alucinaciones táctiles, auditivas y visuales, por lo general de carácter terrorífico.

1.2.2. ¿Qué son las drogas?

“Son sustancias químicas naturales o sintéticas que se consume para obtener una alteración del estado de ánimo que resulta placentera y que puede producir fenómenos de tolerancia y adicción, mismo que produce efectos sobre el sistema nervioso central”. (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

De esta manera, la droga es toda sustancia que introducida en el organismo puede modificar una o más de sus funciones, produciendo cambios emocionales y de comportamiento. Claro está que casi todo lo que se introduce en el cuerpo produce cambios de alguna manera.

1.2.2.1. Tipos de Dependencia.

De entre los tipos de dependencia tenemos:

- **Dependencia Física o Adicción:** Es un estado de adaptación biológica que se manifiesta por trastornos fisiológicos intensos cuando se suspende bruscamente la droga, dichos trastornos constituyen el "síndrome de abstinencia" cuyas características son diferentes según cada tipo de droga.
- **Dependencia Psíquica:** Es el uso compulsivo de una droga o sustancia peligrosa, es decir, el usuario siente la necesidad de tomar una droga, necesidad que no puede reprimir.

1.2.2.2. Clasificación de las Drogas.

Las drogas se clasifican en:

Estimulantes: Aceleran la actividad mental y producen estados de excitación.

- Anfetaminas
- Cocaína

Depresores: Son sustancias que causa daño al sistema nervioso central.

- Alcohol
- Barbitúricos
- Tranquilizantes
- Morfina, heroína, codeína.
- Inhalantes.

Alucinógenos: Produce sensaciones de euforia y exaltación del ánimo, hace creer que todo está bien en la vida y además causa distorsiones en la noción del tiempo, distancia, vista, oído; se debilita el poder de concentración y memoria.

- Marihuana
- LSD
- Mezcalina
- Psilocibina

1.2.3. Efectos del alcohol y las drogas sobre la capacidad de conducir.

Los efectos del alcohol y las drogas sobre el organismo humano se conocen bien. El alcohol y las drogas producen una depresión no selectiva

del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modifica el comportamiento de la persona, etc. En general, los efectos del alcohol y las drogas son directamente proporcionales a su concentración en sangre: a mayor concentración mayor deterioro.

En relación con el alcohol y la conducción de vehículos, los efectos del alcohol pueden agruparse en tres grandes grupos:

- **Efectos sobre la función psicomotora y sobre las capacidades del conductor.**

Está perfectamente demostrado que el alcohol deteriora marcadamente la función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad. Quizás uno de los efectos más importantes, es que el alcohol aumenta el tiempo de reacción, es decir, aumenta el tiempo que tarda la persona, después de percibir plenamente las sensaciones o recibir información, en decidir qué debe hacer y cuándo actuar. Así mismo, el alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la atención y la resistencia a la monotonía. En relación con este último aspecto, la atención es un factor decisivo, ya se trate de atención concentrada (referida a un solo objeto), o difusa (que se distribuye simultáneamente en rapidísima sucesión entre numerosos objetos); Además, se altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.

- **Efectos sobre la visión.**

El alcohol produce importantes efectos sobre la visión. La acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista se deterioran, incluso con niveles bajos de alcohol en la sangre. Bajo los efectos del alcohol el campo

visual se reduce, se altera la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento

- **Efectos sobre el comportamiento y la conducta.**

El alcohol produce un efecto de sobrevaloración de la persona dando lugar a una mayor seguridad en sí mismo. Esto unido al deterioro de las funciones cognitivas, de lo que a veces el conductor no es consciente, ocasiona un mayor riesgo de accidente. Por otra parte, el alcohol puede alterar la conducta o comportamiento, y bajo sus efectos no son infrecuentes las reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias, etc.

1.2.4. La relación entre el alcohol y los accidentes de tránsito.

Los efectos del alcohol sobre las distintas funciones relacionadas con el rendimiento psicomotor y la capacidad para conducir, así como el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, varían principalmente según la edad, forma de consumo de alcohol (habitual, se lo hace por hábito y esporádico, es de forma ocasional), la experiencia en la conducción de vehículos e incluso según el tipo de colisión (sólo un vehículo o colisión múltiple).

A medida que aumenta la alcoholemia aumenta el riesgo de verse implicado en un accidente de tránsito. En los conductores inexpertos y en los que beben con poca frecuencia, el aumento del riesgo de accidente comienza con unos niveles mucho más bajos de alcohol en la sangre, mientras que para los conductores más experimentados, y aquellos que beben de manera habitual, son necesarios niveles más elevados.

Los jóvenes, por distintas circunstancias (conductores inexpertos, consumos elevados los fines de semana, conducta desinhibida, etc.) son particularmente vulnerables. Se estima que el riesgo relativo de sufrir un

accidente de tránsito en los conductores con niveles de alcohol en la sangre de 80 mg/l es máximo entre los jóvenes de 16-18 años (30%) y de los 19 años en adelante (56%) (Datos obtenidos de las encuestas practicadas a los conductores), ya que en la actualidad es una etapa en la cual los jóvenes ingieren el alcohol en grados muy elevados hasta el punto de llegar a la inconciencia, consumo que lo hacen por experimentar, por compromisos familiares o sociales o por la influencia de amigos.

Por otra parte, es bien conocido que el alcohol contribuye en la gravedad de las lesiones, es decir, tras un accidente de tránsito, el ocupante de un vehículo que se encuentre bajo los efectos del alcohol tiene tres veces más posibilidades de padecer lesiones mortales que quién esté libre de alcohol, a igual severidad y circunstancias del accidente.

1.3. CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS.

1.3.1. ¿Qué es conducción?

“Es llevar un vehículo a motor de un lugar a otro”. (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

Es decir, es hacer funcionar controladamente un vehículo a motor, este puede ser terrestre o marítimo, sin descuidar las normas de seguridad y las leyes de tránsito que se aplican en todo momento y todo lugar de la conducción.

1.3.2. *¿Qué es vehículo?*

“Es el medio de transporte de personas o cosas, mismo que sirve para conducir o trasladarse de un lugar a otro”. (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

De esta manera, la creación del vehículo ha permitido que las personas adquieran en grandes cantidades para poder trasladarse de un determinado territorio a otro, pero no se dan cuenta del peligro que corren en las carreteras al poner en riesgo la vida de las personas por lo que puede ocasionar grandes siniestros por la falta de conocimiento del automotor por parte de las personas que están frente al volante.

1.3.3. *¿Qué es conductor de un vehículo?*

“Es aquella persona que maneja los dispositivos del movimiento de un vehículo asumiendo un rol directivo en la marcha del mismo”. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Pág. 126, del Dr. José C. García Falconi)

Por lo tanto, es aquella persona que maneja el mecanismo de dirección de un vehículo a motor, además se le puede considerar como conductor a la persona que conduzca una motocicleta, bicicleta, etc.

1.3.3.1. *Lo que el conductor debe saber.*

- Todo conductor es el único responsable de lo que pueda suceder con el vehículo que tiene en su poder.
- Podrá ser detenido un conductor si se encuentra conduciendo un vehículo en estado de embriaguez; sin los documentos reglamentarios; por desobediencia al policía; y cuando a consecuencia de un accidente de tránsito, existen muertos, heridos de gravedad y los daños materiales sean de consideración.

De conformidad con el Art. 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: ningún conductor podrá conducir vehículos automotores si ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, es decir, según el Art. 245 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de 0.3 gr/lt de alcohol por litro de sangre o 0.3 mg/lt de alcohol en aire expirado; ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas. En caso de conducir un vehículo automotor en estado de embriaguez, el conductor detenido tiene la obligación de practicarse las pruebas de alcoholtest y narcotex que le exija el agente de tránsito y de igual forma se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

1.3.3.2. Obligaciones del conductor.

Conducir con seguridad y precaución para evitar cualquier daño propio o ajeno, sin poner en peligro a nosotros mismos, a los ocupantes del vehículo y el resto de usuarios viales y conducir el vehículo a la defensiva. (Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Pág. 61, del Dr. Ramiro López Garcés)

Pienso que, al aplicar correctamente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podemos evitar los accidentes de tránsito conduciendo de una manera pacífica y con mucha seguridad, pues esto puede salvaguardar muchas vidas humanas, siempre y cuando se conduzca a la defensiva, es decir, anticipando oportunamente de un percance o lo que pueda suceder adquiriendo una medida para evitar cualquier siniestro en la vía.

1.3.3.3. El conductor en un accidente de tránsito.

Como es obvio suponer, el elemento fundamental en el accidente de tránsito, es el **Conductor**, de su idoneidad depende la prevención de los accidentes, ya que en el vehículo se siente el instinto de dominio y señorío de la persona humana, en el volante se aferra el instinto de dominio del hombre y al conducir la persona experimenta el placer de estos instintos, esta la razón por la cual nuestra legislación exige determinadas condiciones y el establecimiento de determinados deberes en relación al conductor de un vehículo. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Págs. 104 y 105, del Dr. José C. García Falconi)

Por lo tanto, es menester hacer una concientización del rol que cumple el conductor dentro del normal desenvolvimiento de nuestra sociedad; y, lo fundamental que se hace la educación vial para el conductor, para el peatón y para el pasajero, de este modo es fundamental conocer el comportamiento de la persona que se halla al frente del volante de un vehículo; la identificación más o menos íntima del conductor con el vehículo estimula el instinto de potencia innato en el hombre; de él puede desviarse una exaltación de la velocidad, que es la manifestación más característica de la sensación de aumento de potencia.

La exaltación que siente el conductor del instinto de potencia puede conducir así mismo a una regresión del comportamiento, es decir, a modos primitivos según las cuales las superestructuras educativas se anulan y se debilita el autocontrol. Por estas razones, es fundamental proponer leyes que regulen tanto la circulación, como alguna de las características de seguridad de los vehículos. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Pág. 105, del Dr. José C. García Falconi)

De este modo, es importante indagar las condiciones psicofísicas de los conductores comprometidos en un accidente, por cuanto un conductor

puede reunir los presupuestos de idoneidad al ser aceptado como tal y no tenerlos al momento de ocurrir el accidente, por cual motivo, esto es por consumir alcohol y drogas, por sueño, por negligencia, etc.

1.3.3.4. Conducción de vehículos bajo la influencia alcohólica.

Farmacológicamente el alcohol puede clasificarse como un anestésico y también como un narcótico. En pequeñas dosis tiene efecto calmante o sedante, en dosis mayores efecto analgésico calmante del dolor, y en dosis aun mayores, efecto hipnótico narcótico o soporífero. Los efectos del alcohol sobre el cerebro y las células nerviosas; y, por consiguiente, en la conducta humana. En pequeñas cantidades el alcohol es un depresivo suave y en cantidades mayores un anestésico. (Reglamento de Circulación Vehicular, pág. 10, Federación de Chóferes Profesionales del Ecuador)

Por lo tanto, la acción intoxicante del alcohol afecta primero el cerebro ya que el cerebro es sumamente sensitivo aun a muy pequeñas concentraciones de alcohol. Una concentración suficientemente alta crea un medio en las células cerebrales y alrededor de ellas que perturba su funcionamiento normal y los disturbios resultantes se perciben a través de la actividad de los órganos controlados por el cerebro, no en los tejidos del cuerpo propiamente dichos.

El hábito permanente de ingerir el licor, genera ciertas reacciones psíquicas en el individuo; que generalmente, conducen a una cierta dependencia que desemboca en una adicción, aduciendo a ciertos prejuicios como:

- Tomar alcohol es signo de hombría.
- El alcohol aumenta la capacidad del trabajo físico.
- El licor combate el frío.
- El alcohol es alimento.

- El alcohol favorece la digestión.
- El alcohol aumenta la cantidad y la calidad del trabajo intelectual.
- La ingestión de alcohol fortalece la voluntad.
- El alcohol es fuente de alegría.

1.3.3.4.1. Efectos producidos por la ingerencia de alcohol

La depresión de los centros nerviosos que regulan las inhibiciones y la de los centros del juicio, comienza ligeramente cuando el nivel sanguíneo del alcohol llega a 0,02%, que para una persona de peso promedio requiere la ingestión de unos 15 cc de alcohol. Esta es la cantidad que tiene comúnmente una cerveza, un trago de whisky o un vaso de vino; un nivel sanguíneo de alcohol de 0,04% comienza a producir una sensación de relajación, una mengua en la ejecución de destrezas complejas y una disminución en la capacidad para responder y desempeñarse. De este modo, mientras su capacidad real de desempeñarse disminuye, aumenta su confianza en tal capacidad a medida que el nivel sanguíneo de alcohol llega a 0,10% el bebedor promedio se percata de que su audición, habla y visión se afectan, esto requiere unos cinco tragos, cada uno con un contenido de unos 15 cc de alcohol, 5 veces 0,02%=0,10%). Después de unos ocho tragos de 15 cc (de alcohol en cada uno) el nivel sanguíneo de alcohol de la persona promedio habrá alcanzado 0,16% (8 veces 0,02%) y a esta altura tendrá dificultad para caminar o estar de pie, con un nivel sanguíneo de alcohol de 0,40% la persona promedio perderá la conciencia, sus facultades están paralizadas a excepción de las funciones involuntarias de respiración y pulsaciones del corazón.

(Reglamento de Circulación Vehicular, pág. 11, Federación de Chóferes Profesionales del Ecuador)

Entonces, cuanto más alcohol entra en la sangre de una persona, no sólo se produce la depresión paulatina de estas funciones, sino que también se afectan su coordinación y su capacidad de reacción. En este estado, una persona puede considerarse mejor dispuesta y hasta más capaz que lo usual, aún cuando se ha producido una desmejora en su tiempo de reacción, su juicio y su capacidad de responder a los imprevistos.

1.3.3.5. ¿Qué es la embriaguez?

“Es el estado que se encuentra una persona producido por el consumo de bebidas alcohólicas”. (Diccionario Enciclopédico Universal Aula de Antonio López)

“Es la turbación de las facultades causadas por la abundancia con que se ha bebido vino u otro licor”. (Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas)

Es decir, es la turbación o alteración pasajera de la razón y del juicio de una persona mientras se encuentra bajo los efectos del alcohol.

1.3.3.5.1. Estado de embriaguez.

Tratándose de la embriaguez del sujeto activo de la infracción, o de intoxicación por sustancias estupefacientes, se observarán las siguientes reglas:

1. Si la embriaguez, que derive de caso fortuito o fuerza mayor, privo del conocimiento al autor, en el momento en que cometió el acto, no habrá responsabilidad.
2. Si la embriaguez no era completa, pero disminuida grandemente el conocimiento, habrá responsabilidad atenuada.

3. La embriaguez no derivada de caso fortuito o fuerza mayor, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad.
4. La embriaguez premeditada, con el fin de cometer la infracción, o de preparar una disculpa, es agravante.
5. La embriaguez habitual es agravante. Se considera ebrio habitual a quien se entrega al uso de bebidas alcohólicas, o anda frecuentemente en estado de embriaguez.

(Código Penal, Art. 37)

Las reglas que manifiesta el art. 37 del mismo cuerpo legal, se observarán, en los casos de intoxicación por sustancias estupefacientes.

(Código Penal, Art. 38)

De esta manera, la embriaguez es la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades, a causa de ingerir bebidas alcohólicas o fermentadas. Se presume el estado de embriaguez por la presencia de 0.3 gr/litro de alcohol en un litro de sangre, los cuales hemos visto con claridad que en algunos sujetos pueden presentarse síntomas de embriaguez; aún cuando el nivel sanguíneo de alcohol sea bajo. En general, la relación entre el nivel sanguíneo de alcohol y los efectos es variable, dependiendo de la mayor o menor susceptibilidad del individuo al alcohol.

1.3.3.5.2. La embriaguez y sus efectos en materia de tránsito.

“La legalidad del uso ilimitado y del comercio del alcohol, a pesar de los datos objetivos y públicamente conocidos de su nocividad para la salud individual y de su influjo en su mayor numero de accidentes (delitos) de tránsito de vehículos a motor, etc., es una muestra más de que los factores económicos, políticos, psicológicos, etc., influyen en el concepto más amplio o mas restringido de drogas”. (Práctica Forense en Materia de Tránsito, Tomo II, Pág. 71, del Autor: Dr. Jorge Cárdenas)

Por esta razón, respecto de las consecuencias que apareja en el hombre el abuso del alcohol, tenemos que, aunque se crea comúnmente que es un estimulante a pequeñas dosis; lo que sucede es que produce una aparente estimulación en los centros inferiores de la corteza cerebral, al deprimirse por efecto de la dosis de alcohol los centros nerviosos puede producir un fenómeno que se denomina parálisis del freno, es decir, se frenan y atemperan la conducta humana individual.

Cuando producido un accidente de tránsito se presume que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, el Agente de Tránsito procederá a realizar de inmediato las pruebas de alcoholemia o narcotex, en caso de que el Agente de Tránsito posea los instrumentos necesarios para la práctica de los exámenes que determina el Art. 150 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pero si el conductor causante del accidente no esta en la posibilidad de realizarse las mencionadas pruebas, el agente de Tránsito acompañará en el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes. Pero, en el caso que se negarse a practicar dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de drogas estupefacientes o psicotrópicas de conformidad con el Art. 151 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por lo tanto, cuando un conductor es detenido por un Agente de Tránsito por cualquier circunstancia o acontecimiento en la vía pública y presume que se encuentra en estado de embriaguez, el conductor esta en la obligación de realizarse las respectivas pruebas y exámenes que el Agente de Tránsito lo requiera, ya que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial faculta que se proceda a realizarse conjuntamente con el Agente de Tránsito que lo detuvo de acuerdo a los Arts. 150 y 151 ibidem, es decir la prueba de alcoholtest y narcotex.

1.3.3.5.3. *Metabolismo del alcohol.- Efectos del alcohol en la conducción.*

El consumo de alcohol puede producir daños irreversibles en el organismo que desembocan en fatales consecuencias, siendo los principales efectos los siguientes:

- El alcohol retarda las reacciones.- Después de un gran vaso de whisky, la persona necesita un 15% más del tiempo normal para frenar el coche o dar una vuelta al volante en el momento crítico.
- El alcohol acentúa la presunción.- La más mínima cantidad de alcohol, causa en el conductor un doble efecto: empeora su manera de conducir y le hace ver que lleva mejor el coche.
- El alcohol debilita la claridad de juicio.- En pruebas efectuadas, un conductor pasó la pista de examen después de haber bebido dos vasos de whisky, más rápidamente que antes de tomarlos, pero se empeñó en afirmar que lo había efectuado más lentamente.
- El alcohol reduce la capacidad de concentración.- Bajo los efectos alcohólicos el conductor se vuelve más hablador y se deja distraer con más facilidad.

1.3.3.6. *¿Qué es la alcoholemia?*

“Es la concentración de alcohol etílico en la sangre”. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Pág. 58, del Dr. José C. García Falconi)

Por lo tanto, es la medición instrumental de una situación fisiológica, como lo es el porcentaje de alcohol que actualmente existe en la sangre y relacionándolo con la ebriedad ésta en cambio constituye un estado psíquico de turbación, de las facultades intelectuales por haber bebido alcohol.

El examen de alcoholemia.- Es la determinación de grado de esa concentración, sea por métodos físicos, químicos o bioquímicos.

Examen de alcoholemia y su valor como prueba.- Si se produce un accidente en que se presume que el alcohol ha desempeñado un papel importante, la muestra debe tomarse de inmediato, porque ha medida que pasa el tiempo, mayor es la desconcentración de alcohol. Se calcula que ésta a partir del suceso por cada hora que transcurre es de 0,1 gramo por cada litro de sangre, pero también se dice que en este caso es menester hacer un examen médico-legal-neurológico y psíquico, pues el efecto del alcohol es diferente entre las personas.

1.3.3.6.1. Instrumentos utilizados por el Agente de Tránsito para realizar los exámenes.

- **Pruebas alcohométricas.-** Son aquellas a las que se somete el conductor de un vehículo por síntomas evidentes de embriaguez mediante el uso de instrumentos, exámenes de laboratorios, o centros de salud, análisis físicos y psicosomáticos.
- **Detector portátil.-** Es un aparato electrónico manual que porta el agente de tránsito para efectuar pruebas de embriaguez.
- **Alcoholímetro.-** Es un aparato electrónico que registra el porcentaje de alcohol.
- **Narcotex.-** Instrumento que sirve para establecer si una persona se encuentra bajo la influencia de las drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- **Resultado positivo.-** Es cuando en la sangre se halla 0.3 gramos de alcohol o más por litro.

- **Resultado Negativo.-** Cuando la presencia del alcohol en la sangre es inferior a 0.3 gramos de alcohol por litro.

De conformidad con el Art. 246 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial en caso de que los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas no cumplan con la obligación de portar alguno de los instrumentos indicados en el Art. 150 ibidem podrán acudir a los exámenes y pruebas siguientes:

1. Exámenes de pupilas.
2. Exámenes de equilibrio.
3. Exámenes ambulatorios.
4. Exámenes de dedo índice nariz: derecho, izquierdo.
5. Exámenes de conversación.
6. Exámenes de lectura.

Dichos exámenes serán aplicados cuando el agente de tránsito no tenga a la mano los instrumentos necesarios para las respectivas pruebas.

1.3.3.7. Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas

El estudio de la Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas tiene como objetivo combatir y erradicar la producción, oferta, uso indebido y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, para proteger a la comunidad de los peligros que dimanar de estas actividades.

La presente Ley abarca todo lo relativo a:

1. El cultivo de plantas de las que se puede extraer elementos utilizables para la producción de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y cualquier forma de cosecha, recolección, transporte, almacenamiento o uso de frutos o partes de esas plantas;

2. La producción, elaboración, extracción o preparación, bajo cualquier procedimiento o forma y en cualquier fase o etapa, de materias primas, insumos, componentes, preparados o derivados de las sustancias sujetas a fiscalización;
3. La tenencia, posesión, adquisición y uso de las sustancias sujetas a fiscalización, de las materias primas, insumos, componentes, precursores u otros productos químicos específicos destinados a elaborarlas o producirlas, de sus derivados o preparados, y de la maquinaria, equipos o bienes utilizados para producirlas o mantenerlas;
4. La oferta, venta, distribución, corretaje, suministro o entrega, bajo cualquier forma o concepto, de las sustancias sujetas a fiscalización;
5. La prescripción, dosificación o administración de sustancias sujetas a fiscalización;
6. La preparación en cápsulas, pastillas o en cualquier otra forma de las sustancias sujetas a fiscalización, su envase o embalaje;
7. El almacenamiento, la remisión o envío y el transporte de las sustancias sujetas a fiscalización, de sus derivados, preparados y de los insumos, componentes, precursores u otros productos químicos específicos necesarios para producirlas o elaborarlas;
8. Las demás actividades conexas con esta materia.

Sustancias Estupefacientes.- Son las sustancias naturales o sintéticas, que constan en el Anexo II de esta Ley.

Se consideran estupefacientes y por consiguiente sujetos al régimen de control y fiscalización consignado por la presente Ley, a las siguientes sustancias, sus sales, preparaciones y formas farmacéuticas que las contengan:

- **Marihuana.**- Nombre que reciben las hojas y las flores secas de la planta del cáñamo, el ingrediente psicoactivo de la marihuana es el tetrahidrocannabinol (THC), es depresor y perturbador del sistema nervioso central, hay estimulación, mareo, desinhibición, euforia, risa fácil, sedación y sensación placentera de calma y bienestar. Puede haber alteraciones en la percepción del tiempo y de las dimensiones del propio cuerpo. Además, también se refiere al aumento de la percepción sensorial (agudización del sentido del tacto, oído, gusto y olfato), así como dificultades para la comprensión, la concentración y el aprendizaje, junto con alteraciones de la memoria inmediata y del lenguaje.
- **Cocaína.**- Es un alcaloide que se obtiene de las hojas de la planta de la coca y se puede utilizar como anestésico local. Sin embargo, en la actualidad, su uso está muy restringido y en su lugar se emplean anestésicos locales con un menor potencial adictivo. La hoja es la única parte de la planta de la coca que contiene cocaína. Dependiendo del tratamiento químico al que se someten las hojas de coca se obtiene la pasta base o bazuco, la forma en polvo (sal de clorhidrato) o los cristales de cocaína (base libre). Su consumo como droga ilegal está muy extendido y sus efectos produce disminución de la percepción sensorial.
- **Heroína.**- Es una droga ilegal altamente adictiva, se la conoce con los nombres de *caballo, potro, jaco, reina y dama blanca* y produce analgesia, depresión respiratoria, espasmo digestivo e intensa dependencia física.

Sustancias Psicotrópicas.- Son las sustancias naturales o sintéticas o cualquier material que constan en el Anexo III de esta Ley.

Se consideran sustancias psicotrópicas sujetas a fiscalización consignadas en la presente Ley, a las mencionadas en las siguientes listas:

- **Anfetamina.-** Es una sustancia química sintética con una potente acción estimulante sobre el sistema nervioso central, produce fatiga y depresión, en ocasiones originan ansiedad, confusión, agresividad, delirio, crisis de pánico y tendencias suicidas u homicidas. La dosis tóxica es diferente para cada persona y la intoxicación grave puede producir convulsiones, coma e incluso la muerte. Los mismos efectos produce la catinona, fenetilina y la catina.

1.4. INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

1.4.1. ¿Qué son infracciones de tránsito?

“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifica por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 106)

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 108)

Las infracciones de tránsito son dolosas o culposas, y al estudiar los accidentes de tránsito las infracciones son netamente culposas, mismas que cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no requerido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de ley, reglamentos u ordenes. (Código Penal, Art. 14)

De esta manera, las infracciones de tránsito son causas que se cometen en las carreteras y calles de todo el territorio ecuatoriano de forma ilícita y contraviniendo leyes y reglamentos, además se da por la desobediencia de los conductores que a pesar de conocer el peligro que existe al estar en el volante no se dan cuenta el daño que pueden ocasionar, es decir, muerte de personas, lesiones y daños materiales.

1.4.1.1. Las circunstancias de las infracciones de tránsito

Las circunstancias de la infracción son atenuantes y agravantes.

Circunstancias atenuantes.- Son aquellas en las que la pena disminuye y estas son:

- El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente.
- La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio.
- Dar aviso a la autoridad.
- El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento de sus disposiciones.

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

Circunstancias agravantes.- Son aquellas en las que agrava la pena, y de acuerdo al Art. 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: se le considera como circunstancia agravante quien comete la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 119)

De esta manera, las circunstancias agravantes son aquellas en las cuales la autoridad competente es la que determina cuando una infracción es cometida bajo la denominación de atenuante o agravante, y de esta forma permite que el accidente de tránsito o la infracción cometida por una determinada persona bajo los efectos del alcohol o las drogas sea considerada como una circunstancia que agrava la pena, misma que puede ser impuesta por una autoridad competente de acuerdo al ilícito cometido.

1.4.1.2. Responsables de las infracciones.

Son los autores, cómplices y encubridores. (Código Penal, Art. 41)

Como todos sabemos, los autores son los que han perpetrado la infracción, sea de una manera directa e inmediata, sea aconsejando o instigando a otro para que la cometa; los cómplices son los que indirectamente y secundariamente cooperan a la ejecución del acto punible, por medio de actos anteriores, o simultáneos y los encubridores son aquellos en los que, conociendo la conducta delictuosa de los malhechores, les suministran habitualmente, alojamiento, escondite, o lugar de reunión; o les proporcionan los medios para que se aprovechen de los efectos del delito cometido.

1.4.2. Clases de infracciones.

Según el Art. 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

1.4.2.1. Delito

“Es el hecho antijurídico y doloso castigado con una pena”. (Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas)

Es decir, es la acción u omisión voluntaria o imprudente penada por la Ley.

Delito de Tránsito

Quién condujere un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado:

- Con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años.
- Revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor.
- Multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.126)

De lo que se deduce, que el solo hecho de conducir un vehículo bajo la influencia de alcohol, está sancionado por dicho ordenamiento jurídico como delito de tránsito, siempre que se cumplan los dos requisitos, esto es:

1. Manejar un vehículo; y,
2. En estado de ebriedad.

Ya que esta situación constituye un estado psíquico de turbación (pasajera) de las facultades intelectuales por haber bebido alcohol, es decir, el alcohol produce una depresión no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modifica el comportamiento de la persona, etc. En general, los efectos del alcohol son directamente proporcionales a su concentración en sangre; a mayor concentración mayor deterioro.

Al conducir en estado de ebriedad, es un delito que pertenece, como dicen los tratadistas de la materia, a la categoría de los Delitos de Peligro Abstracto, pues para su configuración no se requiere ni de intención dolosa directa, ni de resultados antijurídicos, pues la protección de la Ley, no recae inmediatamente sobre la integridad de las personas o cosas particulares, sino que el bien jurídico protegido es la Seguridad Pública.

1.4.2.2. Jurisdicción y Competencia para los Delitos de Tránsito

De conformidad con los Arts. 147 y 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el juzgamiento de los delitos de tránsito corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial y en caso de que no exista Juzgados de tránsito tendrán conocimiento los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción.

Procedimiento de los delitos de tránsito (delito no flagrante)

1. Producido el accidente de tránsito, el Agente de Tránsito realiza un parte policial, en el cual debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y de sus circunstancias, luego remitirá este parte al Fiscal competente en el plazo de 24 horas de conformidad con el Art.

163 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2. Una vez que el Fiscal avoco conocimiento de la infracción, éste debe poner en conocimiento al Juez de Tránsito, autoridad que de acuerdo al Art. 217 del Código de Procedimiento Penal señalará día y hora para que se realice la audiencia de formulación de cargos, acto en el que solicitará de estimar pertinente las medidas cautelares de carácter personal o real de conformidad con los Arts. 159 y 160 ibidem, en dicho acto comparece el Fiscal y las partes con su Abogado Defensor, en caso de no tener el patrocinio de un profesional del derecho acude a la diligencia el Defensor Público, una vez culminado la Audiencia el Fiscal tiene dos posibilidades: seguir con la Indagación Previa o dar inicio a la Instrucción Fiscal; en caso de que no tuviere suficientes indicios de culpabilidad y responsabilidad seguirá la etapa preprocesal de Indagación Previa, misma que no podrá prolongarse por más de 30 días en los delitos sancionados con pena de prisión y de 45 días en caso de ser sancionado con pena de reclusión de acuerdo al Art. 160 inciso segundo del cuerpo legal antes citado, dentro de esta etapa el Fiscal ordena que se practique el reconocimiento pericial de los vehículos y la valoración de los daños causados, diligencia que será practicada dentro del término de 72 horas contados desde que el Fiscal recibe el parte policial correspondiente de acuerdo al Art. 165 inciso quinto ibidem, una vez efectuado esta diligencia se entregará el vehículo a su propietario, representante o su poseedor, además se practica el reconocimiento del lugar de los hechos, inspección y peritajes, mismas que son practicadas por los Agentes Especializados del Sistema de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) y la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT) en la provincia del Guayas, quienes acuden personalmente al lugar donde se produjo el accidente.

3. De conformidad con el Art. 168 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial si el Fiscal se abstuviere de acusar al imputado, podrá consultar al Ministro Fiscal Distrital, si éste revocare el dictamen, designará otro fiscal para que intervenga en la etapa de juicio, pero si en la Audiencia de Formulación de cargos el dictamen del Fiscal es acusatorio da inicio a la Instrucción Fiscal la que debe sustanciarse en el plazo de 45 días, en esta etapa el Juez de Tránsito señala día y hora a fin de que se lleve a efecto la Audiencia de Sustanciación de Dictamen Fiscal, en la cual solo concurre los abogados defensores y el juzgador de acuerdo con el Art. 167 inciso 2do de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en caso de no tener el patrocinio de un Abogado Particular actúa el Defensor Público.

4. Una vez que el dictamen fiscal es acusatorio, el Juez de Tránsito dentro del plazo de 10 días desde la fecha de su notificación señalará día y hora para la Audiencia Oral Pública de Juzgamiento que se instalará dentro de un plazo no menor a 3 días ni mayor a 10 días siguientes a su convocatoria, si no se llevare a efecto en dos ocasiones por causas que tenga relación con el procesado, se practicará en ausencia del imputado, en este punto, como criterio personal manifiesto que esto da cabida a que se vulnere principios como el de la Legítima Defensa, Imparcialidad, Inmediación, Celeridad y de la Tutela Judicial Efectiva de los Derechos de conformidad con los Arts. 9, 19, 20 y 23 del Código Orgánico de la Función Judicial; para el desarrollo de la Audiencia se efectuará de acuerdo al Título III, capítulos I, II, III y IV del Código de Procedimiento Penal en lo que fuere aplicable. De conformidad con el Art. 169 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para la instalación de la Audiencia Oral Pública de Juzgamiento, las partes presentarán un listado de testigos que deberán declarar en ella y solicitarán la práctica de las pruebas necesarias que deben actuarse durante la audiencia, tanto para comprobar la existencia

material del delito como la responsabilidad penal del imputado, y para fijar el monto de los daños y perjuicios ocasionados, una vez concluida la audiencia oral pública de juzgamiento, el Juez de Tránsito dictará sentencia aplicando el Título III capítulo V del Código de Procedimiento Penal, si es condenatoria además declarará la obligación del condenado de pagar los daños y perjuicios, en el monto para el efecto se liquiden en la misma sentencia.

5. Una vez que el Juez de Tránsito dicto sentencia se puede impugnar a través de los recursos de apelación para ante la Corte Provincial de Justicia y de casación y revisión para ante la Corte Nacional de Justicia de acuerdo a lo que nos señala el Art. 176 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en concordancia con el Título IV; capítulos III, IV y V del Código de Procedimiento Penal.

Es menester mencionar que en caso de desistimiento de la parte afectada, sea en el abandono de la acusación particular, arreglo judicial o extrajudicial no extingue la acción penal, a excepción de los delitos que solo hubiere daños materiales y/o lesiones que no superen los 90 días de conformidad con el Art. 170 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, además, de acuerdo con el Art. 174 ibidem, todos los delitos de tránsito a excepción de los casos en que hubiese muertos son susceptibles de aplicar el procedimiento abreviado de acuerdo con el Título V capítulo I del Código de Procedimiento Penal.

Procedimiento de los delitos de tránsito (delito flagrante)

De conformidad con el Art. 231 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial producido el accidente de tránsito y si resultaren personas fallecidas o con lesiones graves cuya imposibilidad física supere los 30

días debidamente determinados por un medico legista, los Agentes de Tránsito que tomen procedimiento tienen la facultad de aprehender al presunto autor o autores del delito y ponerlos a ordenes de la autoridad competente y el vehículo o vehículos aprehendidos se pondrán a ordenes del Fiscal Competente. Una vez realizado este procedimiento el Agente de Tránsito debe realizar el respectivo parte policial y poner en conocimiento al Juez de Tránsito y del Fiscal, quien debe dar inicio a la instrucción fiscal y solicitar al Juez de Tránsito las respectivas medidas cautelares que considere pertinentes, ya sea de carácter personal o real de conformidad con el Arts. 159 y 160 del Código de Procedimiento Penal, pero en caso de que el Fiscal considere que no existió los elementos necesarios para dar inicio a la instrucción fiscal, procederá a la sustanciación de la indagación previa de conformidad con el Art. 160 inciso 2do de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y continuará el trámite de conformidad con el Título III, capítulo IX ibidem.

Según nos enseña el Art. 231 inciso 3ro del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial si en el accidente de tránsito se ocasionare solo daños materiales, el Agente de Tránsito no aprehenderá al conductor o conductores y el vehículo o vehículos serán aprehendidos como evidencia, sin perjuicio de la obligación que tiene el propietario de practicarle el reconocimiento y avalúo de los daños materiales, si no se cumplieren estas diligencias el Juez de Tránsito dispondrá que se practique las mismas de conformidad con los Arts. 165 inciso 3ro y 166 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y del monto que establezcan los peritos, el Fiscal iniciará la instrucción correspondiente cumpliendo con el procedimiento establecido el Título III, capítulo IX ibidem.

1.4.2.3. Contravenciones.

“Es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado”. (Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas)

Es decir, obrar en contra de lo que se está mandando, ya sea, de la Ley, disposición de una autoridad o falta de conocimiento de lo que se está tratando.

Contravenciones de tránsito

Según el Art. 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las contravenciones de tránsito son leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase; y, la muy grave.

- Leve de primera clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 5% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir.
- Leve de segunda clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 10% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir.
- Leve de tercera clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 15% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, 20 horas de trabajos comunitarios y reducción de 4.5 puntos en su licencia de conducir.
- Grave de primera clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 30% de la remuneración básica unificada del

trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir.

- Grave de segunda clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 40% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7.5 puntos en su licencia de conducir.
- Grave de tercera clase.- Son sancionadas con multa equivalente al 50% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en su licencia de conducir.

Contravención muy grave

El conductor que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, incurre en contravención muy grave y será sancionado con:

- Multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general.
- Tres días de prisión.
- Pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir.

Además, se le sancionará como medida preventiva la aprehensión de su vehículo por 24 horas.

En caso de reincidencia será sancionado con el doble del máximo de la multa establecida para dicha contravención. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Arts. 145 y 146)

Por esta razón, considero que tanto el delito como la contravención son actos ilícitos, punibles y que transgreden la Ley, mismos que de acuerdo al cuerpo legal antes mencionado son sancionados con una pena de acuerdo a la infracción cometida por el conductor, dichas sanciones son aplicadas y reguladas por las autoridades competentes cumpliendo la función que la misma Ley les faculta.

1.4.2.4. Jurisdicción y Competencia de las Contravenciones de Tránsito

De conformidad con los Arts. 147 y 148 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial, en este punto hay que tomar en cuenta que no se han creado todavía los Juzgados de Contravenciones y para cumplir con el procedimiento adecuado la Autoridad Competente que tiene conocimiento de estos actos ilícitos es el Juez de Tránsito y en caso de que no exista Juzgados de Tránsito tendrán conocimiento los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción.

Juzgamiento de las Contravenciones

De acuerdo con el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las contravenciones serán juzgadas por el Juez de Tránsito en el momento en que llegue a su conocimiento, realizará una sola audiencia oral, en el caso de que el infractor impugne en el término de 3 días la citación o el parte policial, el Juez de Tránsito concederá el término de prueba de 3 días, una vez concluido dicho término dictará

sentencia, caso contrario, si el infractor no impugnare dentro del término establecido anteriormente el Juez de Tránsito dictará sentencia, misma que no es susceptible de recurso alguno.

1.4.2.5. Penas aplicables a los delitos y contravenciones

Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

- Reclusión.
- Prisión.
- Multa.
- Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.
- Reducción de puntos.
- Trabajos comunitarios.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 123)

De esta manera, en materia de tránsito las penas que son aplicables para sancionar los delitos y contravenciones son exactas y considerables para que un conductor que cometa cualquier infracción sea juzgado y sancionado con una pena de forma legal y con el mandato de la justicia y la Ley, penas que en la actualidad son consideradas muy fuertes y drásticas en relación a los años de reclusión y prisión y en la reducción de puntos pero considero aplicables porque todo conductor que cometa una infracción debe ser castigado y cumplir con lo dispuesto por la autoridad competente.

1.5. ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS.

1.5.1. ¿Qué es un accidente de tránsito?

Es todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las cosas o en las personas y que es causado con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo motorizado o tracción animal o fuerza humana. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Págs. 94 y 95, del Dr. José C. García Falconi)

Por lo tanto, los accidentes de tránsito jurídicamente son los eventos dañosos, típicos y culposos, en que no interviene la intención sino la falta de previsibilidad, por esta razón hemos sido testigos que el proceso de mecanización de la vida moderna ha traído consigo la aparición del automóvil como medio de transporte, pero a la vez que ha contribuido al progreso del ser humano, se ha convertido en un instrumento que pone en constante peligro la vida y la integridad de las personas y de las cosas.

La frecuencia con que se produce los accidentes de tránsito, mediante el uso de vehículos a motor determina la necesidad de sancionar y concienciar a los conductores en materia de tránsito.

1.5.2. Responsabilidad en el accidente de tránsito.

La responsabilidad en los accidentes de tránsito es un presunto de la culpabilidad, es decir, una consecuencia de ella. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Pág. 99, del Dr. José C. García Falconi)

Pienso que, los accidentes de tránsito son los típicos delitos **culposos**, en que hay ausencia de dolo, pero si falta de previsión.

Las infracciones de tránsito son dolosas o culposas, y al estudiar los accidentes de tránsito las infracciones son netamente culposas, mismas que cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no requerido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de ley, reglamentos u ordenes. (Código Penal, Art. 14)

Responde por culpa el que ha producido un resultado delictuoso sin quererlo, cuando por imprudencia, negligencia impericia o por inobservancia de los deberes que en concreto le incumbían no previó que ocurriría o previéndolo creyó poder evitarlo. (El Juicio por Accidentes de Tránsito, Pág. 101, del Dr. José C. García Falconi)

Por lo tanto, se incurre en culpa si se actúa sin diligencia, es decir, sin atención, en forma displicente, descuidada o imprudente, infringiéndose el deber de cuidado y de evitación del resultado que la figura penal incrimina.

1.5.3. Clasificación de los accidentes de tránsito.

1.5.3.1. Por su situación geográfica.- Se refiere al lugar donde ocurrió el accidente de tránsito y puede ser urbano y rural y estos puede ser producidos en:

- **Urbano.-** Es cuando el accidente de tránsito se produce en las calles dentro de los límites de la ciudad.
- **Rural.-** Es cuando el accidente de tránsito se produce en las carreteras o caminos fuera de los límites de la ciudad.

1.5.3.2. Por sus consecuencias.- Estos pueden ser: Con muertes o con lesiones y con daños materiales.

1.5.3.3. Por las unidades de tránsito que intervienen.- Estas pueden ser:

Simples.- Son aquellos en los que esta implicada una unidad de tránsito, misma que puede ser un estrellamiento contra un bien mueble o inmueble, sin perjuicio que en este tipo de accidente se produzca una muerte o lesiones leves o graves a un ser humano; por ejemplo, el accidente provocado por los conductores bajo la influencia del alcohol o las drogas. Este tipo de accidente puede ser:

- **Por Despiste.-** Es cuando el conductor se sale de la vía sin que medie la voluntad del conductor. Por ejemplo: ponchada una llanta, esto da lugar a que el accidente de tránsito es producido por caso fortuito o de fuerza mayor, lo cual, no serán punibles, es decir, al caso fortuito se le identifica por dos elementos fuera de la voluntad del ser humano y son: la **imprevisibilidad** y la **inevitabilidad** y a la fuerza mayor se le identifica por el elemento de la **irresistibilidad**.
- **Por Centrifugación.-** Es cuando acompaña el despiste en una curva por efecto de la velocidad. Según el diccionario de la lengua española, centrifugación, significa que se aleja del centro, es decir, cuando existe la voluntad del hombre al aproximarse a una curva.
- **Por Volcamiento.-** Es cuando el vehículo rota sobre su eje longitudinal, generalmente ocurre por una mala maniobra del conductor, ya que, estos volcamientos dependen de la cantidad de desequilibrio lateral que se produce en el automotor.
- **Por Choque.-** Se produce cuando el accidente se da entre un automotor y un elemento fijo del terreno.

Pienso que el choque se da no únicamente con un elemento fijo, sino también con un movible o en circulación, que no necesariamente es otro automotor.

Múltiples.- Son aquellos en los cuales interviene dos o más automotores y a veces con la intervención de un peatón, este se subdivide en:

- Por Atropello.- Es cuando una unidad de tránsito es un peatón y el vehículo va en movimiento.
- Por Caída.- Es cuando el usuario esta siendo transportado por un vehículo de transportación masiva, perdiendo el equilibrio y cae de él.

En Cadena.- Son aquellas colisiones de accidentes enlazados entre si, considerando que cada uno de ellos es una consecuencia del anterior.

(El Fiscal de Tránsito en el Proceso Penal Acusatorio, Págs. 5-11, Dr. Fernando Yávar Núñez y el Ab. Fernando Yávar Umpiérrez)

De todas formas en cualquier tipo de accidente se debe realizar una recogida detallada del mayor número de datos posibles del vehículo, vías y sus alrededores y sobre todo de implicados y testigos, ya que en la mayoría de los casos estos últimos suponen la fuente más importante de información, además los accidentes de tránsito se ocasionan por ciertas fallas humanas las mismas que pudiendo ser evitadas son causadas por conductores que por falta de conocimiento e irresponsabilidad provocan grandes desastres y pérdidas de vidas humanas.

1.5.4. Factores que intervienen en los accidentes de tránsito

Se denomina factor de accidente a la agrupación de causas que tienen origen similar y estas son:

Factores que dependen del hombre.- El elemento esencial en la dinámica del tránsito es el hombre, ya sea: como conductor, pasajero o peatón, pues gran parte de los accidentes de tránsito se debe a la imprudencia y negligencia del elemento del hombre.

- Incompetencia del conductor, que sin ser perito maneja un vehículo;
- Ignorancia del Reglamento de Circulación Vehicular;
- Negligencia en el manejo o cuando no toma sus medidas de precaución necesarias;
- Imprudencia del conductor, que realiza maniobras bruscas, sin tener en cuenta el estado del vehículo o la pista;
- Incapacidad de carácter físico, como cojera, ceguera, manquera, etc.;
- Incapacidad de carácter mental, como locos, esquizofrénicos, epilépticos, etc.;
- **Estado de embriaguez, que es causa alarmante de los accidentes;**
- **Consumo de drogas o narcóticos que inhiben la conciencia del conductor;**
- Cansancio, fatiga, que da lugar al sueño en el manejo;
- Exceso de velocidad en las pistas, y;
- Incumplimiento de los reglamentos de tránsito.

Factores que dependen del vehículo.- Es el elemento relativo al automotor, está constituido por las fallas provenientes del vehículo motorizado; pero, limitado a los casos en que el conductor no los puede proveer.

- Vehículos que circulan en mal estado de funcionamiento;
- Vehículos sin luces reglamentarias delanteras, ni de peligro;
- Vehículos mal de frenos o con estos largos;

- Vehículos con la dirección defectuosa;
- Vehículos con los neumáticos en mal estado de conservación;
- Vehículos si limpia parabrisas, sin espejo retrovisor;
- Vehículos sin bocina o claxon para las señales auditivas;
- Vehículos que circulan sin los documentos de Revisión correspondiente, y;
- Vehículos con el sistema de encendido defectuoso.

Factores que depende de la vía.- Es el elemento que incluye todo lo existente en el área denominada vía.

- Poca o nula visibilidad;
- Falta de una adecuada señalización;
- Falta de refugios e islas de seguridad;
- Mal estado de pavimento de las calles, avenidas y carreteras;
- Abandono de los materiales de desecho de las calles y carreteras;
- Falta de técnica en la construcción de las carreteras;
- Vías angostas, y;
- Falta de señalización en las calzadas para la buena aplicación de las vías de transporte.

Factores atmosféricos.- Es el elemento que esta constituido fundamentalmente por las condiciones climáticas.

- Las lluvias que se producen en las carreteras;
- Los rayos, relámpagos, truenos que producen consecuencias fatales en el control del vehiculo por el deslumbramiento y otros efectos;
- Las lluvias que empañan los parabrisas y producen mala visibilidad;
- Los vientos huracanados muy frecuentes en las tormentas, y;

- Las granizadas que caen en las carreteras y dan una idea incierta de las pistas, dando lugar a accidentes.

(El Juicio por Accidentes de Tránsito, Págs. 96-99, del Dr. José C. García Falconi)

De este modo, los factores que interviene en nuestro entorno para que se cometa un accidente de tránsito son muy altos porque no solo depende de la falla humana, es decir, que el conductor consuma alcohol y drogas al momento de conducir sino también de las condiciones que el automotor se encuentre y de las situaciones del medio ambiente, estos factores son los que prácticamente producen grandes cantidades de siniestros (accidentes de tránsito) y por ende la muerte de muchas personas que en la actualidad no son juzgadas y aplicadas a las personas (conductores) que cometen estos ilícitos.

**DATOS ESTADÍSTICOS DE LOS DELITOS Y CONTRAVENCIONES
OBTENIDOS EN LOS JUZGADOS DE TRÁNSITO DE LA CORTE
PROVINCIAL DE JUSTICIA DE COTOPAXI**

JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO

ACCIDENTES DE TRÁNSITO			
Delitos de tránsito			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		25	32
Febrero		59	18
Marzo		49	20
Abril		57	17
Mayo		12	21
Junio		38	19
Julio		79	
Agosto		17	
Septiembre	100	35	
Octubre	20	50	
Noviembre	40	43	
Diciembre	36	5	
TOTAL	196	469	127

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 196 accidentes de tránsito, en el año 2009 se ha producido 469 accidentes de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 127 accidentes de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

AÑO 2008		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Septiembre	93	7
Octubre	17	3
Noviembre	33	7
Diciembre	36	6
TOTAL	179	23

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que de los accidentes de tránsito producidos desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008, existen 179 desestimaciones y 23 se encuentran en trámite.

AÑO 2009		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Enero	24	1
Febrero	59	18
Marzo	37	12
Abril	51	6
Mayo	3	9
Junio	32	6
Julio	66	13
Agosto	9	8
Septiembre	16	19
Octubre	41	9
Noviembre	36	7
Diciembre	3	2
TOTAL	377	110

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que de los accidentes de tránsito producidos en el año 2009 existen 377 desestimaciones y 110 se encuentran en trámite.

AÑO 2010		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Enero	19	13
Febrero	11	7
Marzo	12	8
Abril	10	7
Mayo	9	12
Junio	8	11
TOTAL	69	48

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de enero a junio existen 69 desestimaciones y 48 se encuentran en trámite, datos contabilizados hasta la presente fecha.

DELITOS DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		15	11
Febrero		12	5
Marzo		21	7
Abril		18	9
Mayo		3	5
Junio		17	4
Julio		34	
Agosto		6	
Septiembre	49	13	
Octubre	11	16	
Noviembre	15	19	
Diciembre	16	2	
TOTAL	91	176	40

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 91 accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, en el año 2009 se ha producido 176 producidos bajo la influencia del alcohol y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 40 accidentes de tránsito ocasionados bajo la influencia del alcohol, datos que son contabilizados hasta la presente fecha, además, cabe indicar que las resoluciones dictadas por el Juez Primero de Tránsito siempre lo hace tomando en cuenta la prueba de alcoholemia, ya que la considera como una de las más relevantes de su decisión y por ende su sentencia es condenatoria y si observa que no se a practicado la prueba de alcoholemia su sentencia es absolutoria, al igual que en los casos de desistimiento.

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		55	589
Febrero		202	389
Marzo		164	321
Abril		211	411
Mayo		280	291
Junio		341	207
Julio		267	
Agosto		207	
Septiembre	22	190	
Octubre	84	300	
Noviembre	285	297	
Diciembre	274	387	
TOTAL	665	2901	2208

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 665 contravenciones de tránsito, en el año 2009 se ha producido 2901 contravenciones de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 2208 contravenciones de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Estado de embriaguez)			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		2	2
Febrero		5	2
Marzo		4	3
Abril		3	2
Mayo		3	4
Junio		1	2
Julio		2	
Agosto		5	
Septiembre	3	2	
Octubre	3	3	
Noviembre	4	5	
Diciembre	4	4	
TOTAL	14	39	15

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 14 contravenciones muy graves de tránsito, en el año 2009 se ha producido 39 contravenciones muy graves de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 15 contravenciones muy graves de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2008			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Septiembre	3	2	1
Octubre	3	1	2
Noviembre	4	3	1
Diciembre	4	2	2
TOTAL	14	8	6

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008, existen 14 contravenciones muy graves, es decir, producidas bajo la influencia del alcohol o en estado de embriaguez, de los cuales existen 8 resoluciones absolutorias y 6 condenatorias.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2009			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Enero	2	2	0
Febrero	5	2	3
Marzo	4	1	3
Abril	3	0	3
Mayo	3	1	2
Junio	1	1	0
Julio	2	1	1
Agosto	5	3	2
Septiembre	2	0	2
Octubre	3	1	2
Noviembre	5	3	2
Diciembre	4	2	2
TOTAL	39	17	22

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos en el año 2009, existen 39 contravenciones muy graves, de las cuales existen 17 resoluciones absolutorias y 22 condenatorias.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2010			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Enero	2	2	0
Febrero	2	1	1
Marzo	3	2	1
Abril	2	1	1
Mayo	4	3	1
Junio	2	2	0
TOTAL	19	14	5

De los datos obtenidos en el Juzgado Primero de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos desde el mes de enero a junio del presente año, existen 19 contravenciones muy graves, de las cuales existen 14 resoluciones absolutorias y 5 condenatorias contabilizados hasta la presente fecha.

Adicionalmente, se establece que en el Juzgado Primero de Tránsito no existe ningún juicio de accidentes de tránsito producidos bajo la influencia de las drogas o sustancia estupefacientes o psicotrópicas.

JUZGADO SEGUNDO DE TRÁNSITO

ACCIDENTES DE TRÁNSITO			
Delitos de tránsito			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		40	26
Febrero		48	21
Marzo		55	25
Abril		47	18
Mayo		31	23
Junio		35	19
Julio		73	
Agosto		18	
Septiembre	86	27	
Octubre	19	62	
Noviembre	33	48	
Diciembre	27	23	
TOTAL	165	507	132

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 165 accidentes de tránsito, en el año 2009 se ha producido 507 accidentes de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 132 accidentes de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

AÑO 2008		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Septiembre	30	56
Octubre	11	8
Noviembre	19	14
Diciembre	21	6
TOTAL	81	84

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de los accidentes de tránsito producidos desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008, existen 81 desestimaciones y 84 se encuentran en trámite.

AÑO 2009		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Enero	19	21
Febrero	28	20
Marzo	31	24
Abril	19	28
Mayo	16	15
Junio	22	13
Julio	40	33
Agosto	11	7
Septiembre	16	11
Octubre	38	24
Noviembre	23	25
Diciembre	14	9
TOTAL	277	230

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de los accidentes de tránsito producidos en el año 2009, existen 277 desestimaciones y 230 se encuentran en trámite.

AÑO 2010		
MES	DESESTIMACIÓN	TRÁMITE
Enero	19	7
Febrero	13	8
Marzo	20	5
Abril	12	6
Mayo	15	8
Junio	13	6
TOTAL	92	40

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de los accidentes de tránsito producidos desde el mes de enero a junio del presente año, existen 92 desestimaciones y 40 se encuentran en trámite, datos contabilizados hasta la presente fecha.

DELITOS DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		26	14
Febrero		18	9
Marzo		23	10
Abril		15	8
Mayo		17	12
Junio		12	11
Julio		35	
Agosto		6	
Septiembre	25	12	
Octubre	11	34	
Noviembre	15	29	
Diciembre	13	8	
TOTAL	64	235	64

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 64 accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, en el año 2009 se ha producido 235 accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 64 accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, datos que son contabilizados hasta la presente fecha, además, cabe manifestar que las sentencias dictadas por el Juez Segundo de Tránsito siempre lo hace tomando en cuenta la prueba de alcoholemia, ya que la considera como una de las más relevantes de su decisión y por ende su sentencia es condenatoria y si observa que no se a practicado la prueba de alcoholemia su sentencia es absolutoria, al igual que en los casos de desistimiento.

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		68	277
Febrero		97	98
Marzo		224	121
Abril		214	113
Mayo		240	143
Junio		293	107
Julio		235	
Agosto		213	
Septiembre	9	187	
Octubre	69	368	
Noviembre	270	256	
Diciembre	295	339	
TOTAL	643	2734	859

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 643 contravenciones de tránsito, en el año 2009 se ha producido 2734 contravenciones de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 859 contravenciones de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Estado de embriaguez)			
MES	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Enero		3	7
Febrero		7	4
Marzo		5	3
Abril		7	1
Mayo		6	5
Junio		4	2
Julio		5	
Agosto		6	
Septiembre	0	5	
Octubre	4	8	
Noviembre	0	5	
Diciembre	2	9	
TOTAL	6	69	22

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008 se ha producido 6 contravenciones muy graves de tránsito, en el año 2009 se ha producido 69 contravenciones muy graves de tránsito y desde el mes de enero a junio del año 2010 se ha producido 22 contravenciones muy graves de tránsito contabilizados hasta la presente fecha.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2008			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Septiembre	0	0	0
Octubre	4	1	3
Noviembre	0	0	0
Diciembre	2	1	1
TOTAL	6	2	4

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos desde el mes de septiembre a diciembre del año 2008, existen 6 contravenciones muy graves, de los cuales existen 2 resoluciones absolutorias y 4 condenatorias.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2009			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Enero	3	2	1
Febrero	7	4	3
Marzo	5	2	3
Abril	7	3	4
Mayo	6	2	4
Junio	4	3	1
Julio	5	1	4
Agosto	6	3	3
Septiembre	5	2	3
Octubre	8	3	5
Noviembre	5	4	1
Diciembre	9	3	6
TOTAL	69	32	38

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos en el año 2009, existen 69 contravenciones muy graves, de las cuales existen 32 resoluciones absolutorias y 38 condenatorias.

CONTRAVENCIONES PRODUCIDAS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL (Resoluciones)			
AÑO 2010			
MES	CONTRAVENCIONES	ABSOLUTORIA	CONDENATORIA
Enero	4	1	3
Febrero	7	3	4
Marzo	3	2	1
Abril	1	1	0
Mayo	5	3	2
Junio	2	1	1
TOTAL	22	11	11

De los datos obtenidos en el Juzgado Segundo de Tránsito de Latacunga, se observa que de las contravenciones de tránsito producidos desde el mes de enero a junio del presente año, existen 22 contravenciones muy graves, de las cuales existe 11 resoluciones absolutorias y 3 condenatorias contabilizados hasta la presente fecha.

Cabe manifestar que en el Juzgado Segundo de Tránsito no existe ningún proceso de accidentes de tránsito producidos bajo la influencia de las drogas o sustancia estupefacientes o psicotrópicas.

ANÁLISIS CRÍTICO

Es menester recordar que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial entro en vigencia el jueves 7 de Agosto del 2008 en el Registro Oficial N° 398, de la misma forma su Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ordenamiento jurídico que entro en vigencia el miércoles 3 de Junio del 2009 con el Registro Oficial N° 604, elaborados y aprobados por la Asamblea Constituyente, de esta manera al realizar un estudio analítico crítico se observa que desde sus comienzos como norma jurídica de aplicación, tiene sus objetivos claros como son la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control, pero en la actualidad se observa que existen muchos incidentes para que sus metas sean aplicadas y cumplidas hacia toda una sociedad, situaciones que han formado parte de nuestra vida cotidiana y que pueden general desiciones que al apostre ocasionan dificultades con la aplicación normativa vigente e incluso infringir con el debido proceso, todo lo manifestado va encaminado a cometer actos ilícitos desarrollados en las vías públicas, por lo que los principales autores para este acto ilegal son los propios choferes profesionales y no profesionales conjuntamente con los agentes de tránsito, ya que no hacen conciencia para el cumplimiento y aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuerpo jurídico que llama mucho la atención a los profesionales del volante por ser una Ley Orgánica muy fuerte en relación a las penas aplicables en los delitos y contravenciones, por lo cual, ha permitido que muchos de los conductores se vean en la obligación de dar paso a la corrupción, a través de la cohima, es decir, prefieren dar dinero a cambio de no ser sancionados, pero hay que tomar en cuenta que producto de este acto inmoral e ilegal la mayoría de agentes de tránsito acceden al soborno y no aplican lo que por deber les corresponde, es decir, cumplir con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, además cabe manifestar que este acto inmoral en relación a la actitud de los agentes de tránsito, la sociedad e incluso los conductores se ha concebido que es un negocio, mismo que se lo realiza de acuerdo a la sanción

que pueda ser impuesta, y no se dan cuenta que están violando una norma jurídica. Así mismo, es menester hacer énfasis en que los agentes de tránsito al cumplir, aplicar y sancionar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no proceden a consumir expresamente el cuerpo legal antes citado, ya que no emanan los partes policiales o citaciones con las respectivas formalidades de Ley de conformidad con lo que establece el Art. 163 ibidem, por esta razón, ha permitido en la mayoría de los casos el Juez de Tránsito competente dicte su sentencia absolutoria por no cumplir con lo que manifiesta el mencionado artículo.

CAPÍTULO II

2. SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES

2.1. GENERALIDADES

El desarrollo de este capítulo abarca temas de la Institución a la cual se investigó, lugar en donde se indaga su misión que es fomentar el progreso y desarrollo de la misma y de los socios, su visión que es ser reconocida a nivel nacional como un gremio de cooperación y bien social, sus objetivos que son metas en las cuales las Autoridades como los socios deben cumplir para que la Institución se desarrolle socialmente, la forma como se encuentra estructurado el personal de Administración, la manera de estructuración física del edificio en donde realizan la Administración como son: el Edificio Central, la Escuela de Conducción, la Estación de Servicio, etc., además las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que la Institución tiene para el cumplimiento de sus objetivos y los antecedentes históricos de la Institución, ya que, dicho establecimiento fue fundado en 1925, constituida jurídicamente el 14 de Marzo de 1938, legalizando su personería Jurídica el 18 de Septiembre de 1946 y cumpliendo con sus objetivos hasta nuestros días.

De la misma forma abarca la interpretación y análisis de los resultados de las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales de la ciudad de Latacunga, en las cuales se observa que la gran mayoría de encuestados consumen gran cantidad de alcohol y por ende la conducción de vehículos en estado de embriaguez, lo más importante es que no conocen el contenido de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General y no han recibido alguna capacitación sobre el no consumo de alcohol y las drogas y por último este capítulo finaliza con las conclusiones y recomendaciones.

2.2. CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR A INVESTIGAR.

2.2.1. MISIÓN

El Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga tiene como misión fomentar el progreso y desarrollo de la Institución como de sus miembros activos y pasivos (socios), brindar beneficios sociales a los sindicatos para el avance y perfeccionamiento de las actividades que cumple cada uno de ellos, además el mejoramiento físico del Edificio Central como de la Escuela de Conducción y el tratamiento académico de las Autoridades como de los estudiantes de la Escuela de Conducción.

2.2.2. VISIÓN

El Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga tiene su visión a futuro ser reconocida a nivel nacional como un gremio dedicado al cooperativismo y bien social con la ayuda de las Autoridades que están a cargo de su administración como de los socios que forman parte de ella.

2.2.3. OBJETIVOS

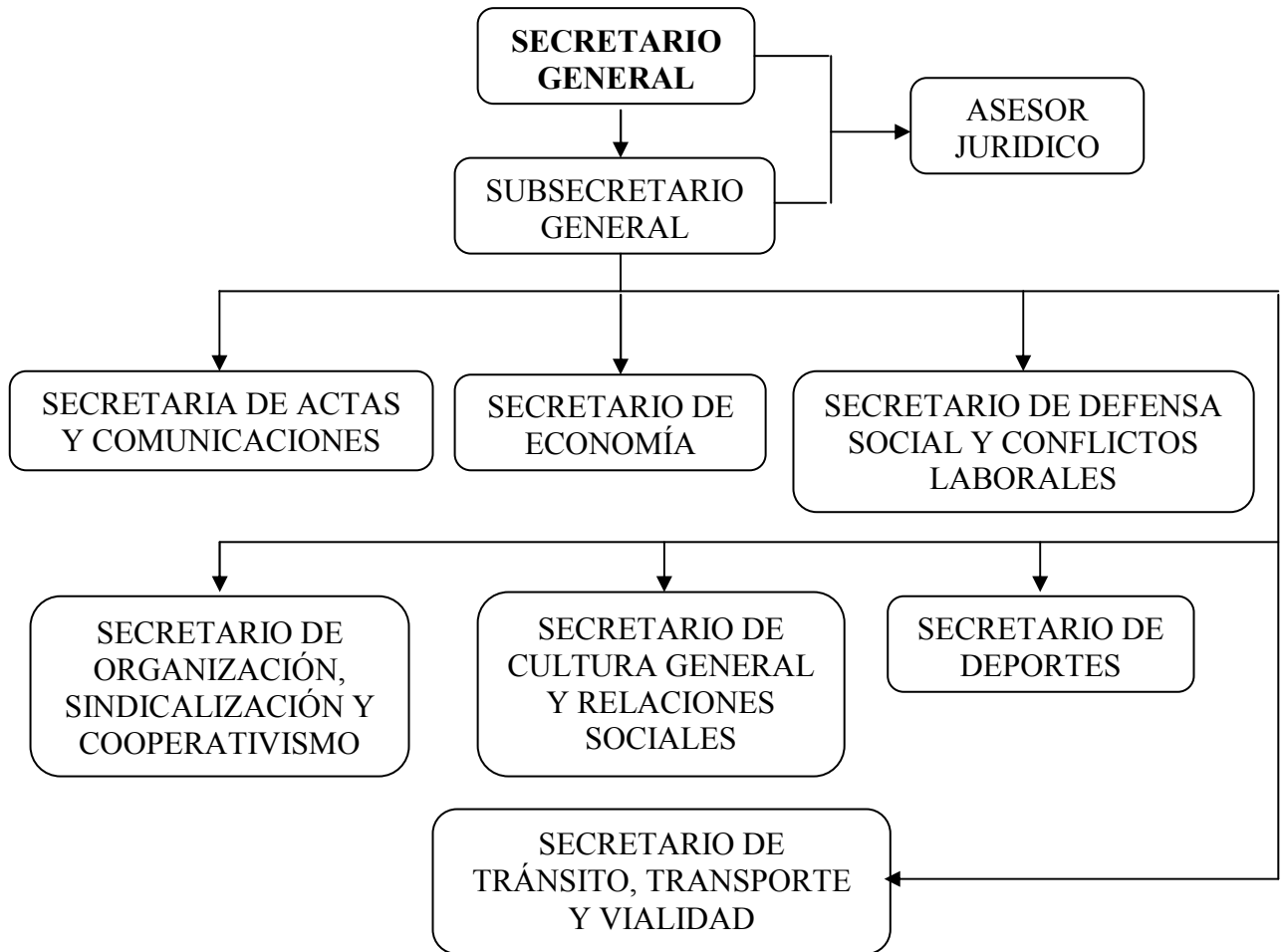
2.2.3.1 OBJETIVO GENERAL

Orientar sus esfuerzos hacia la búsqueda de mejores niveles de cooperación, calidad de servicio y de fraternidad en la lucha, vinculándose con la sociedad, con los socios y las Autoridades que forman parte de esta Institución para lograr niveles adecuados de eficiencia, eficacia y efectividad en nuestra gestión.

2.2.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Cumplir con el Estatuto y su respectivo Reglamento Interno para el avance institucional.
- Fortalecer el cumplimiento de las actividades que desarrolla cada uno de las Autoridades como de los miembros de la Institución.
- Desarrollar y efectuar las actividades que cada Departamento tiene para cumplir con sus objetivos como de la Institución.
- Mejorar el progreso físico y educativo de los estudiantes de la Escuela de Conducción para formar futuros choferes profesionales.
- Beneficiar de forma conjunta a los socios en las diferentes áreas administrativas.

2.2.3.3. ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL



2.2.3.4. ESTRUCTURA FÍSICA

El Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga esta constituida de la siguiente forma:

Planta Central.- Está ubicada en las calles Belisario Quevedo y Padre Salcedo y está conformada de la siguiente forma:

- Departamento de Secretaria General.
- Departamento de Actas y Comunicaciones.
- Departamento de Contabilidad.
- Salón máximo de sesiones.
- Sala de velaciones.

Estación de Servicio.- Está dedicada a la venta de combustible y ubicada en la Panamericana Norte Km. 1 1/5, esta conformada de la siguiente manera:

- Transporte de combustible.
- Departamento de Administrador.
- Departamento de Subadministradora.
- Despachadores.

Escuela de Conducción.- Está ubicada en las calles Quijano y Ordóñez y Juan Abel Echeverría, está conformada de la siguiente manera:

- Director Administrativo.
- Director Académico.
- Inspector General.
- Secretaria.
- Tesorería.
- Contiene 6 aulas para los alumnos.

2.2.3.5. FODA

Fortalezas

- Formar choferes profesionales a través de la escuela de conducción de dicha Institución.
- Recibir contribuciones de los socios activos y pasivos para mejorar la infraestructura de la Institución y la contratación de personal eficiente y profesional para el cumplimiento de sus objetivos.
- Brinda atenciones prioritarias a los choferes profesionales.

Debilidades

- El personal que está en la administración de la Institución no se encuentra capacitado para desarrollar un programa de capacitación y así fomentar en su desarrollo.
- La Institución no cuenta con un método o un programa para que los choferes profesionales y no profesionales reciban capacitaciones

Oportunidades

- Ser reconocida a nivel provincial y nacional brindando servicios profesionales (obtener la licencia de conducción profesional).
- Implementar espacios físicos de acorde a las necesidades de la Institución.

Amenazas

- Existe una gran cantidad de Sindicatos de Choferes Profesionales a nivel nacional que tienen y realizan programas de capacitación.
- La competencia de otros Sindicatos Profesionales para la formación de Choferes Profesionales.

2.2.3.6. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Las organizaciones clasistas se forman con el fin de luchar por intereses sociales que contribuyan con el adelanto de la civilización en procura de fortalecer las organizaciones y defensa clasista, y propender el mejoramiento socio-cultural, económico y la capacitación de sus asociados.

El Sindicato de Choferes Profesionales de Cotopaxi durante varias décadas se constituyó en una de las Instituciones más importantes de la Provincia siendo esta la primera organización clasista con la conformación del Gremio de Choferes Profesionales, fundado en 1925, de la Sociedad de Choferes de León, organizada el 17 de Noviembre de 1937, y constituida jurídicamente el 14 de Marzo de 1938, del Sindicato de Automovilistas de Cotopaxi, mediante acuerdo de transformación del 17 de Octubre de 1945, legalizando su personería Jurídica el 18 de Septiembre de 1946, el 24 de Septiembre de 1963, el Ministerio de Previsión Social y Trabajo resuelve a pedido de la Entidad, el cambio de razón social a SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DE COTOPAXI.

La creación y fundación de esta Institución se dio a través de la intervención de los siguientes socios que formaron parte para el desarrollo de la misma: Bonilla Abel, Zurita Ángel, Barthelotti César, Garcés Heriberto, Tamayo Julio, Arteaga Arcesio, Sánchez Ernesto, Herrera Sergio, Karolys Homero, Zapata Fernando, Razo Carlos Emilio, Cueva Luís, Zurita Rafael, Valencia Carlos, Orrico Colón, Alban Carlos, Longo Santiago, Longo Edmundo, Naranjo Wilson, Coronel Augusto, Basantes Luís, Granja Luis , Garzón Julio, Paredes Carlos , Custode Enrique, Custode Humberto, Custode Juan, Maya Aníbal, Chicaiza Carlos, Armas Gerardo, Sánchez Heriberto, Carrión Cristóbal, Liger Enrique, Maya Julio, Cadena Gualberto y Sánchez Bolívar. Una vez constituida como Persona Jurídica y en la primera administración del Secretario General el Sr. Carlos

Razo en el año 1937-1940 se despliega la idea y la creación de su Estandarte y su Escudo, misma que fue conformada de la siguiente manera: el estandarte del Sindicato de Choferes Profesionales de Cotopaxi, tendrá forma rectangular, en su centro el Escudo de la Institución y estará constituido por dos franjas de color blanco la superior y púrpura la inferior, orladas en sus costados con fleco de oro. El Escudo estuvo compuesto de la siguiente forma: dentro de la leyenda **“SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DE COTOPAXI”**, estarán colocadas de forma circular las siguientes insignias: un Cóndor con las alas desplegadas posándose sobre una llanta, que significa la profesión elevada del Chofer; en la parte inferior de la llanta y con dirección circular a la misma habrán dos ramas, una de laurel y otra de olivo que significaran la paz y la gloria, abrazando la mitad de la llanta estará una cinta tricolor y sus puntas descenderán a la unión de las ramas citadas, en donde formaran un lazo que simbolizaran la Unión de los trabajadores del Volante, cobijados por el símbolo de la Patria. La cavidad inferior de la llanta desde el tricolor que abraza a la misma servirá para la inscripción 1937, año en el que se fundo el sindicato. El lema social para las comunicaciones es **“FRATERNIDAD EN LA LUCHA”**.

Esta Entidad desde sus inicios presta los servicios de: ayudas económicas, enfermedad, accidentes, jubilación, atención médica y ambulancia; y, defensa judicial.

El Sindicato de Choferes Profesionales de Cotopaxi para que tenga un ingreso económico en su sistema financiero efectúa la creación de la Escuela de Conducción para el desarrollo educativo de Choferes Profesionales altamente capaces para el cumplimiento de esta profesión, dicha creación se desarrolló en los años de 1939-1942 en la administración del señor Sergio Herrera como Secretario General, continuó esta Institución formando Choferes Profesionales hasta que una disposición de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre se cerraron las

Escuelas de Conducción a nivel Nacional en el año 2003, luego la Comisión Nacional a través de la intervención del Presidente de la República el Eco. Rafael Correa dió la disposición de abrir nuevamente las Escuelas de Conducción a nivel Nacional, dicha apertura se dió en abril del 2008 y se mantiene hasta la actualidad.

El Sindicato de Chóferes Profesionales de Cotopaxi tiene su domicilio permanente en la ciudad de Latacunga ubicado en la parroquia La Matriz, zona centro de la ciudad en la calle Belisario Quevedo y Quito a una cuadra del Parque Vicente León como una unidad clásica, de duración indefinida y variable número de socios, la integración a esta Institución para formar parte de ella como socios su número es ilimitado y tendrá la calidad de Honor, Activos y Pasivos. Además esta Institución esta conformado desde sus inicios por organismos directivos los cuales se determina a continuación:

- La Asamblea General.- Es la máxima autoridad de esta Institución.
- El Comité Ejecutivo.- Esta encargada por el Secretario General, quien es el representante legal, oficial y clasista de esta institución.
- Comisiones Permanentes y Especiales.- Esta representada por las comisiones de finanzas, fiscalización y de accidentes y enfermedades.
- Asesoría Jurídica.- Esta encargada por un Profesional del Derecho en libre ejercicio designado por el Comité Ejecutivo.

Condecoraciones realizadas por los Secretarios Generales al Sindicato de Chóferes Profesionales de Cotopaxi

- En la administración del señor Miguel Izurieta como Secretario General en el periodo 1963-1964 realiza la ampliación y reconstrucción del edificio central de la Institución.

- En la administración del señor Cristóbal Estrella como Secretario General en los años 1982-1984 se realiza la terminación de la tercera planta del edificio central de la Institución.
- En la administración del señor Hugo Álvarez como Secretario General en los años 1986-1988 hicieron realidad la Carta Jurídica de la Institución y de igual forma en este periodo se celebró las Bodas de Oro.
- En la administración del señor Edmundo Calvopiña Herrera como Secretario General en los años 1990-1992 realiza una adquisición de un terreno continuo a la sede principal.
- En la administración del señor Marco Razo Saragozin como Secretario General en los años 2005-2007, por intermedio del Comité Ejecutivo y el Comité de Finanzas realizan una adquisición de un Tanquero.

Administración de los Secretarios Generales del Sindicato de Choferes Profesionales de Cotopaxi desde su constitución como persona jurídica.

- Carlos Razo (1937-1940)
- Enrique Custode (1938)
- Sergio Herrera (1939-1942)
- Enrique Liger (1941)
- Manuel Alban (1943)
- Homero Karolys (1944-1947)
- Augusto Caicedo (1947) (1949-1952) (1956-1958)
(196-1962)
- Miguel Izurieta (1948-1964)
- Trajano Verrazueta (1958-1961)

- Galo Zurita (1964-1965) (1968-1970) (1994-1996)
- Gustavo Jácome (1965)
- Galo Garzón (1966-1968)
- Luís Zambrano (1970-1971)
- Galo Agama (1972-1974) (1977-1978)
- Hugo Álvarez (1974-1977) (1986-1988)
- Jorge Freire (1978-1980)
- Trajano Ocaña (1980-1982) (1988-1990)
- Cristóbal Estrella (1982-1984)
- Wilson Palma (1984-1986)
- Edmundo Calvopiña (1990-1992)
- Antonio Vargas (1994-1996)
- Gustavo Estrella (1997-1999)
- Antonio Herrera (1999-2001)
- Hugo Gallardo (2001-2003)
- Edgar Álvarez (2003-2005)
- Marco Razo (2005-2007)
- Marcelo Hidalgo (2007-2009)
- Hugo Veloz (Administración actual)

Desde sus inicios y hasta la actualidad esta Institución esta conformada por las siguientes dignidades:

- Secretario General
- Subsecretario General
- Secretario de Economía
- Secretario de Actas y Comunicaciones
- Secretario de Defensa Social y Conflictos Laborales
- Secretario de Organización, Sindicalización y Cooperativismo
- Secretario de Cultura General y Relaciones Sociales

- Secretario de Deportes
- Secretario de Transporte y Vialidad

2.3. METODOLOGIA

2.3.1. Tipo de Investigación

El estudio es una investigación de carácter descriptiva, por cuanto se detallo los accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas aplicados en el Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga y en la ciudad de Latacunga.

2.3.2. Metodología

El estudio que se planteo estuvo enfocado en un diseño no experimental de investigación; por cuanto, no se realizo la manipulación de variables; tan solo se observo los accidentes de transito bajo los efectos del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, tal y como se da en su contexto natural.

Esta investigación aplico un diseño no experimental de tipo transeccional; por cuanto se recolecto los datos en el Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga y en la ciudad de Latacunga en un solo momento.

2.3.3. Unidad de Estudio

De los objetivos y características de la investigación; se trabajo con la población o universo.

En lo que se refiere a los Choferes Profesionales y no Profesionales del cantón Latacunga, de los objetivos y características de la investigación; se

trabajo CON UNA MUESTRA; para lo cual se aplicará la siguiente fórmula:

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

n= tamaño de la muestra

N= tamaño de la población

E= error máximo admisible al cuadrado

$$n = \frac{130}{(0.09)^2(130-1)+1}$$

$$n = \frac{130}{0.0081(129)+1}$$

$$n = \frac{130}{1.0449+1}$$

$$n = \frac{130}{2.0449}$$

$$n = 63$$

TOTAL DE SUJETOS A INVESTIGAR: 63

Finalmente para seleccionar a los sujetos que fueron investigados, se aplicó un método de muestreo no probabilística.

2.3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS

2.3.4.1 MÉTODOS

2.3.4.1.1. Inductivo-deductivo.

Este método se caracterizó por utilizar la inducción-deducción como el procedimiento metodológico fundamental. La inducción consiste, en partir de hechos particulares para llegar a la formulación de leyes generales relativas a los hechos observados. La deducción radica en partir de la teoría general para explicar hechos o fenómenos particulares.

Este método fue utilizado en el desarrollo de la investigación para identificar la necesidad de evitar los accidentes de tránsito producidos bajo los efectos del alcohol y las drogas, se espera encontrar la información necesaria para analizar los resultados obtenidos de la aplicación de las técnicas de investigación, para determinar los procesos que se requiere para cumplir con el objetivo, así también para la realización de las conclusiones y recomendaciones de la investigación.

Este método también se aplicó para el diseño del marco teórico de la tesis, partiendo de aquellos temas generales que permitan llegar específicamente al diseño de la propuesta final.

2.3.4.1.2. Analítico-Sintético

Para el proceso correcto de la información se hizo uso de los métodos Analítico-Sintético, ya que permitieron realizar un análisis riguroso de la

problemática documental, que llevo a la estructuración de soluciones acuerdo a las necesidades de la sociedad, facilitando el análisis y el entendimiento de los mismo para llegar a las síntesis.

Este método se utilizó durante el proceso de análisis e interpretación de los resultados del Capitulo II de la tesis, una vez realizado las encuestas correspondientes.

2.3.4.2. TÉCNICAS

2.3.4.2.1. Observación

La observación es un procedimiento utilizado por la humanidad en todos los tiempos y lugares, como una forma de adquirir conocimientos. Constituye la manera mas directa y abierta de conocer el mundo para actuar sobre el.

La observación se utilizó durante la investigación, fundamentalmente se obtuvo información primaria acerca de los fenómenos que se investigaron y se comprobaron los planteamientos formulados en el trabajo. Esta técnica se aplicó al universo de la población investigada.

2.3.4.2.2. Encuesta

La encuesta es una técnica cuantitativa que consiste en una investigación realizada sobre una muestra de sujetos, representativa de un colectivo más amplio que se lleva a cabo en el curso de la vida cotidiana, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas de la población.

Las encuestas fueron aplicadas a los Choferes Profesionales y no Profesionales del cantón Latacunga, para lo cual se establecerá el tamaño de la muestra.

2.3.4.3. POSIBLES ALTERNATIVAS DE INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Para la investigación, los resultados en primer término se procedió a la codificación de los datos obtenidos de las técnicas de investigación (OBSERVACIÓN Y ENCUESTA), los datos fueron procesados por el programa Excel a partir del cual se graficaron tablas e histogramas.

2.4. ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES DEL CANTÓN LATACUNGA

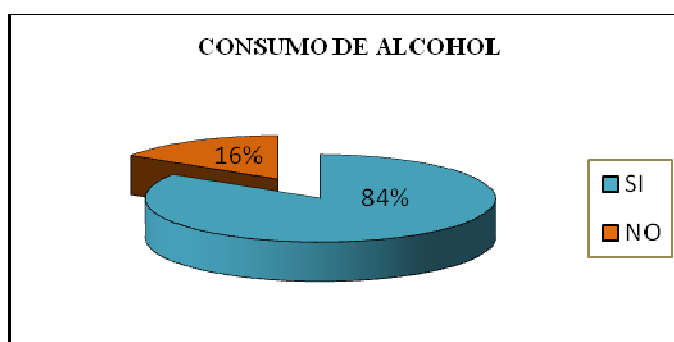
1. ¿Consume Usted alcohol?

TABLA No.- 1

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
SI	53	84%
NO	10	16%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-1



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados el 84% consumen alcohol por compromisos especiales, por influencia de amigos y por amistad y el 16% no consumen alcohol por enfermedad, por lo que se considera que la mayoría de conductores consumen gran cantidad de alcohol.

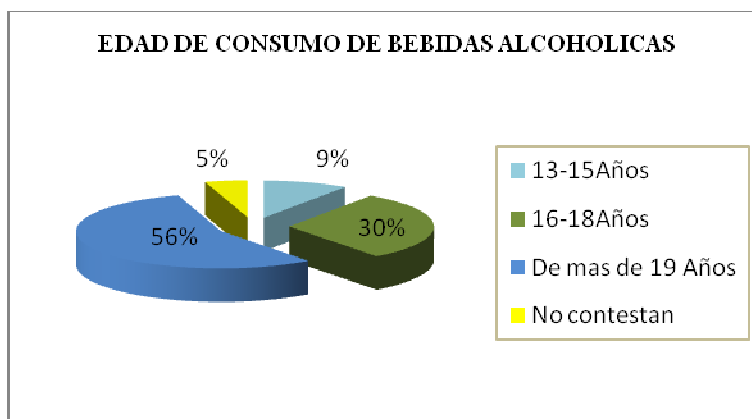
2. ¿A qué edad empezó a consumir alcohol?

TABLA No.- 2

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
13-15Años	6	9%
16-18Años	19	30%
De mas de 19 Años	35	56%
No contestan	3	5%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-2



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales el 9% de encuestados empezaron a consumir alcohol entre los 13 y 15 años de edad, el

30% entre los 16 y 18 años de edad, el 56% más de los 19 años de edad y el 5% no contestaron, por lo tanto, existe una gran cantidad de consumo de alcohol en distintas edades, pero se observa que los conductores que más ingieren alcohol son los mayores de 19 años.

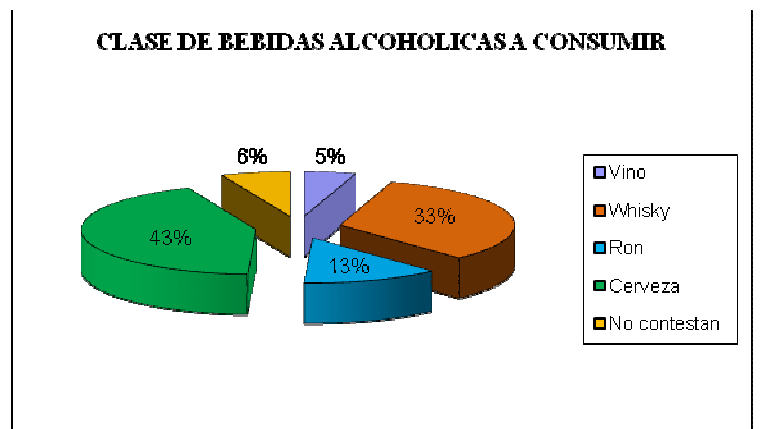
3. ¿Qué clase de bebidas alcohólicas consume?

TABLA No.- 3

OPCION	Encuestados Nº	Porcentaje %
Vino	3	5%
Whisky	21	33%
Ron	8	13%
Cerveza	27	43%
No contestan	4	6%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-3



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados se observa que el 5% consume vino, el 33% whisky, el 13% ron, el 43% cerveza y el 6 % no contestaron, esto nos da a entender que la mayoría de conductores consumen excesivamente diferentes tipos de alcohol, pero la mayoría consume cerveza.

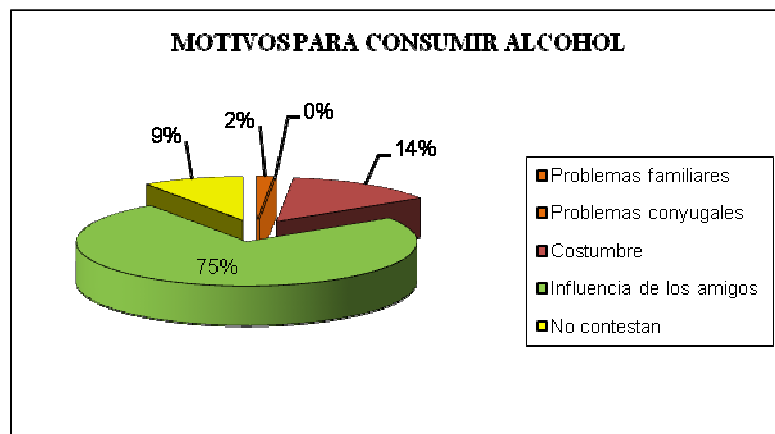
4. ¿Cuál es el motivo para que Usted consuma alcohol?

TABLA No.- 4

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
Problemas familiares	1	2%
Problemas conyugales	0	0%
Costumbre	9	14%
Influencia de los amigos	47	75%
No contestan	6	9%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-4



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De acuerdo a las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales el 2% consumen alcohol por problemas familiares, el 14% por costumbre, el 75% por la influencia de amigos y el 9% no contestaron, por lo que se considera que la mayoría de conductores consumen alcohol por la influencia de amigos.

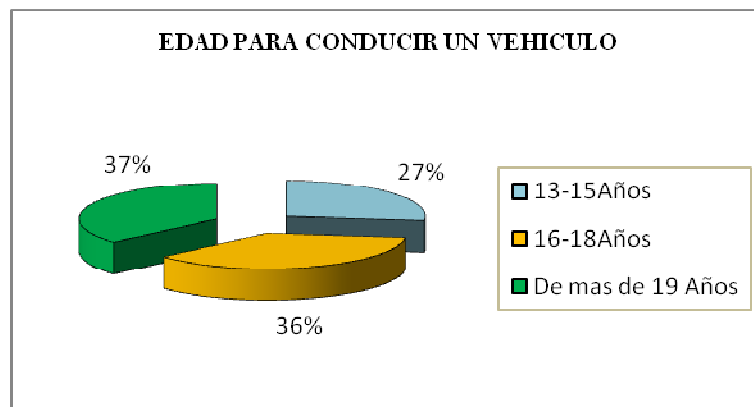
5. ¿A qué edad empezó a conducir un vehículo?

TABLA No.- 5

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
13-15Años	17	27%
16-18Años	23	36%
De mas de 19 Años	23	37%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-5



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados el 27% comenzaron a conducir un vehículo automotor entre los 13 y 15 años de edad, el 36% entre los 16 y 18 años de edad y el 37% más de los 19 años de edad, por lo cual, se observa que empezaron a conducir a partir de los 16 años de edad.

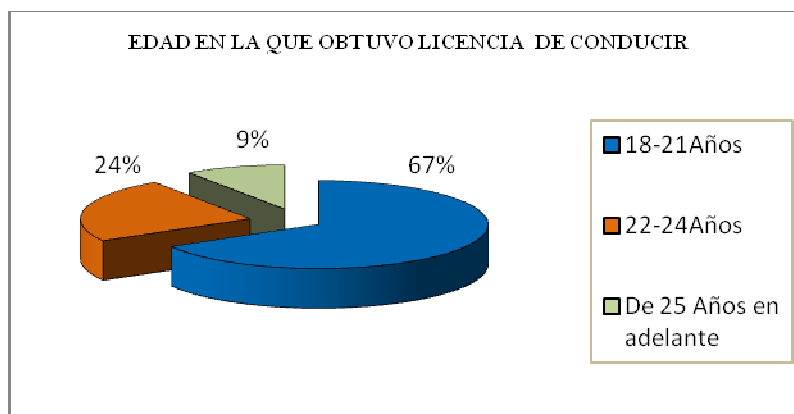
6. ¿A qué edad sacó la licencia de conducir?

TABLA No.- 6

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
18-21Años	42	67%
22-24Años	15	24%
De 25 Años en adelante	6	9%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-6



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales se determina que el 67% obtuvieron su licencia de conducir entre los 18 y 21 años de edad, el 24% entre los 22 y 24 años de edad y el 9% mas de 25 años de edad, es decir, existe un porcentaje mayoritario en que los conductores obtuvieron su licencias de conducir al cumplir su mayoría de edad.

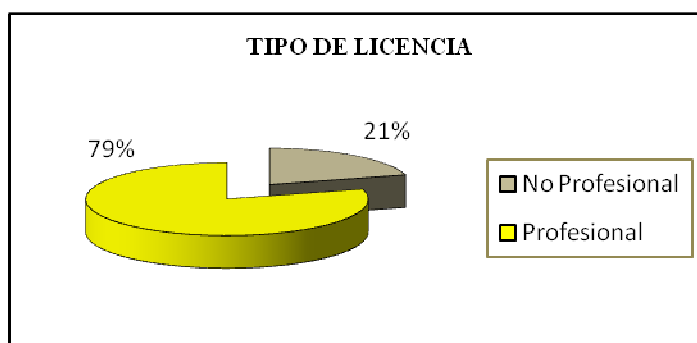
7. ¿Qué tipo de licencia de conducir obtuvo por primera vez?

TABLA No.- 7

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
No Profesional	13	21%
Profesional	50	79%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-7



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACION

De los choferes profesionales y no profesionales que obtuvieron su licencia de conducir por primera vez de los encuestados el 21% lo obtuvieron como Choferes no Profesionales y el 79% como Choferes Profesionales, esto nos da a entender que los conductores profesionales obtuvieron su licencia a través de un estudio prolongado en el Sindicato de Choferes para obtener un título profesional en su vida.

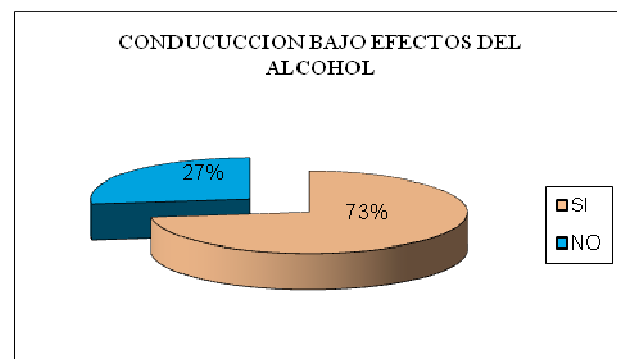
8. ¿Usted ha conducido bajo los efectos del alcohol?

TABLA No.- 8

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
SI	46	73%
NO	17	27%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-8



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De acuerdo a las encuestas efectuadas a los choferes profesionales y no profesionales el 73% conducen un vehículo bajo los efectos del alcohol y manifiestan que lo hacen por llegar a la casa, por irresponsable y por no cumplir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y mientras que el 27% no conducen bajo los efectos del alcohol por prevenir accidentes de tránsito, lo cual, nos permite observar que la mayoría de conductores conducen en estado de embriaguez y no se dan cuenta del peligro que corren ellos y la sociedad.

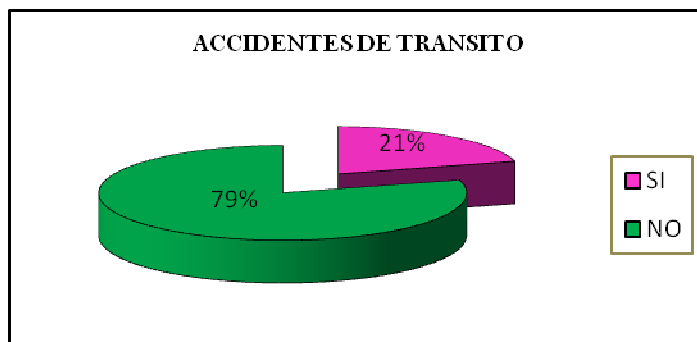
9. ¿Usted ha cometido algún accidente de tránsito bajo influencias del alcohol?

TABLA No.- 9

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
SI	13	21%
NO	50	79%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-9



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados manifiestan que el 21% han cometido accidentes de tránsito bajo la influencia del alcohol por estar en estado de embriaguez y el 79% no han cometido ninguna clase de accidente de tránsito por no conducir en estado de embriaguez y por la responsabilidad que se tiene al estar frente al volante.

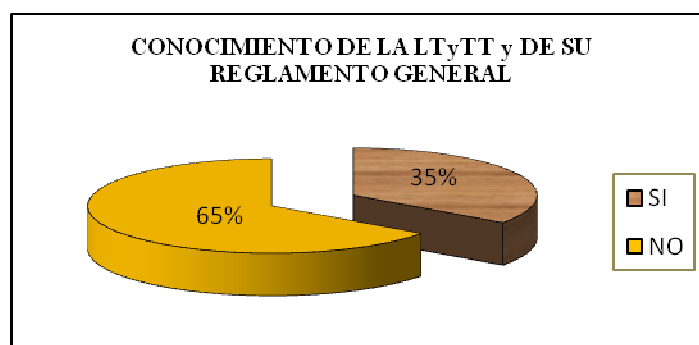
10. ¿Conoce el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General?

TABLA No.- 10

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
SI	22	35%
NO	41	65%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-10



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

Mediante los resultados obtenidos de la investigación realizada por parte del tesista se puede constatar que los choferes profesionales y no profesionales no conocen el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General, de esta investigación se obtuvieron como resultados el 35% que conocen su contenido porque han leído y el 65% que no lo conocen porque no hay información y por el tiempo de trabajo que se tiene.

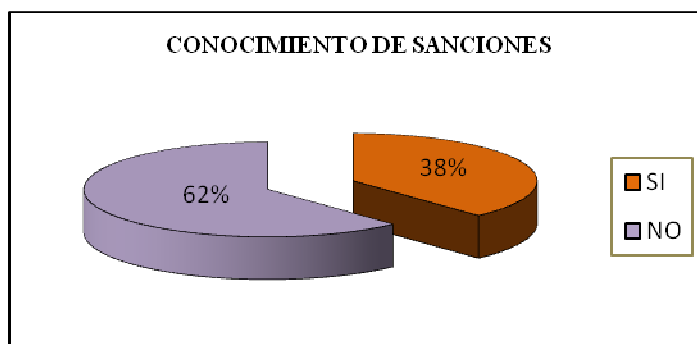
11. ¿Conoce que sanción es impuesta al conductor que comete un accidente de tránsito en estado de embriaguez?

TABLA No.- 11

OPCION	Encuestados Nº	Porcentaje %
SI	24	38%
NO	39	62%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-11



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De acuerdo a los resultados de las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales el 38% conocen la sanción que se impone al

conductor que comete un accidente de tránsito bajo los efectos del alcohol y las drogas y el 62% no lo conocen por la falta de preocupación de nosotros para saber y conocer la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de esta forma es necesario realizar el programa de capacitación dirigida a los conductores.

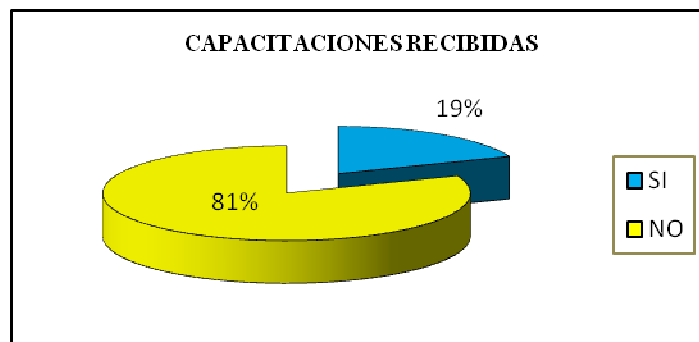
12. ¿Usted ha recibido alguna capacitación sobre el efecto nocivo que causa en el hombre el consumo de alcohol y drogas?

TABLA No.- 12

OPCION	Encuestados Nº	Porcentaje %
SI	12	19%
NO	51	81%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-12



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados obtuvimos los siguientes resultados, el 19% manifiestan que han recibido capacitaciones sobre el efecto nocivo que causa en el hombre el consume de alcohol y las drogas y el 81% que no han recibido ninguna clase de capacitación porque no existen lugares o Instituciones en donde se pueda acudir para capacitarse de temas importantes como es el no consumo del alcohol y las drogas, de acuerdo a estos resultados es necesario realizar un programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol y las drogas y el efecto nocivo que causa en el hombre el consumo de los mismos.

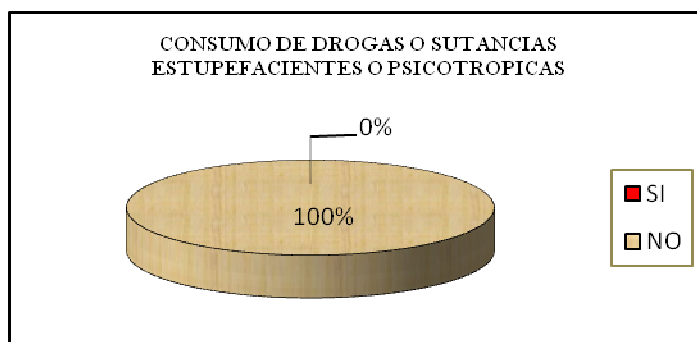
13. ¿Usted consume drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

TABLA No.- 13

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
SI	0	0%
NO	63	100%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-13



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De acuerdo a las encuestas realizadas a los choferes profesionales y no profesionales se observa un resultado satisfactorio, ya que el 100% no consumen drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas porque son peligrosas, hace daño a la salud y por ende causa problemas familiares.

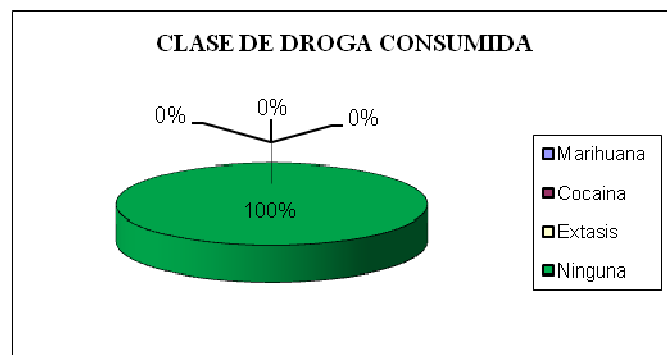
14. Usted ha consumido alguna clase de droga o sustancia estupefaciente o psicotrópica?

TABLA No.- 14

OPCION	Encuestados N°	Porcentaje %
Marihuana	0	0%
Cocaína	0	0%
Éxtasis	0	0%
Ninguna	63	100%
TOTAL	63	100%

FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

GRAFICO No.-14



FUENTE: Encuesta realizada a los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
REALIZADO POR: El investigador.

INTERPRETACIÓN

De los choferes profesionales y no profesionales encuestados se observa un resultado muy satisfactorio, ya que el 100% no consume ninguna clase de drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, por lo que se observa que en el cantón Latacunga no existe este tipo de consumos.

CONCLUSIONES

- ❖ La mayoría de choferes profesionales y no profesionales consumen alcohol y por ende conducen en estado de embriaguez.
- ❖ Los choferes profesionales y no profesionales no conocen el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General.
- ❖ Los choferes profesionales y no profesionales no han recibido ninguna capacitación sobre el no consumo de alcohol.

RECOMENDACIONES

- ❖ Capacitar constantemente a los choferes profesionales y no profesionales sobre temas que se refieran a su profesión.
- ❖ Implementar en cada capacitación nuevos métodos y técnicas para que los choferes profesionales y no profesionales en el futuro eviten accidentes de tránsito.
- ❖ Establecer en el Estatuto del Sindicato de Choferes Profesionales capacitaciones a los socios.

CAPÍTULO III

DISEÑO DE LA PROPUESTA

3.1 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN SOBRE EL NO CONSUMO DE ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS DIRIGIDO A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES DEL CANTÓN LATACUNGA.

3.1.1. INFORMACIÓN

Entidad:

Sindicato de Choferes Profesionales del Cantón Latacunga.

BENEFICIARIOS:

Choferes profesionales y no profesionales.

DIRECCIÓN:

Calle Belisario Quevedo y Quito de la ciudad de Latacunga.

TIEMPO ESTIPULADO PARA EJECUTAR

Mes de agosto del 2010

GRUPO RESPONSABLE

Tesista: Gustavo Eduardo Villacis Oña

3.1.2. Introducción

Los accidentes de tránsito producidos en nuestro entorno ha sido desatados por la idiosincrasia de los conductores profesionales, es tal, que estos consideran ser muy solventes dentro de la actividad del manejo ya que el aspecto de la conducción después de haber ingerido bebidas alcohólicas no escapa a esa situación por lo que no es extraño ver como al finalizar actividades sociales, hay personas que luego de haber ingerido licor, manifiestan estar aptas para conducir un vehículo a motor, pero no se dan cuenta del peligro que corre al transitar en las vías y de las posibles causas que se puede generar por la irresponsabilidad del conductor.

Al conducir en estado de embriaguez o bajo la influencia de cualquier droga que actúa sobre el cerebro podría deteriorar la destreza motora, la capacidad de reaccionar a tiempo, puesto que, al conducir en este estado constituye una preocupación en el área de salud pública ya que no sólo pone en riesgo al peatón, al conductor, sino también a sus pasajeros y a todos con los que comparte la carretera, gran parte de los accidentes producidos en este sector depende del incumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el excesivo consumo de alcohol y las drogas; cabe entonces, afirmar que el enfoque actual de abordaje e intervención de la seguridad es erróneo, ya que el perjuicio de los accidentes de tránsito no debe partir de la ingeniería, de la modificación del ambiente, ni de la inspección constante, ni del mejoramiento de

las máquinas ni vías, sino debe partir del abordaje del ser humano, de la conciencia y raciocinio de cada individuo que se encuentra frente al volante.

Por lo tanto, la principal preocupación en el cantón Latacunga, por lo general, se observa que casi la totalidad de los factores generadores de accidentes de tránsito giran en torno al error humano, mismos que son provocados por el consumo excesivo de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas por conductores irresponsables que transitan en las vías públicas, de continuar la situación actual se podría presentar muchos accidentes de tránsito debido a la mala adaptación de los conductores profesionales y no profesionales en las vías, la pérdida de un derecho fundamental, “LA VIDA”; y, en general la pérdida de vidas humanas en las vías.

3.1.3. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Desarrollar un programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas y su tratamiento de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento para evitar los accidentes de tránsito por parte de los conductores profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar los contenidos teóricos y jurídicos doctrinarios sobre los accidentes de tránsito bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- Determinar las principales causas que conlleva a los conductores profesionales a cometer accidentes de tránsito.

- Proponer un programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol y drogas dirigido a los conductores profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.

3.1.4. JUSTIFICACIÓN

El investigador de la Especialidad de Abogacía de la Universidad Técnica de Cotopaxi ha escogido este problema de investigación relacionado con nuestra especialidad y por lo tanto está acorde con los conocimientos adquiridos en nuestra vida estudiantil.

Las Autoridades de la Universidad Técnica de Cotopaxi en conjunto con las Autoridades del Sindicato de Chóferes Profesionales del cantón Latacunga, han dado apertura a la realización del proyecto planteado; con la misma han brindado apertura en la recopilación de datos y recursos humanos necesarios para el desarrollo del mismo.

Mediante la realización de un Programa de Capacitación dirigida a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga, se conseguirá optimizar el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas, mediante la creatividad e independencia de cada conductor. Con la utilización de métodos tecnológicos para mejorar la calidad de aprendizaje y la enseñanza de los contenidos teóricos, jurídicos y doctrinarios se reforzará las nociones adquiridas a través del tiempo y la experiencia que les caracteriza a los conductores.

Con el programa de capacitación se plantea determinar el éxito de los conductores al enfrentarse en las vías públicas con el objetivo de evitar en mayor parte los accidentes de tránsito con la aplicación y cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por lo que, permite mejorar la adquisición de conocimientos suficientes y profundos para que en el ejercicio de su profesión puedan aplicar estos conocimientos y evitar accidentes de tránsito.

De igual manera, a través del trabajo propuesto y del desarrollo de un programa de capacitación se lo ha realizado con el ánimo de evitar el consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, así como también el peligro que tiene el conductor al estar bajo la influencia de estas sustancias y por ende evitar los accidentes de tránsito, por esta razón, las necesidades de los conductores profesionales y no profesionales se encuentran principalmente relacionadas con la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, con esto, se contribuye a perfeccionar y acatar las normas y señales de tránsito.

Por todo lo expuesto anteriormente se puede dar a conocer que el presente trabajo investigativo si fue factible de realizarlo por lo que se contó con todos los medios necesarios para la elaboración del mismo.

3.1.5.- Programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas dirigido a los choferes profesionales y no profesionales del cantón Latacunga.

PRESENTACIÓN

Un cambio de conducta por parte de los conductores profesionales y no profesionales, la tolerancia, cortesía al volante, respeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a la vida y a los demás, contribuirá a la seguridad vial; los motivos por las cuales sucede el siniestro pueden radicar en uno, dos o bien los tres componentes de la seguridad vial, sea el componente humano, mecánico o vial; numerosa cantidad de factores relativos a esos tres componentes pueden influir en los accidentes; por lo tanto, su análisis y la determinación de las razones que los provocan, constituyen un problema de variable complejidad. De esta manera, las causas reales de un siniestro pueden ser numerosas, pero en especial existe una, la cual se refiere al componente humano, mismo que es producido por el ser humano por conducir bajo la influencia del alcohol y las drogas, ya que manejar a la defensiva significa conducir para evitar

accidentes de tránsito, a pesar de las acciones incorrectas de otros usuarios y de las condiciones adversas o inseguras determinadas por el medio ambiente.

De esta manera al manejar defensivamente genera en el conductor actitudes razonables, orientadas a tomar ciertas precauciones que van más allá de las establecidas en las normas de tránsito, que aplicadas oportunamente disminuyen las posibilidades de involucrarse en un accidente de tránsito que por lo general son evitables.

Desde el punto de vista social, los accidentes de tránsito constituyen una “PANDEMIA”, que limita el desarrollo de un país y al que todos para propender a una sociedad sin accidentes, en su sentido jurídico, envuelve en un aspecto de casualidad de caso fortuito y se establece a priori que no ha habido culpa, ni intención de causarla implicando con ello una valoración exculpatoria.

Por lo tanto, si en la mayoría de accidentes de tránsito prevalece una actuación humana errónea, lo fundamental para iniciar acciones de prevención adecuadas, será el conocimiento de las causas que determinaron dicha actuación, ya que el alcohol es una droga de repercusión depresiva, sedante y deshinibitoria, su accionar se dirige directamente al sistema nervioso central, por lo que el alcohol es la primera causa de muertos previsible en accidentes de tránsito en el Ecuador y en lo principal en la ciudad de Latacunga, no tiene preferencias sociales.

De esta manera, tengo el agrado de invitarle a participar en el “PRIMER PROGRAMA DE CAPACITACIÓN SOBRE EL NO CONSUMO DE ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS DIRIGIDO A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES”, a realizarse en el Sindicato de Chóferes Profesionales de la ciudad de Latacunga, durante el mes de agosto del año 2010.

Esperamos tenerle entre nuestros participantes.

Atentamente,

Gustavo Eduardo Villacis Oña

ALUMNO EGRESADO DE LA UNIVERSIDAD TECNICA DE COTOPAXI

GENERALIDADES

ESTRUCTURA DEL PROGRAMA.- El Programa está dividido en cinco módulos:

Módulo 1.- Derecho a la vida.

Módulo 2.- El alcohol y las drogas como principal causa de accidentes de tránsito.

Módulo 3- Conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Módulo 4.- Infracciones de tránsito.

Módulo 5.- Accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Objetivos del Programa:

Objetivo General:

Concientizar a los Choferes Profesionales y no Profesionales sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas y su tratamiento de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento.

Objetivos Específicos:

- Potenciar las destrezas, conocimientos y habilidades de los Chóferes Profesionales y no Profesionales.
- Formar conductores profesionales capaces de evitar siniestros en las vías.
- Preparar a los participantes para que pongan en práctica la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El presente programa está dirigido a capacitar conductores profesionales y no profesionales, quienes desarrollan sus actividades en las vías públicas.

Dirección Académica

Estudiante egresado de la Universidad Técnica de Cotopaxi de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas de la especialidad de Abogacía.

Metodología

El proceso educativo se asienta y se desarrolla en tres pilares que responden a tres interrogantes fundamentales ¿Qué? ¿Para qué? Y ¿Cómo? El primero corresponde a los contenidos, el segundo incumbe a los contenidos y el tercero concierne a la metodología.

En tal virtud, la metodología es un elemento fundamental de la acción educativa, principalmente en la dirección del aprendizaje, se constituye en el gran dinamizador y viabilizador que permita hacer realidad los objetivos y contenidos

planteados. El postulante considera que para la enseñanza aprendizaje de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial se debe aplicar los métodos activos, que son formas didácticas de trabajo pedagógico que abarcan diferentes métodos específicos, técnicas y procedimientos generadores de aprendizajes significativos. Por lo tanto, la capacitación será mediante conferencias, exposición de casos, discusiones en grupos y proyección de videos.

Duración de cada módulo: 3 horas

Horario: 19h00 a 22h00.

Fechas: desde el 20 de noviembre al 18 de diciembre del 2010.

Módulo 1

DERECHO A LA VIDA

OBJETIVOS:

Objetivo General:

Conocer el derecho humano inherente a la persona como es el de la VIDA, a fin de que los participantes tengan un conocimiento profundo del respeto a la persona como Ser Humano.

Objetivos Específicos:

- Saber el derecho a la vida.
- Aprender cuan importante es el respeto a la vida de las demás personas.

Contenido:

- **Derecho**

- **Vida** (generalidades)
- **Derecho a la vida** (generalidades)

Fecha: Latacunga 20 de noviembre del 2010

Horario: 19h00 a 22h00

Módulo 2

EL ALCOHOL Y LAS DROGAS COMO PRINCIPAL CAUSA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

OBJETIVOS:

Objetivo General:

Conocer los peligros, efectos y riesgos que enfrentan los conductores profesionales y no profesionales al conducir un vehículo automotor bajo la influencia del alcohol y las drogas en las vías públicas.

Objetivos Específicos:

- Concienciar a los choferes profesionales y no profesionales del peligro que se tiene al consumir alcohol y drogas.
- Impartir el peligro y los daños que ocasiona al ingerir alcohol y las drogas.

Contenido:

¿Qué es el alcohol?

Riesgos que puede tener el consumo de alcohol.

¿Qué son las drogas?

- Tipos de Dependencia.
- Clasificación de las Drogas.

Efectos del alcohol y las drogas sobre la capacidad de conducir.

- Efectos sobre la función psicomotora y sobre las capacidades del conductor.
- Efectos sobre la visión.
- Efectos sobre el comportamiento y la conducta.

La relación entre el alcohol y los accidentes de tránsito.

Exposición de un video.

Fecha: Latacunga 27 de noviembre del 2010

Horario: 19h00 a 22h00

Módulo 3

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS

OBJETIVOS:

Objetivo General:

Adquirir los conocimientos teóricos, jurídicos y prácticos necesarios sobre la responsabilidad que tiene el conductor de un vehículo automotor al conducir en la vía pública.

Objetivos Específicos:

- Impartir los conocimientos teóricos que el conductor debe conocer.
- Enseñar los contenidos jurídicos de la Ley de Tránsito.

Contenido:

¿Qué es conducción?

¿Qué es vehículo?

¿Qué es conductor de un vehículo?

Lo que el conductor debe saber.

Obligaciones del conductor.

El conductor en un accidente de tránsito.

Conducción de vehículos bajo la influencia alcohólica.

- ¿Qué es la embriaguez?
- Estado de embriaguez.
- La embriaguez y sus efectos en materia de tránsito.

¿Qué es la alcoholemia?

Instrumentos utilizados por el Agente de Tránsito para realizar los exámenes.

- Pruebas alcohométricas
- Detector portátil
- Alcoholímetro
- Narcotex

- Resultado positivo
- Resultado Negativo

Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas

Exposición de un video.

Fecha: Latacunga 4 de diciembre del 2010

Horario: 19h00 a 22h00

Módulo 4

INFRACCIONES DE TRANSITO.

OBJETIVOS:

Objetivo General:

Conocer las infracciones de tránsito que son producto de los accidentes de tránsito ocasionados en las vías, así como las sanciones y los procedimientos que se lleva a cabo para sancionar a los conductores que cometen dicho suceso.

Objetivos Específicos:

- Saber las sanciones que son impuestas a lo conductores que cometen un accidente de tránsito.
- Impartir el procedimiento que establece la Ley de Tránsito y su Reglamento General.

Contenido:

¿Qué son infracciones de tránsito?

- Las circunstancias de las infracciones de tránsito
 - Circunstancias atenuantes
 - Circunstancias agravantes
- Responsables de las infracciones.

Clases de Infracciones

- Delito
 - Jurisdicción y competencia
 - Procedimiento (delito no flagrante)
 - Procedimiento (delito flagrante)
- Contravenciones.
 - Contravenciones de tránsito
 - Contravención muy grave.
 - Jurisdicción y Competencia
 - Juzgamiento de las contravenciones.
 - Penas aplicables a los delitos y contravenciones

Fecha: Latacunga 11 de diciembre del 2010

Horario: de 19h00 a 22h00

Módulo 5

ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS O SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS.

OBJETIVOS:

Objetivo General:

Determinar las causas y factores que ocasionan los accidentes de tránsito, en especial bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Objetivos Específicos:

- Saber que es un accidente de tránsito.
- Conocer los factores que intervienen en los accidentes de tránsito.

Contenido:

Que es un accidente de tránsito.

- Responsabilidad en el accidente de tránsito.

Clasificación de los accidentes de tránsito.

- Por su situación geográfica
 - Urbano
 - Rural
- Por sus consecuencias
- Por las unidades de tránsito que intervienen
 - Simples
 - Múltiples
 - En Cadena

Factores que intervienen en los accidentes de tránsito

- Factores que depende del hombre
- Factores que depende del vehículo
- Factores que depende de la vía
- Factores atmosféricos

Delito de tránsito

Exposición de un video.

Fecha: Latacunga 18 de diciembre del 2010

Horario: desde las 19h00 a 22h00

CERTIFICADO DEL MÓDULO

Se entregará un Certificado de Asistencia a los conductores profesionales y no profesionales que tengan una asistencia mínima del 80 %.

COSTO POR PARTICIPACIÓN

Sin costo alguno.

INSCRIPCIÓN

Para la inscripción en el Programa, se debe enviar una comunicación escrita dirigida al Secretario General del Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga adjuntando la hoja de inscripción debidamente diligenciada.

El material del primer módulo se entregará en hojas impresas al momento de la inscripción y al término de cada módulo se entregará el del siguiente.

CONCLUSIONES

- A través de un programa de capacitación para la gestión de conocimiento es posible generar formas de educar y enseñar a los choferes profesionales y no profesionales temas relativos a su profesión.
- Se pudo verificar con los datos recolectados la ausencia de capacitación a los choferes profesionales y no profesionales sobre temas en materia de tránsito y en especial sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, motivo por el cual se desarrollo la propuesta metodológica.
- Debido a que los choferes profesionales y no profesionales de la ciudad de Latacunga están acostumbrados a conducir vehículos automotores sin tener conocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo cual, se debe hacer un gran esfuerzo para la enseñanza y aprendizaje de dicha Ley Orgánica.

RECOMENDACIONES

- El desarrollo del programa de capacitación enfrenta una serie de retos, y para esto es necesario tener al alcance todos los elementos teóricos, jurídicos y doctrinarios, para un correcto avance y cumplimiento del programa.
- Los choferes profesionales y no profesionales de la ciudad de Latacunga pongan de parte para que en lo posterior se cumpla la propuesta y por ende tengan conocimiento de los temas planteados para la capacitación.
- Para el cumplimiento y desarrollo de cada módulo de capacitación exista métodos y técnicas de aprendizaje en la Institución, para que los choferes profesionales y no profesionales concienticen y cumplan la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y por ende evitar accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO, Jorge. *Manual de Tránsito transporte Terrestre*. 1era Edición. Editorial UNIVERSIDAD TÉCNICA DE LOJA. Loja-Ecuador. 2005.

CABANELLA, Guillermo. *Diccionario Jurídico Elemental*. 1era Edición, 1979-decimonovena, 2008. Editorial HELIASTA S.R.L. Argentina .2008.

Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial 08/2008, de 15 de agosto. *Asamblea Constituyente*, 16 de agosto de 2008, núm. 281, p. 1, 13, 17, 20.

Ecuador. Código Penal 12/2008, de 05 de diciembre. *Asamblea Constituyente*, 06 de diciembre de 2008, núm. p. 1, 2, 7, 13, 16, 17, 20, 23, 29.

Ecuador. Código de Procedimiento Penal 12/2008, de 05 de diciembre. *Asamblea Constituyente*, 06 de diciembre de 2008, p. 1, 2, 10, 11, 37, 39,41, 45, 52.

Ecuador. Reglamento sobre conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes. 13/2003, 13 de enero de 2003. *Palacio Nacional*, 14 de enero del 2003, núm. 3597, p. 1, 2, 3.

Microsoft ® Encarta ® 2008. © 1993-2007 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

LOPÉZ, Antonio. *Diccionario Enciclopédico Universal*. Edición 1996. Editorial THEMA EQUIPO. Madrid-España. 1996.

GISPERT, Carlos. *Mentor Interactivo Enciclopedia de Ciencias Sociales*. 1era Edición. Editorial OCEANO. Barcelona-España. 2000.

RAMÍREZ, Nashly. *Wikipedia* [en línea]. [Guayaquil]: WindSpiel, JUNIO 2008 [ref. de 22 de agosto del 2008]. Disponible en Web: http://64.233.169.104/search?q=cache:nu_wum5bwm8j:www.wma.net/s/policy/a17.htm+accidentes+de+transito%2binfluencia+del+alcohol&hl=es&ct=clnk&cd=3&gl=ec. Igualmente disponible en versiones PostScrip y ASCII en Internet.

ANEXOS

ANEXO N° 1

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
HUMANÍSTICAS**

ESPECIALIDAD: ABOGACÍA

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CHOFERES PROFESIONALES Y NO
PROFESIONALES DEL CANTÓN LATACUNGA**

OBJETIVO: Desarrollar un programa de capacitación sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas y su tratamiento de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento General para evitar los accidentes de tránsito por parte de los conductores profesionales y no profesionales del cantón Latacunga en los años 2007 y 2008.

PREGUNTAS:

1. ¿Consume Usted alcohol?

Si No

¿Por qué?

2. ¿A qué edad empezó a consumir alcohol?

13 -15 años

15 – 18 años

18 a más años

3. ¿Qué clases de bebidas alcohólicas consume Usted?

Vino Ron

Whisky Cerveza

4. ¿Cuál es el motivo para que Usted consuma alcohol?

- Problemas familiares
- Problemas conyugales
- Costumbre
- Influencia de amigos

5. ¿A qué edad Usted comenzó a conducir un vehículo?

- 13-15 15-18 18 o más años

6. ¿A qué edad saco la licencia de conducir vehículos motorizados?

.....

7. ¿Qué tipo de licencia de conducir obtuvo por primera vez?

.....

8. ¿Usted ha conducido bajo los efectos del alcohol?

- Si No

¿Por qué?

9. ¿Usted ha cometido algún accidente de tránsito bajo la influencia del alcohol?

- Si No

¿Por qué?

10. ¿Conoce el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General?

Si **No**

¿Por qué?.....

11. ¿Conoce que sanción es impuesta al conductor que comete un accidente de tránsito en estado de embriaguez?

Si **No**

12. ¿Usted ha recibido alguna capacitación sobre el efecto nocivo que causa en el hombre por el consumo de alcohol y las drogas?

Si **No**

¿Por qué?

13. ¿Usted consume drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

Si **No**

¿Por qué?

14. ¿Usted ha consumido alguna clase de droga o sustancia estupefaciente o psicotrópica?

- Marihuana
- Cocaína

- Éxtasis
- Ninguna

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN