



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

CARRERA DE ABOGACÍA

TESIS DE GRADO

TEMA:

**“LA INOBSERVANCIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LOS CIUDADANOS
POR EL DESCONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE”**

Tesis de investigación presentada previo a la obtención del Título de Abogadas de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.

Autoras:

Flavia Melaña Castellano Herrera

Elva Jocefina Rohoden Guamán

Director:

Dr. José Luis Segovia Dueñas

LATACUNGA – ECUADOR

DICIEMBRE – 2011

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el presente trabajo de investigación **“LA INOBSERVANCIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LOS CIUDADANOS POR EL DESCONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE”**, son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Flavia Melaña Castellano Herrera

C.C. 171720635-1

Elva Jocefina Rohoden Guamán

C.C. 110357420-6

AVAL DEL DIRECTOR DE TESIS

En calidad de Director del Trabajo de Investigación sobre el tema: **“LA INOBSERVANCIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LOS CIUDADANOS POR EL DESCONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE”**, de Flavia Melaña Castellano Herrera y Elva Jocefina Rohoden Guamán, postulantes de Abogacía, 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, Agosto 2011

El Director

Dr. José Luis Segovia

AGRADECIMIENTO

A Dios compañero inseparable, que nos acompaña cuando los demás se van, alentándonos si el resto no cree en nosotros, dándonos el amor, la seguridad y la tranquilidad que necesitamos en los tiempos de tempestad o de crisis.

A nuestros hijos, seres que con su magia nos hacen accionar para dar ejemplo y hacer que lo imposible solo sea una misión difícil.

A nuestros esposos ayuda idónea e incondicional, gestores de la fortaleza requerida en el camino de nuestro éxito.

Al Dr. José Luis Segovia quien dirigió con sabiduría, el desarrollo de esta investigación.

MELAÑA y JOCEFINA

DEDICATORIA

A todas las mujeres y hombres que han perdido la fe de tener una vida diferente, recordándoles que si arriesgamos todo en nombre de la oportunidad, la esperanza es el triunfo, el medio nuestro esfuerzo y la recompensa el sueño realizado.

A nuestra tenacidad producida por la búsqueda de ser unas mujeres productivas y ejemplos para nuestros hijos, aferrándonos a la esperanza de avanzar como seres humanos, dispuestas a conquistar éxitos personales y profesionales que nos brinden libertad.

A todas las personas que conocemos y amamos.

ÍNDICE

TEMA:	PÁG.
PORTADA.....	i
AUTORÍA.....	ii
AVAL.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
DEDICATORIA.....	v
ÍNDICE.....	vi
RESUMEN.....	viii
ABSTRAC.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	x
CAPÍTULO I	
1.1. Antecedentes.....	12
1.2. Categorías Fundamentales.....	16
1.3. Marco Teórico.....	17
1.3.1. Principios Constitucionales Sobre Seguridad Vial y Tránsito...	17
1.3.2. Socialización y difusión de la Ley de Tránsito.....	41
1.3.3. Los factores que intervienen en los accidentes de tránsito.....	45
1.3.4. La norma de tránsito como factor de prevención y su inobservancia.....	64
CAPÍTULO II	
2.1. Breve caracterización del Objeto de Estudio.....	73
2.2. Diseño de la investigación.....	73
2.3. Tipo de investigación.....	74
2.4. Metodología.....	75
2.4.1. Unidad de estudio.....	75

2.4.2.	Métodos.....	77
2.4.3.	Técnicas.....	78
2.5.	Análisis e interpretación de datos.....	79
2.6.	Verificación de la idea a defender.....	111
2.7.	Comprobación de la idea a defender.....	112
2.8.	Conclusiones y recomendaciones.....	113
2.8.1.	Conclusiones.....	113
2.8.2.	Recomendaciones.....	114
CAPÍTULO III		
3.1.	Marco Propositivo	115
3.1.1.	Documento Crítico.....	115
3.2.	Diseño de la Propuesta	121
3.2.1.	Fundamentación.....	121
3.2.2.	Justificación.....	122
3.3.	Objetivos.....	124
3.3.1.	Objetivo General de la Propuesta.....	124
3.3.2.	Objetivos Específicos.....	124
3.4.	Desarrollo de la Propuesta.....	125
3.4.1.	Exposición de Motivos.....	125
3.4.2.	Propuesta de Reforma a la Malla Curricular.....	128
4.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	141
4.1.	BIBLIOGRAFÍA CITADA.....	141
4.2.	BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	141
4.3.	LINKCOGRAFÍA.....	142
4.4.	TEXTOS LEGALES.....	143

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS
Latacunga – Ecuador

TEMA: “LA INOBSERVANCIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LOS CIUDADANOS POR EL DESCONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE”

Autoras: Flavia Melaña Castellano Herrera.
Elva Jocefina Rohoden Guamán.

Tutor: Dr. José Luis Segovia Dueñas

RESUMEN

En el país ha existido una arraigada cultura de irrespeto a las normas establecidas, este fenómeno social se ha evidenciado con mayor incidencia en las actividades reguladas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tanto a nivel nacional como local, y se ha materializado diariamente con un alto índice de accidentes de tránsito, sin que hasta el momento se puedan visualizar cambios de comportamiento en la sociedad ecuatoriana, a pesar de los esfuerzos que el Estado ha desarrollado en procura de mejorar esta conducta social.

Este comportamiento social, nos lleva a enfrentar una realidad que se presenta con elevados índices de mortalidad como producto de los accidentes de tránsito, determinándose que la principal causa de este mal social recae sobre la inobservancia a la Norma de Tránsito por la falta de concientización, conocimiento y respeto de los conductores y peatones, actores principales del sistema de tránsito.

Este, es un hecho que podría revertirse buscando un medio que nos permita crear una cultura de respeto de las normas establecidas, y para el caso que es de nuestro interés, el respeto a la norma de tránsito, consideramos, que educar desde las edades tempranas y brindar conocimientos acerca de la seguridad vial que hoy es parte integral de nuestro convivir diario, lograríamos para lo posterior un cambio generacional de actitud frente al sistema de tránsito, cimentando y reforzando estos conocimientos en las edades medias y adultas donde se hace imprescindible un mayor desenvolvimiento frente a la Seguridad vial, mejorando el tráfico en las ciudades vanguardistas actuales y logrando prevenir y disminuir los accidentes de tránsito y con ellos sus consecuencias.

Para crear este cambio, en lo que al cumplimiento de las normas se refiere, hemos creído conveniente proponer una reforma a la Decima Séptima Disposición Transitoria del Título VIII de La Ley Orgánica de Educación Intercultural, la misma que busca concientizar a las nuevas generaciones, a través de la capacitación y crear la cultura de respeto y cumplimiento de la Ley establecida, de tal forma que, se logre reducir los índices de accidentes de tránsito a través de ese cambio generacional y cultural.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS
Latacunga – Ecuador

TOPIC: “THE NONOBSERVANCE TO THE ORGANIC LAW OF TERRESTRIAL TRANSPORT, TRAFFIC AND ROAD SAFETY OF THE CITIZENS FOR THE IGNORANCE OF THE IN FORCE REGULATION”

Autoras: Flavia Melaña Castellano Herrera.
Elva Jocefina Rohoden Guamán.

Tutor: Dr. José Luis Segovia Dueñas

ABSTRACT

In our country a traditional culture of disrespect has existed to the established norm. This social phenomenon has been evidenced with more incidence to the activities regulated by the organic law of terrestrial transport, traffic and vial security so much at national level as local, and it has been materialized daily with a high index of traffic accidents without until this moment can be visualized behavior changes in the Ecuadorian society, in spite of the efforts that the state has developed in order to improving this social behavior.

This social behavior evidences a reality that has been presented with high indexes of mortality, determining that the main cause of this inconvenient social one to fall on the negligence to the norm of traffic for the consciousness lack and compliment of the drivers and pedestrians.

This, is a fact that could be reverted generating the means that allows to create a culture of respect of the established norms, and for the case that is of common interest the respect to the traffic norm, from the early ages where it can become trained with the security that what is trained will be the form of life later, consolidating and reinforcing these knowledge in the early ages and mature, where it becomes indispensable to create a change of attitude in front of the terrestrial traffic and the vial security.

To create this change, in what refers to the execution of the norms it has believed convenient to propose a reformation to the seventeenth transitory disposition of the title VIII of the organic law of intercultural education, the same one that looks for to make aware to the new generations, through a capacitation to create the culture of respect and compliment of the established law, in such way that, be possible to reduce the indexes of accidents of traffic through the generational change.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación se realizó con el objetivo de conocer las causas principales que generan los accidentes de tránsito que a diario ocurren en el País, con especial énfasis en el Cantón Latacunga de la Provincia de Cotopaxi.

Se investigó a la comunidad de los barrios urbanos del Cantón Latacunga en un total de cuatrocientas cuarenta y ocho personas de las cuales el 0,45 % corresponde a los Jueces de Tránsito de Cotopaxi; el 16,07 % al personal policial de la Jefatura de Tránsito de Cotopaxi; el 65,62 % corresponde al personal del Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga y el 17,85 % corresponde a los Estudiantes del octavo año de educación básica y bachillerato.

De esta encuesta se determinó que existe un desconocimiento generalizado de la comunidad acerca de las normas y reglamentos en materia de tránsito; así como de los derechos y obligaciones que tanto choferes como peatones tienen amparados en la Ley, haciéndose visible que, únicamente que por la necesidad de desarrollar actividades profesionales como en el caso de Jueces, Choferes Profesionales o de los miembros de la Policía Nacional, la Ley es auscultada en una forma general.

Sin embargo de aquello, existe la conciencia colectiva de la necesidad de que los organismos pertinentes socialicen y difundan las normas que en esta materia existen, y/o disponer de la información necesaria acerca de los beneficios o limitaciones que la Ley otorga a los ciudadanos con el fin de entender su aplicación y fomentar una cultura de respeto a esta norma básica del convivir nacional y local.

Es evidente que, la comunidad percibe, que el desconocimiento de las normas y reglamentos de tránsito, son factores que influyen de forma negativa a la generación de los accidentes de tránsito, por lo que es necesario socializar o dar a conocer la norma de tránsito en forma oportuna, en todos los niveles

educacionales, lo que en realidad podría ser factible a través de los planes y programas de educación.

Existe una acogida general a la posibilidad de que se proponga la implementación de una asignatura en materia de tránsito en los niveles de Educación General Básica y Bachillerato General Unificado, empleando la vía de una Propuesta de Reforma a la Malla Curricular de los Contenidos Académicos, para que por esta vía se logre llegar a todos los ciudadanos, empleando a los estudiantes como el medio para alcanzar la formación de una cultura de respeto a la Ley, además de cumplimiento a las normas, que se deben seguir para mejorar las actividades cotidianas de la comunidad con respecto al Sistema Vial.

Consideramos que este material de investigación es de vital importancia para que las autoridades educacionales se enfoquen en brindar capacitación en forma continua y regular, con respecto a la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a través del cual se evidencia la motivación, preocupación y necesidad de lograr el cambio de actitud generacional frente al cumplimiento y respeto a las normas establecidas mediante la capacitación, ya que si se considera a los accidentes de tránsito como una de las principales causas de muerte en el país, contribuiríamos a que las personas desde muy jóvenes aprendan a convivir dentro de un sistema de transporte conflictivo y peligroso creando costumbres en este ámbito.

En el presente trabajo investigativo se empleó la investigación de carácter descriptiva, ya que nos permitió descubrir el grado de conocimiento que tienen los encuestados acerca de sus derechos y obligaciones con respecto a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el propósito de proponer la implementación de una materia de Tránsito en las mallas curriculares de la Educación General Básica y del Bachillerato General Unificado; la metodología que se utilizó fue el diseño no experimental de investigación, que nos permitió observar la inadecuada aplicación de las normas de Tránsito establecidas, en el Cantón Latacunga.

CAPÍTULO I

1. Fundamentos Teóricos.

1.1. Antecedentes.

Se ha podido determinar que el principal síntoma de la excesiva cantidad de accidentes de tránsito es el incumplimiento de la Ley de Tránsito y la falta de concientización de los conductores y peatones al momento de enfrentar el sistema de tránsito, por lo que al ocurrir un accidente de tránsito, los factores humanos que contribuyen a que este evento se produzca, depende de la calidad con que funcione dicho sistema, que debería proporcionar los medios para evitar que los factores humanos tengan dicha preponderancia.

De la misma manera podemos referirnos al factor mecánico, como una consecuencia de la acción o de la omisión del conductor a la hora de emplearse el medio mecánico. Este factor mecánico casi siempre se presenta como consecuencia de la irresponsabilidad de las personas y redundan en el factor humano.

Cualquiera que sea el factor, humano o mecánico, es necesario reconocer que estos factores se desprenden, ya sea; de la falta de previsión, la falta de conciencia o de la falta de conocimiento de las normas que deben seguir quienes se enfrentan al sistema de tránsito, entonces es necesario conocer cómo podríamos evitar un accidente a través del conocimiento de las circunstancias que lo pueden generar, para esto es importante analizar los factores que contribuyen y las estadísticas de los accidentes de tránsito de nuestra provincia, lo que nos ayudará a tomar las medidas de prevención, más adecuadas.

Ahora bien, los principales factores que contribuyen al altísimo número de víctimas que se producen por accidentes de tránsito en nuestra provincia, están marcados o se han determinado que se deben al exceso de velocidad, la impericia de los conductores, el mal estado de los vehículos y la imprudencia de los peatones, pudiendo deducir que la aplicación de la Ley tiene un carácter impositivo, ya que si bien en ningún caso hemos conocido que se ha producido un accidente de tránsito por desconocimiento de la Ley, la realidad es que los hechos se han dado por el incumplimiento de la norma.

Si todas las personas hiciéramos conciencia que los accidentes de tránsito traen consigo una serie de consecuencias, que van desde las lesiones hasta la muerte de las víctimas y que siempre son el resultado de un hecho inesperado que produce pérdidas humanas y materiales; que como tal tienen otras consecuencias que pueden ser previstas o imprevistas, entonces al menos se meditaría sobre la responsabilidad que requiere enfrentarse al sistema de tránsito en condiciones favorables, esto es, con amplio conocimiento de las bondades y limitaciones del mismo, estando al tanto de los derechos y obligaciones, poniendo los sentidos en las acciones que se ejecutan, actuando de forma respetuosa de la vida, exigiendo el cumplimiento de las garantías de seguridad y motivando una política de prevención de accidentes de tránsito que busque disminuir las consecuencias por medio de una capacitación y sociabilización en todos los niveles de educación, que contribuya a la toma de conciencia que todos los miembros del sistema de Tránsito Terrestre deberían poseer.

De esta forma es importante establecer el significado de lo que es un accidente de tránsito, el mismo que ha sido definido como aquel suceso eventual en el que no puede hacerse nada para evitar que suceda, pero que en la medida que se haya prevenido, podría presentarse con menores proporciones, aunque el accidente se produzca de todas formas.

Al hablar de prevención, es importante conocer que esta se deriva de un conocimiento previo, el mismo que en la actualidad es inocuo para la sociedad

ecuatoriana, la misma que muestra una arraigada cultura de irrespeto a las normas establecidas, haciendo gala de la aplicación del proverbio que dice que: “lo que no se conoce no se respeta”; sin ser la excepción la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, norma que tiene por objeto la organización, planificación, reglamentación y control del tránsito y transporte terrestre, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, circulación peatonal y conducción de semovientes; así como el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental, el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Este incumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es un fenómeno social que se presenta con mayor incidencia en las actividades de tránsito, en virtud de lo cual y por la preponderancia que esta actividad representa para el desarrollo del país, se ha modificado por varias ocasiones, sin que se puedan visualizar cambios de comportamiento en la sociedad ecuatoriana, solo por el hecho de disponer de una ley que procura normar la conducta social o que la reprime en forma drástica.

Entonces nace la interrogante de cómo podríamos lograr este cambio de comportamiento que la aplicación de la Ley no logra, si en nuestro país, el número de accidentes de tránsito tienen una elevada frecuencia, y que la realidad en nuestra provincia no es diferente, siendo el reflejo de lo que ocurre a nivel nacional.

Un factor que influye de manera determinante en la elevada frecuencia con que ocurren los accidentes en nuestra provincia es definitivamente la ubicación geográfica de la provincia de Cotopaxi, la misma que obliga al tránsito nacional a trasladarse a través del sector urbano, incrementando el tráfico vehicular propio del sector, convirtiendo a la provincia en una de las más transitadas del país, y si consideramos que este factor es una realidad que no se puede cambiar, debemos proponer una forma de enfrentar esta realidad, con las herramientas que permitan

una efectiva aplicación de la norma existente, que logre evitar el excesivo índice de accidentes de tránsito que ocurren en la actualidad.

La conflictividad que se presenta a nivel provincial, se traslada en forma incrementada en el Cantón Latacunga, por ser el centro económico y político de la provincia de Cotopaxi, donde el sistema de tránsito terrestre de la ciudad también enfrenta la embestida del tráfico nacional y provincial; este factor, adosado a que la infraestructura vial de la ciudad es de corte colonial, convierten al tráfico latacungueño en un complicado ambiente de circulación, que tiene como principal medio de desfogue la panamericana, donde indudablemente fluye el tránsito nacional y provincial y por ende donde se presentan la mayor cantidad de accidentes de tránsito, siendo esta una realidad que se presenta con alarmantes índices.

1.2. Categorías Fundamentales.



1.3. Marco teórico.

1.3.1. Principios Constitucionales Sobre Seguridad Vial y Tránsito

En el Artículo No. 3, numeral 1, de la Constitución de la República del Ecuador, se manifiesta entre otros, que son deberes primordiales del Estado: Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación; por lo que se hace necesario el concurso del Estado para asegurar la educación en materia de tránsito y seguridad vial en búsqueda de que la ciudadanía tenga conocimiento de sus obligaciones y derechos que conduzcan a mejorar su desempeño en el sistema de tránsito, tratando de precautelar la vida y la seguridad de los ciudadanos.

El artículo 26 de la Constitución de la República reconoce el derecho que las personas lo ejercen a lo largo de su vida, y un deber ineludible e inexcusable del Estado constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir, las personas, las familias y la sociedad, tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo; si consideramos la importancia de este artículo debemos considerar que la educación de la sociedad es una inversión social que el Estado debe ejercer para asegurar el buen vivir y en este caso garantizar también que el sistema educativo actúe a favor de la Seguridad Vial y el Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo No. 2 expresa el hecho que: “la norma se fundamenta en los principios generales del derecho a la vida, derecho al libre tránsito y la movilidad, derecho a la formalización del sector, la lucha contra la corrupción, el mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, la preservación del ambiente, la desconcentración y descentralización.

Es necesario recalcar que la norma de tránsito está basada en los principios constitucionales y en el respeto a los derechos fundamentales que en la carta magna se encuentran establecidos.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se fundamenta en los principios de equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables”.

Consideramos que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se crea en concordancia a los derechos más importantes e inherentes al hombre, en búsqueda de salvaguardar los mismos. Garantizando lo establecido en la Constitución.

El artículo No. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta, “es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, y que para el efecto se establecen, como medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, los temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación”.

La Ley es clara y obliga al Estado a educar y capacitar a los ciudadanos en materia de tránsito en todos los niveles, con este hecho se lograría un nivel de involucramiento de todos los miembros de la sociedad en materia de tránsito lo que permitirá una cultura respetuosa de la normativa.

En idéntica manera el artículo No. 5 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece “el Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales”, de igual manera consideramos que el Estado protegerá a los conductores profesionales y no profesionales a través de la capacitación de su profesión o actividad, de forma obligatoria logrando su involucramiento en el sistema de tránsito por medio del conocimiento que para esto deben obtener.

A continuación trataremos de fundamentar y explicar en forma teórica la aplicación de los derechos tomados en cuenta para la elaboración de las normas de tránsito y su incidencia en el goce de los derechos y obligaciones de los miembros activos del sistema de tránsito.

1.3.1.1. El derecho a la vida.

El Artículo 27 de la Convención Americana de Derechos Humanos establece que bajo ningún concepto se debe suspender ciertos derechos entre los que se encuentra el de la vida

Este principio se encuentra en nuestra Constitución, pero con un tratamiento más amplio, ya que establece el grupo de derechos que el Presidente de la República puede limitar en los casos de estado de emergencia, dentro de los cuales no se encuentra la vida. De esta manera, el Ecuador se une a la tendencia mayoritaria de países que buscan proteger este derecho de la manera más amplia posible, siendo reconocido por el Art. 23, núm. 1 de la Constitución del Ecuador que dispone: “Sin perjuicio de los derechos establecidos en esta Constitución y en los instrumentos internacionales vigentes, el Estado reconocerá y garantizará a las personas los siguientes: La inviolabilidad de la vida y que no existe pena de muerte.”; es por esto que nuestra legislación en forma explícita pone en antelación la protección de la vida de los ciudadanos para lo cual emplea a las leyes como los medios que permitan materializar este derecho.

Este derecho data desde los primeros textos normativos que tuvo el ser humano, en los cuales la privación de la vida era sancionada. En el Ecuador fue reconocido constitucionalmente por primera vez en la Constitución de 1843, cuyo Art. 90 decía: “Ningún ecuatoriano puede ser puesto fuera de la protección de las leyes, expatriado, privado de su vida, bienes y libertad, ni despojado de sus privilegios, e inmunidades, sino por los trámites legales y por los tribunales respectivos, y en virtud de una ley anterior al delito o acción.”; sin embargo, el texto de la norma permitía la existencia de la pena de muerte, aunque con ciertos requisitos relacionados con las garantías del debido proceso, es decir respetando los principios de legalidad y del juez natural entre otros. A partir de la Constitución de 1851 la facultad del Estado en relación con la pena de muerte queda limitada a los delitos comunes, pues por expresa disposición se proscribió la misma para los políticos.

Con la aprobación de la Constitución de 1878 se extiende la prohibición de la pena capital a todos los delitos, quedando como única excepción el parricidio. Finalmente, a partir de la Constitución de 1906 el Ecuador abolió la pena de muerte para todo tipo de delito y sin ninguna excepción.

En la actualidad, la importancia de la protección a la vida ha hecho que el legislador la precautele desde la concepción misma, a pesar que de acuerdo a nuestra tradición jurídica la persona empieza a existir como sujeto de derechos a partir de su nacimiento, es decir, desde este momento el individuo adquiere personalidad jurídica, lo cual conlleva la facultad de adquirir derechos y contraer obligaciones. La razón de esto se debe a que si bien existe duda acerca de si en este estadio del desarrollo del ser existe vida, nuestra vocación a la salvaguardia de los derechos humanos nos hace optar, en caso de duda, por la opción que mayor vigencia brinde a los Derechos Humanos, por lo que se protege este derecho desde la concepción.

Por esta misma razón en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se ha considerado estas premisas, para que en el caso de la aplicación de la misma se precautele este derecho fundamental reconocido por el ordenamiento jurídico

ecuatoriano, y que requiere de parte del Estado no sólo abstenerse de violarlo a través de sus agentes, sino que debe implementar medidas de carácter positivo con el fin de garantizar su respeto y plena vigencia dentro de la sociedad, las cuales pueden ser de carácter legislativo, administrativo e incluso judicial.

De esta manera, el derecho a la vida queda así configurado, teniendo una amplia protección por parte de la normativa. Siendo uno de los principales problemas el hacer que las actividades administrativas y judiciales actúen de manera más eficiente para hacer que la protección legal alcance una mayor eficacia.

Según CARRILLO, David en el Tema Derecho a la vida (Pág. 64) manifiesta “la vida es el principal derecho que tiene el ser humano, pues es el prerrequisito básico y necesario para poder gozar de los otros” es decir el conjunto de derechos que por su trascendencia para la existencia digna de la persona no pueden ser restringidos legítimamente” las autoras consideramos que la vida debe ser preservada ante cualquier circunstancia prefiriéndola a cualquier derecho, pues sin la vida no existirían derechos ni se originaría ningún tipo de exigencia legal.

1.3.1.2. Derecho al libre Tránsito y Movilidad.

Según la Asambleísta ROMO María Paula, “es necesario cambiar el esquema vigente y reconocer que el derecho de todos es el de moverse”; en este caso el Estado debe garantizar los medios más seguros y eficientes para hacerlo; privilegiando la transportación masiva, los medios de transporte menos contaminantes, en este sentido manifiesta el numeral tercero del artículo 66 numeral 14 de la Constitución Política de la República, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia. Sin dejar de manifestar que el derecho a moverse debe brindárselo sin afectar en lo posible nuestro bienestar peor aun poniendo en riesgo la vida, que en materia vial lamentablemente no se cumple.

Libertad de tránsito.

Reconocida por la Constitución, que residan en territorio patrio consiste en entrar, permanecer, transitar y salir de él.

LINARES QUINTANA, Luis, en el tema la libertad de locomoción y domicilio (Pág. 33) “es derecho inherente a todo individuo de vivir donde quiera y trasladarse a donde le plazca”, las postulantes coincidimos con el autor pues creemos que todo hombre tiene derecho a dirigirse a cualquier lugar en la persecución de satisfacer sus necesidades y aspiraciones.

Según el Estudiante de Pre-grado de la carrera de Derecho, por la Universidad Tecnológica del Perú (Facultad de Derecho Ciencia Política y Relaciones Internacionales) Manuel Jesús Monroe Lima, en el artículo que ha publicado en la WEB mi bitácora, a través de la dirección electrónica <http://www.mibitacora.com/blog.php?User=manuelmonroe¬e=5362>, el derecho a la libertad de tránsito, también llamado de locomoción, consiste en que una persona se desplace (visto desde un punto de vista espacial) libremente y sin limitaciones o restricciones por todo el territorio Nacional, también a salir de él y transitar por cualquier lugar del mundo y, correspondientemente, a regresar a su patria.

Él señala que la facultad de un libre tránsito comporta el ejercicio del atributo de *iusmovendi et ambulandi* (derecho al movimiento y ambulatorio); y esto ¿Qué quiere decir?, que las aspiraciones personales de un individuo son las que motivan que esta se desplace por el largo y ancho del territorio de la República, como por ejemplo: Calles, Pistas, Puentes, Avenidas, etc. Pero este derecho debe realizarse con seguridad si ya sabemos que la misma ha generado un alto índice de muertes.

Conocido ahora en qué consiste el derecho al libre tránsito y los motivos por los cuales se fundamenta el mismo, vale hacer esta pregunta: ¿Donde uno puede ejercitar este derecho?

Las respuesta esta, en primer lugar y de una forma general, dada por la constitución: ...por el territorio nacional. En segundo lugar, y de una forma más específica, las vías de tránsito público

Con referencia a la primera respuesta, no olvidemos que el territorio nacional, o el Estado, lo comprende: el suelo, el subsuelo, el espacio aéreo que lo cubre y el dominio marítimo.

De lo anterior podemos preguntarnos: ¿Se relaciona con los intereses o necesidades para el desarrollo de persona? La respuesta es afirmativa, en lo siguiente:

Por el suelo uno se desplaza para ir a su lugar de trabajo, de estudios, etc. Se trata, por ende, de desplazamientos locales y no tan distantes.

Siguiendo con el tema, y en referencia a la segunda respuesta, las vías de tránsito público, el Tribunal Constitucional nos dice: Exceptuados los ámbitos de lo que constituye el dominio privado, todo aquel espacio que desde el Estado haya sido estructurado como referente para el libre desplazamiento de personas puede ser considerado una vía de tránsito público. Dentro de tales espacios (avenidas, calles, veredas, puentes, plazas, etc.), no existe, en principio, restricción o limitación a la locomoción de los individuos, esto es, no existe la necesidad de pedir autorización alguna ni ante el Estado ni ante particular alguno, pues se presume que la vía pública pertenece a todos y no a determinada persona o grupo de personas en particular.

Este fundamento es claro, como ejemplo de ellos podemos ver el despliegue que el actual Gobierno ha emprendido en material vial para el tránsito vehicular. Por parte de la Municipalidad de Latacunga actualmente se viene gestando, también la ampliación de los puentes de la vía panamericana en el sector de nuestra ciudad.

Libertad de movimiento.

BIDART CAMPOS, Germán, en el tema Libertad de Movimiento (Pág. 97) manifiesta advierte que "porque yo tenga derecho de locomoción o de transitar, incluido el de viajar no puedo aspirar a que una empresa aérea me regale un pasaje, o me lo venda en una fecha en que no hay plazas disponibles en el vuelo elegido por mí". Las autoras consideramos un razonamiento muy interesante puesto que son derechos que atañan el derecho de otras personas que también deben ser respetados dándonos la seguridad que el derecho a la locomoción es compartido.

En la página WEB [hrea.org](http://www.hrea.org) publicada a través del link <http://www.hrea.net/learn/guides/libertad-de-movimiento.html>, se manifiesta que de acuerdo a la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) todas las personas tienen el derecho al reconocimiento de la dignidad inherente y a ciertos derechos inalienables, lo cual es la "fundación de la libertad y la justicia en el mundo". Libertad de movimiento es parte de la "libertad del hombre" (Jagerskiold) lo que lo hace ser uno de los derechos humanos más básicos. El artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos estipula:

"Toda persona tiene el derecho a la libertad de movimiento y residencia dentro de las fronteras de cada estado. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluyendo el suyo y regresar a este".

El derecho al movimiento libre, o su prohibición dentro de las fronteras nacionales e internacionales pueden afectar profundamente a otros derechos humanos básicos, también resumidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en otros tratados. Cualquier persona, sin el derecho de abandonar su casa puede ser políticamente oprimida, se le puede impedir observar su religión, impedir el disfrute del derecho básico al matrimonio o a la vida en familia, se le puede impedir el derecho al trabajo o educación, los cuales a la larga, podrían realzar su calidad de vida. Entonces, mientras que la libertad de movimiento puede, al principio, ser vista como un derecho humano obvio y de poca

importancia, es en realidad uno de los derechos más básicos, que cuando es violado en muchas naciones causa numerosos problemas y situaciones de sufrimiento.

A quien afecta la libertad de movimiento?

Este derecho inalienable a la libertad se extiende a todos los ciudadanos del mundo. Mientras que este derecho puede ser dirigido, principalmente, a inmigrantes, refugiados y buscadores de asilo, tiene también intensas ramificaciones sobre los desplazados internos (IDPs) y adicionalmente emigrantes económicos y/o hasta estudiantes.

Refugiados tienden a enfrentar situaciones de mayor dificultad en lo que a su derecho se refiere. Dado que han huido de su antiguo país de origen o nacionalidad por un bien fundado miedo a persecución basada en una de cinco razones: raza, religión, nacionalidad, membrecía de un grupo social específico u opinión política ver (Guía de estudio de refugiados), ellos no tienen la habilidad de retornar a su antiguo país.

Ellos dentro de su nueva vida están completamente en las manos de un nuevo gobierno, el cual no garantiza la ciudadanía a los refugiados, como es el caso de los buscadores de asilo. Es por esto que, dado el hecho de que el gobierno debe encontrar un lugar para que estas personas puedan rehacer sus vidas, lo que puede incluir campos de refugio, la libertad de movimiento y eventualmente el derecho a tener una mejor vida pueden ser infringidos potencialmente.

Solicitantes de asilo enfrentan problemas similares a los refugiados. Dado que también han sido forzados a salir de su país de origen o nacionalidad en busca de una vida nueva y mejor. De todas formas, en este caso, a diferencia de los refugiados, los solicitantes de asilo han sometido una aplicación para el reconocimiento de su estado legal dentro de su nuevo país. La libertad de movimiento usualmente afecta a solicitantes de asilo mientras esperan por los resultados en cuanto a la solicitud de asilo. A estas personas, en el pasado, se les

ha restringido el movimiento a ciertos límites mientras esperan que termine el proceso y esto resulta en una clara violación de sus derechos humanos básicos.

Inmigrantes están directamente afectados por esta libertad dado el hecho de que ellos han entrado a una nueva nación con la intención de ahí establecerse. Si se les prohíbe la entrada a la nación, o el gobierno, de alguna forma limita el movimiento dentro de su nueva sociedad, es esto entonces una clara violación a la Declaración Universal de Derechos Humanos así como una violación al Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos.

Desplazados internos (IDPs por sus siglas en inglés), o aquellos que han abandonado sus hogares por miedo a persecución pero quienes al mismo tiempo no han cruzado fronteras internacionales enfrentan los mismos retos que los refugiados, con la excepción de encontrarse todavía en su país de origen o nacionalidad. Este grupo posee un problema particularmente interesante ya que están sujetos al exilio interno, a otro tipo de persecución y a la violación del derecho humano a la libertad. En esta situación dada, aquellos que huyen de sus hogares se les obliga a permanecer en un área específica del país y cualquier movimiento fuera de esta zona no es permitido.

Adicionalmente el derecho a la libertad de movimiento afecta a emigrantes económicos, aquellos que abandonan sus hogares, no por miedo a persecución sino en búsqueda de una mejor vida lo que traería consigo mayores oportunidades de trabajo y educación. Es en estos casos que algunos estados han impuesto restricciones sobre aquellas personas que desean abandonar el país, con la intención de limitar el "drenaje de cerebros" o braindrain situación que ocurre, usualmente, en países con menos desarrollo en el cual los profesionales de esa nación con mejor educación deciden vivir en naciones donde hay más oportunidades para ellos y sus familias. Es por esto que, en esta situación, las personas son consideradas como agentes económicos y no como seres humanos. Si las restricciones les son impuestas a estas personas, no solo es el derecho de libertad de movimiento el que está siendo violado, es también el derecho de toda persona de proveer para su familia el que sufre una contravención.

Estudiantes se enfrentan, también con la amenaza de sufrir una violación al derecho a la educación si su derecho a la libertad de movimiento ha sido eliminado por miedo a la Fuga de Cerebros u otras restricciones que se les haya impuesto. La obtención de las visas para viajar fuera del país es difícil para aquellos con orígenes humildes. Adicionalmente el gobierno nuevamente puede preocuparse por el braindrain (fuga de cerebros) temiendo que estos estudiantes no retornen a casa después de terminar su educación. Esta dificultad o hasta la negación de visas se encuentran en clara violación de la Declaración Universal de Derechos Humanos y otros tratados internacionales. Es por esto que, aunque la violación a la libertad de movimiento de un estudiante no es obvia, este es un problema muy real, por diferentes razones, en muchas naciones.

Cada uno de estos grupos de personas han abandonado sus hogares en busca de mejores oportunidades de trabajo, mejor calidad de vida para ellos y, en algunas ocasiones para sus familias, el cual es otro derecho básico garantizado a la humanidad. La libertad de movimiento y la subsiguiente elección de domicilio le permite al individuo el derecho a elegir una vocación, la cual sea compatible con sus habilidades, y además provee a las personas con un mayor acceso a la educación contribuyendo, entonces con el flujo de ideas de nación a nación.

De cualquier modo muchos expresarían que existen razones para limitar la libertad de movimiento de ciertos individuos. En ciertos casos la restricción al movimiento es admisible cuando está en riesgo la seguridad de una nación o de un grupo completo de personas. Si un individuo o un grupo han cometido una atrocidad dentro de una nación, su libertad de movimiento puede ser eliminada a fin de prevenir su huida del país para evitar ser enjuiciados.

1.3.1.2.1. Derechos en juego.

Los instrumentos regionales e internacionales protegen varios derechos claves relacionados con la libertad de movimiento:

- a. El derecho de solicitar asilo: Toda persona tiene el derecho de pedir asilo en cualquier país, si sus derechos están siendo violados en el país de origen o nacionalidad.
- b. El derecho de ida y vuelta: Toda persona tiene derecho a elegir abandonar su país de origen o nacionalidad si así lo desea y adicionalmente tiene el derecho a regresar sin ser interrogados por el gobierno y sin tener restricciones impuestas a su libertad de movimiento.
- c. El derecho a la educación (primaria, secundaria y universitaria): Toda persona tiene permitido el derecho a una educación y si el país de origen o nacionalidad no tiene acceso a universidades o escuelas de alta calidad, a sus ciudadanos, entonces, se les debe permitir abandonar el país de origen para ir en búsqueda de una mejor educación para aumentar su nivel de vida. Muchos países temen que sus ciudadanos, al dejar en país en búsqueda de una mejor educación, no regresen perpetuando entonces el problema del "braindrain". En este sentido los gobiernos consideran a sus ciudadanos solo como agentes económicos.
- d. El derecho a la vivienda y el derecho a tener propiedad (o ser propietario de un terreno): Si dentro de las fronteras de una nación, no existen suficientes viviendas para familias o grupos de personas, estos tendrán entonces, el derecho a abandonar el país en búsqueda de un hogar y así aumentar su calidad de vida. Dentro de este derecho están incluidos, también, los ciudadanos que se mueven dentro de una nación. Toda persona tiene derecho a trasladarse libremente hacia donde desee y no estará sujeto al exilio (caso *Guzzardi vs. Italia*, 1965).
- e. El derecho a la familia: Este derecho es perpetuado por el derecho a la vivienda. Los ciudadanos tienen el derecho a cuidar de sus familias de la mejor forma y a satisfacer todas sus necesidades. Si lo anterior significa

mudarse a otra nación, se les debe permitir entonces, establecer residencia en el nuevo país sin ningún bloqueo.

- f. El derecho al empleo propio y a un salario: Los seres humanos tiene derecho a tratar de sobrevivir de la mejor forma posible y a proveer para ellos mismos y sus familias; si no pueden trasladarse libremente en busca de trabajo, este bloqueo viola sus derechos humanos básicos.

Cada uno de estos derechos son derechos humanos básicos dirigidos a todas las personas sin importar si son ciudadanos o no de un país. Es por esto que, estos derechos fundamentales se aplican a la libertad de movimiento ya que, sin importar hacia donde alguien se traslade, los derechos básicos se seguirán aplicando.

1.3.1.3. Seguridad vial.

En la WEB denominada WIKIPEDIA publicada en la página http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial; la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

Para una mejor comprensión del tema podemos enunciar las siguientes categorías de la seguridad vial.

La Seguridad primaria:

Aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente interviniendo de manera permanente durante la circulación, por ejemplo:

- Sistema retrovisor: visibilidad del conductor de la circulación que sucede detrás, espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.
- Sistemas de suspensión.
- Sistema frenado, entre los que se pueden encontrar distintos tipos, entre eficientes y muy eficientes: ABS (Antilock Brake System: sistema antibloqueo de frenos) con EBV (reparto electrónico de frenada). ESP (control de estabilidad), con EDL (control de tracción).
- Sistema de dirección.
- Sistema de iluminación. El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre las personas.

Seguridad terciaria.

Aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que este haya sucedido.

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).
- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos estadounidenses).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.

- Llevar herramientas de seguridad en caso de emergencia.

Seguridad de bebés y niños

La seguridad automovilística es crítica en estos casos, sobre todo considerando que los dispositivos existentes no han sido diseñados para ellos. En muchos países (por ejemplo, en los Estados miembros de la Unión Europea) es obligatorio el uso de mecanismos de retención apropiados al peso y la altura; desde sillas especiales hasta elevadores que impidan que el cinturón de seguridad provoque asfixia si ocurre un accidente. En todos los casos se deben utilizar siguiendo las instrucciones del fabricante, y debe recordarse el peligro que puede representar para un bebé o niño la bolsa de aire del asiento del acompañante.

1.3.1.4. Derecho a la Organización del Sector

Cuando hacemos referencia al derecho de Organización del Sector estamos describiendo la predisposición que existe de asegurar la organización del sector en materia de Tránsito, la misma que garantiza el control y el desarrollo de la actividad de transporte y seguridad Vial de forma ordenada y pegada a la normativa, fomentando el cumplimiento a la misma.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial, en su art. 13 establece como organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

- a) El Ministerio del sector;
- b) La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados.

De esta forma sabemos en forma concreta cuales son los órganos de control, que direccionan y controlan la organización del sector en relación al Transito y Seguridad Vial.

Por ello en el Cuerpo Legal de la Ley de Transporte terrestre Transito y seguridad Vial en su Art. 15 manifiesta.- El Ministro del sector será el responsable de la rectoría general del sistema nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; en concordancia con los GADs, “expedirá el plan nacional de movilidad y logística del transporte y supervisara y evaluara su implementación y ejecución”

En el Art. 16 del mismo dispone.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADs, y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

Art. 17.- La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; estará adscripta al Ministerio del sector regida por un Directorio que sesionará de forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.

Art. 18.- El Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitano y Municipales que tengan más de un millón de habitantes.; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitano y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz pero sin voto.

Cada miembro del directorio tendrá una alterna o alterno conservando la equidad de género.

El Artículo No. 19, manifiesta que queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio tomar parte, interferir o influenciar, de cualquier manera en la administración de la Comisión Nacional.

En el Artículo No. 20 las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las mismas que son las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley.

2. establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con el reglamento que se expida a la presente Ley
3. Elaborar y poner a consideración del Ministro del sector, el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento.
4. Nombrar, al Director(a) Ejecutivo(a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República.
5. Supervisar y controlar la gestión del Director(a) Ejecutivo(a) y removerlo de ser el caso.
6. Aprobar las normas técnicas el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General.
7. Aprobar el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial, presentado por el Director(a) Ejecutivo(a);
8. Aprobar la regulación y control de las redes estatales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el Ministerio del Sector en el ámbito de sus competencias.
9. Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados en el ámbito de su competencia.
10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito en el ámbito nacional;

11. Establecer y fijar tarifas en cada uno de los servicios del transporte en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación;
12. Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director(a) Ejecutivo(a) que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el reglamento a esta Ley.
13. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales del transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
14. Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes.
15. Conocer y aprobar el informe de labores del Director(a) Ejecutivo(a) de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial así como sus estados financieros auditados.
16. Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos.
17. Autorizar al Director Ejecutivo la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,
18. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una función y-o excepción según el caso de empresas operadoras de transporte terrestre y prestadoras de servicio de transito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.
20. Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el reglamento.

Así mismo deberá registrar y auditar los informes técnicos previos para la constitución jurídica emitidos por los GADs que hubieran asumido la competencia;

21. Aprobar el otorgamiento de títulos habilitantes en el ámbito de su competencia de conformidad con el reglamento correspondiente; y,

22. Las demás previstas en las leyes y reglamentos.

23. En general, realizar todo acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de los objetivos y fines de esta Ley; y,

24. Las demás previstas en las leyes y reglamentos.

En el artículo No. 21 queda establecido que el Directorio emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial.

Por último para que se logre mejorar una actividad con respecto a la sociedad, es de suma importancia mantener las mismas bajo un régimen de orden y control lo que permitirá, el éxito en cada una de sus funciones, y con ella un mejor desarrollo frente a esta actividad cotidiana, buscando eliminar el costo social que la falta de cumplimiento en materia de tránsito ocasiona.

1.3.1.5. Lucha contra la corrupción en materia de tránsito.

Las actividades del transporte en los últimos años se han caracterizado porque, han existido una proliferación desordenada de operadores, en parte por la carencia de un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional y que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional.

Esta realidad ha provocado deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente, pues esta no contemplaba aspectos relacionados con la prevención, resultando insuficiente e inapropiada para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto.

Consecuentemente la ausencia de una norma que fomente el cumplimiento de las actividades racionales en el sector del transporte, genera la posibilidad de la existencia de un sinnúmero de actos fuera de la legalidad o dicho en otros términos de actos de corrupción que en ausencia de norma legal se han ido convirtiendo en cotidianos y muchas de las veces vistos como normales o necesarios para el desarrollo del sistema.

En este marco nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos una actividad transparente y que como resultado logre garantizar la seguridad en la movilidad, siendo necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Sin dejar de considerar importante que las nuevas reformas a las disposiciones que rigen las licencias de conducir, que serán entregadas por la Agencia Nacional de Tránsito y ya no por las Comisiones Provinciales de Tránsito lo que conlleva a mejorar su entrega, eliminando uno de los aspectos que mayor problema han generado.

1.3.1.6. La contaminación del aire y su origen.

Nuestra actividad, incluso la más normal y cotidiana, origina contaminación. Cuando usamos electricidad, medios de transporte, metales, plásticos o pinturas; cuando se consumen alimentos, medicinas o productos de limpieza; cuando se

enciende la calefacción o se calienta la comida o el agua; etc. se producen, directa o indirectamente, sustancias contaminantes.

En un país industrializado la contaminación del aire procede, más o menos a partes iguales, de los sistemas de transporte, los grandes focos de emisiones industriales y los pequeños focos de emisiones de las ciudades o el campo; pero no debemos olvidar que siempre, al final, estas fuentes de contaminación dependen de la demanda de productos, energía y servicios que hacemos el conjunto de la sociedad.

Ciudad Victoria, Tamaulipas.

La enorme cantidad de vehículos chatarra que circulan en las principales ciudades están provocando que los niveles de contaminación atmosférica vayan en aumento, por lo que se analiza la posibilidad de aplicar la revisión vehicular de emisiones contaminantes, informó el subsecretario del Medio Ambiente de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Dijo que un primer estudio realizado con apoyo del estado de Nuevo León se logró determinar que la ciudad de Nuevo Laredo presenta los niveles más altos de contaminación por la gran cantidad de vehículos que circulan; Cientos de camiones de carga cruzan la frontera a diario en ocasiones más de una vez. En un día movido, grandes filas de camiones esperan por horas, con sus motores encendidos, y sus anticuados caños de escape emiten gases contaminantes.

Los reguladores de la calidad del aire tropiezan con barreras legales en la frontera. Los organismos estatales y federales no pueden forzar a los vehículos fabricados y comprados en México a cumplir con las normas de Estados Unidos en lo que se refiere a las emisiones, por más que los camiones ingresen a este país.

1.3.1.6.1. Gases vehiculares contaminan Latacunga.

En Latacunga, capital de Cotopaxi no existe control sobre las emisiones contaminantes de fuentes móviles (buses, autos particulares). Lo que hay es la Unidad de Control Ambiental que según la ordenanza emitida en 2004 debe verificar la contaminación producida por las fuentes fijas del cantón al aire y a los afluentes líquidos.

Tarquino GALARZA, jefe de esa Unidad explica que al momento se estudia una ordenanza para controlar las emisiones al aire y que se firmará un convenio con la Policía de Medio Ambiente por cuanto se ha identificado a los buses como una fuente de contaminación, así como al incremento del parque automotor -8% a escala nacional-. En el primer caso, las cooperativas de transporte público Citulasa y Sultana de Cotopaxi disponen de 40 y 60 unidades respectivamente, para servir al cantón, las que utilizan diesel como combustible a un precio de \$1,03 por galón; mientras que según la Jefatura de Tránsito, se matricularon en la provincia 18 mil autos en 2006.

Al respecto, la Policía de Medio Ambiente está a la espera de la firma del convenio y de la aprobación de la ordenanza en donde se especifique el control a la calidad del combustible, estado de los vehículos, ubicación de los escapes, nivel de emisiones a la atmósfera, etc. Al momento sólo se ha identificado visualmente que existe contaminación por la emisión de gases por los tubos de escape, especialmente de los buses.

Los mayores problemas, según Carlos ORBEA de la Policía Ambiental registran las unidades públicas que cubren la ruta Latacunga-Pujilí, por el estado de los carros. En el centro histórico también se siente la contaminación aunque ayuda mucho una corriente de aire que circula de sur a norte, la que se lleva los gases contaminantes, de lo contrario el problema sería similar al de Quito, explica.

Con el convenio, la Policía espera que el Municipio entregue un opacímetro y con la ordenanza poder aplicar la ley, ya que al momento trabajan en base a la concienciación de los conductores. Así, empezaron en abril con el control del uso de las cornetas neumáticas de los buses para evitar la contaminación por ruido.

Según ORBEA hay respuesta en algunos casos con el reemplazo de las bocinas, pero las multas son más efectivas, y para eso hace falta el marco legal.

La contaminación en el Ecuador.

Para el ciudadano común, la capa gris ubicada aproximadamente a un kilómetro de distancia del suelo, es la mayor evidencia que el aire en Quito está contaminado de smog.

Se piensa que los buses y en general el transporte pesado que utiliza el diesel como combustible, son la principal fuente de contaminación. Sin embargo la CORPAIRE, institución encargada de la calidad del aire en Quito, nos informa que los vehículos a gasolina sorprendentemente son los más contaminantes.

Los 250.000 vehículos en su gran mayoría privados son utilizados solo por el 30 % de la población, y son los responsables de alrededor del 90% de la contaminación vehicular; mientras que los vehículos a diesel, transportan al 70% de la población y causan aproximadamente el 10 % contaminación en la ciudad porque entonces la percepción de que los buses son los mayores contaminantes.

Los carros a gasolina principalmente contaminan porque sus gases, combinados con la luz solar producen ozono, es una contaminación invisible. Mientras la combustión de los carros a diesel contaminan produciendo material particulado, el conocido hollín. Según estudios, CORPAIRE y fundación natura, indican que la causa de esta contaminación es la calidad de los combustibles, ya que la cantidad de azufre es excesiva.

Los estándares internacionales permiten un nivel de azufre en el combustible de hasta 500 PPM, en nuestro país la norma permite hasta 5000.

A pesar de que el promedio de la calidad del aire según la CORPAIRE es deseable y aceptable en la ciudad, existen puntos de alto tráfico vehicular, donde la contaminación se concentra. La Calle Necochea, en el sur, es uno de ellos.

Limpiamos una señal y constatamos el alto nivel de hollín de este sector, la gente está afectada. Teresa, vendedora de periódico nos cuenta que su abuelita, trabajo ahí durante doce años y que se enfermó por el smog, ella ahora la reemplaza. Una sabana gris colgada de una casa es parte de una campaña para evidenciar el problema en esta zona. Estuvimos alrededor de 30 minutos en el sector y fuimos afectados por un fuerte dolor de garganta. Al día siguiente fuimos donde el Dr. Luís Martínez neumólogo y nos realizó un examen para ver la afección que la contaminación había provocado en nuestras vías respiratorias; luego, le mostramos al doctor una sabana que estuvo expuesta durante un mes a la contaminación.

1.3.2. Socialización y difusión de la Ley de Tránsito.

El Tratadista RUIZ ARTURO, Ernesto en su libro Lecciones de Derecho Civil en la pág. 17-18 dice “La Promulgación de la Ley es el acto por el cual el Presidente de la República da a conocer la Ley a todos los ecuatorianos” a veces nuestro Código Civil emplea indistintamente las palabras promulgación y publicación que tiene en el fondo un significado distinto:

Promulgación, “Es el acto por el cual el Jefe de Estado atestigua la existencia de la Ley o sea que le da la patente de autenticidad”. La Publicación es el medio material de dar a conocer la Ley a todos los ecuatorianos más para que la Ley sea obligatoria, no basta solo publicarla en el Registro Oficial, sino que es indispensable que transcurra el tiempo necesario para que se tenga noticia de ella.

Con el advenimiento de la nueva Ley de Tránsito, la aplicación de la misma ha demandado de una extensa como intensa campaña de divulgación de sus nuevos dictados, con el objeto de que la ciudadanía conductores y peatones estén al tanto de las disposiciones que contempla y que deben ser obedecidas por todos.

Si consideramos que es una obligación del Estado no solo la Promulgación de una Ley determinada, también es importante considerar que tiene el Estado el deber de Publicarla, esta causa genera el mayor problema cuando tratamos el tema de La

Socialización y Difusión en este caso de La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial concluyendo que no se cumple con dicho mandamiento Constitucional que nos garantiza el Derecho a la Información, en este caso información que puede salvar la vida de los ciudadanos.

Cuando mencionamos la Sociabilización de una Ley, nos referimos según lo manifiesta ROCHER 1990 "Socialización es el proceso por cuyo medio la persona humana aprende e interioriza, en el transcurso de su vida, los elementos socioculturales de su medio ambiente, los integra a la estructura de su personalidad, bajo la influencia de experiencias y de agentes sociales significativos, y se adapta así al entorno social en cuyo seno debe vivir" concordamos con este criterio, puesto que creemos que el hombre es un ser social, y en virtud de actividades socializadoras se consigue la relación con los demás. Las habilidades sociales son el resultado de predisposiciones genéticas y de las respuestas a las estimulaciones ambientales.

Es necesario que las autoridades correspondientes socialicen la nueva legislación mediante talleres o charlas específicas adecuadas buscando hacer conciencia en el cumplimiento de la norma vigente.

Difusión.- propagación de algo, especialmente del conocimiento de una noticia o un suceso

Para lograr el cumplimiento de las disposiciones en materia de Tránsito contenidas en la Ley y por ende de los derechos fundamentales como son La libertad de Tránsito, Movilidad, Seguridad Vial reconocidos por la Constitución de la República del Ecuador, es necesario generar un plan de acción encaminado a la difusión de las normas de Tránsito.

El Ministerio del Sector de Tránsito y Transporte Terrestre, La Comisión Nacional de Transporte terrestre tránsito y Seguridad Vial y sus Órganos desconcentrados y la Dirección Nacional de Control tiene dentro de sus funciones la difusión de las normas de Tránsito como elemento de prevención de violación a

las mismas, pero es preciso tomar en cuenta que generalmente los ministerios cuentan con una escasa dotación de funcionarios y escaso personal no suficientemente calificado para desarrollar las tareas que le han sido asignadas. Sería necesario poner especial atención a los procesos de selección de personal, la capacitación y formación permanente al interior de los ministerios.

En este sentido es necesario que el Estado desarrolle medidas innovadoras que incorporen el uso de las nuevas tecnologías de información y comunicación para tener un acercamiento a los medios de comunicación masivos y también la implementación de campañas de difusión sobre la normativa de Transito tanto a nivel de la población general como respecto a grupos definidos.

1.3.2.1. Problemas.

La Ley de tránsito fue aprobada en julio del 2007 antes que se apruebe la constitución vigente. Esto genera serias contradicciones jurídicas especialmente porque los gobiernos locales tienen competencias en el manejo del tránsito. Fuente: <http://www.elmercurio.com.ec/238971-socializacion-a-la-ley-de-transito-coincidio-con-la-conformacion-de-la-mancomunidad-de-choferes-2.html>

Tal como se ha reducido la intensidad de la socialización de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se ha disminuido la intensidad del control que esta nueva Ley requiere, generando un peligro constante al existir un alto nivel de incumplimiento; pues el dejar de ejercer control sobre el cumplimiento de una norma nueva, traerá consigo un incremento de infracciones y por consiguiente la producción de accidentes de tránsito.

A pesar de los esfuerzos en el tema de Educación Vial, esta acción solamente está dirigida a un sector específico de la población estudiantil, que es una de las falencias en la materia, pero sin duda también debemos acotar que la concienciación de todos los miembros de la sociedad debe ser mayor por lo que consideramos según la página de internet <http://paularomo.blogspot.com/2008> ROMO, María Paula en el tema de La Ley de Transito manifiesta “el

incumplimiento de la Ley por parte de las personas, es uno de los problemas más graves, pues no nos alcanzamos a tener un policía para cada ciudadano, eso sería materialmente imposible, se necesita crear una cultura de cumplimiento de la Ley” coincidiendo con lo expresado la concientización de los ciudadanos permitirá un mayor desarrollo en esta actividad, solamente su responsabilidad evitara que se produzcan más accidentes de tránsito y esta se lograra con capacitación y difusión.

Las acciones represivas (sanciones, multas) deben ser secundarias, primero hay que enseñar para lograr un estado de respeto y de colaboración de la ciudadanía reconociendo los problemas de este.

La falta de socialización de la nueva ley ha generado además discrepancias entre policías y ciudadanos debido al desconocimiento del nuevo instrumento jurídico por parte de una gran mayoría de la población, incluyendo a los peatones que generalmente piensan que la ley regula solamente la circulación vehicular.

Existen sectores que rechazan la Ley de plano, por considerarla represiva, mientras otros la creen adecuada porque mejorará el tránsito, precisamente porque se ejercerá un mejor control de la autoridad y generará el autocontrol en los conductores. Con todo lo explicado es imperioso considerar porque la necesidad de Reformar la Ley de Tránsito a través de la reforma realizada

1.3.2.2. Medios de Difusión.

Debe buscarse mejor mecanismo para difundir la Ley, de ser posible mediante el uso de los medios de comunicación y con la distribución gratuita y controlada de folletos con el contenido de la misma, realizando campañas en colegios, escuelas y universidades; sin dejar de lado la capacitación de los choferes profesionales y no profesionales parte fundamental del sistema de tránsito, algo similar al que se realizó con el proyecto de Constitución, pero, indudablemente en menor escala.

De tal forma los principales medios de difusión con respecto a la Ley de Transito sería los medios de comunicación, radio, televisión, sugiriendo inclusive al Ejecutivo se utilice los enlaces sabatinos ya que estos tienen gran sintonía, realizando cada sábado una simple pero concisa explicación de las reformas más relevantes de la norma vigente. Cumpliendo con lo que la Constitución dispone cuando manifiesta que el estado debe garantizar la educación a su pueblo.

Esta actividad no sería un gasto oficial sino una inversión, porque el resultado está dirigido a prevenir el comedimiento de infracciones y evitar accidentes de tránsito.

1.3.3. Los factores que intervienen en los accidentes de tránsito.

1.3.3.1. Causas Humanas.

Es muy importante conocer y analizar las diferentes causas de los accidentes de tránsito y la forma como suceden, para así poder utilizar ese conocimiento para el crecimiento personal y poder determinar, desde el punto de vista profesional, las posibles soluciones a los mismos, bien para atacar de raíz el problema o para disminuir el nivel de incidencia de los mismos.

Empezamos por enunciar que es un Accidente de tránsito, el mismo que se encuentra definido como aquel perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido en mayor proporción a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales en la vía.

Los accidentes siempre tienen una causa de producción, razonando podríamos decir que en el accidente concurren una serie de causas, cuyo resultado es la producción del siniestro, la causa de un accidente es cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual ese accidente no se hubiera producido;

cuando hacemos referencia a las causas humanas se considera que podrían ser producidas por imprudencia, negligencia, impericia, y culpa reglamentaria, mismas que podrían ser controladas con capacitación y educación en materia de tránsito y Seguridad Vial.

Debidas al conductor:

Exceso de velocidad.

Una de las causas de accidentes de tránsito o tráfico es el exceso de velocidad: cuanta más velocidad se lleva, más difícil es controlar un coche en caso de emergencia, y peores son las consecuencias en caso de choque, vuelco, etc.

Fuente: FERRERO, Federico
[http://www.andina.com/b2evolution/index.php/noticias – aire – libre/supervivencia-emergencias-sobrevivir/supervivencia-desastres – catastofes – humanas/supervivencia – accidentes/exceso_velocidad_accidentes_trafico_tran](http://www.andina.com/b2evolution/index.php/noticias-libre/supervivencia-emergencias-sobrevivir/supervivencia-desastres-catastrofes-humanas/supervivencia-accidentes/exceso_velocidad_accidentes_trafico_tran)

Según la Comisión Europea de Seguridad Vial, en el artículo publicado en la dirección electrónica http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding/index_es.htm, manifiesta que el exceso de velocidad es uno de los mayores problemas de seguridad vial y un factor determinante en alrededor del 30% de los accidentes mortales de tráfico. Asimismo, aumenta sustancialmente el riesgo de sufrir un accidente.

Entre el 40 y el 50% de los conductores conducen más rápido de lo que recomienda el límite de velocidad, y entre el 10 y el 20% superan tal límite en más de 10 km/h. El exceso de velocidad no sólo aumenta el riesgo de sufrir un accidente sino que también aumenta las probabilidades de sufrir lesiones graves o de morir en un accidente.

No existe una solución única para el problema del exceso de velocidad. Se requiere una combinación de un mejor trazado de las carreteras, los límites de

velocidad y la concienciación de los conductores. Los límites de velocidad deben indicarse con claridad y vienen dados por la función de la vía, la composición del tráfico y el trazado. Sistemas como los badenes y los estrechamientos pueden resultar efectivos para controlar la velocidad.

El cumplimiento de la ley sigue siendo un elemento disuasorio importante para los infractores. Las medidas tradicionales para asegurar el cumplimiento incluyen controles policiales de velocidad en las carreteras y actualmente se encuentra en ejecución el empleo de radares de control de velocidad. Gracias a nuevas tecnologías como la identificación electrónica de vehículos, el control inteligente de velocidad y las cajas negras, en el futuro será posible asegurar el cumplimiento de los límites de seguridad en todas partes y en todo momento.

Hay sin embargo cierta controversia sobre cómo se tiene que luchar contra el exceso de velocidad. En algunos países se entiende que la solución es bajar el límite de velocidad máxima, pero el caso es que en otros países donde el límite es mucho mayor, puede incluso haber menos accidentes que en los que se limita la velocidad. La razón quizás radica en que lo importante no es la velocidad máxima en sí, sino respetar la velocidad máxima junto con las normas de conducción establecidas. Es decir, es lo mismo en cierta forma ir a 120 Km/h que a 150 Km/h de velocidad máxima, si esta es la permitida. Pero si la velocidad máxima es 120, lo que es un peligro es que se vaya a 150.

Para controlar a los que infringen las normas de velocidad máxima es que se trata de implementar los sistemas de radares fijos y móviles en carreteras y rutas de muchos lugares del mundo. Estos sistemas lo que hacen es medir la velocidad del vehículo, y registrar a aquellos que exceden la velocidad máxima para después multar a los conductores. El problema es, por un lado, que la aplicación del sistema de radares no es homogénea, y por el otro, que en el mercado existen varias "contramedidas electrónicas" para anticiparse al control de los radares y burlarlos.

Para empezar, debido a que ni la medición de los radares es exacta, ni la velocidad de un vehículo totalmente constante, hay que tener en cuenta que los radares generalmente tienen un límite de tolerancia sobre la velocidad máxima de 5-10 Km/h. Es decir, si la velocidad máxima es de 120 Km/h, ir a 130 Km/h no sería penado. Esto es en sí ya un problema del propio sistema, que hace que (sabiendo esto) la velocidad máxima real pase a ser distinta de la estipulada por las señales de tránsito. Por otro lado, la forma de calcular la velocidad no es siempre la misma. En algunos casos es un radar el que se ocupa de medir y calcular un tramo de recorrido de un vehículo. En otros, existe un radar o medidor "testigo" en un punto, y más adelante otro, y de ambos se saca un promedio. Este último sistema de radares por pareja lo que hace es evitar que una disminución de la velocidad a la altura del segundo radar salve al conductor de una posible sanción, ya que el promedio de velocidad teniendo en cuenta el primer radar puede seguir siendo mayor.

Pero hecha la ley, hecha la trampa. Actualmente existen sistemas que informan en ruta de la existencia de radares, tanto fijos como móviles. Estos sistemas pueden venir incorporados a un GPS para vehículos (lo más normal) o ser independientes. En cualquier caso, pueden funcionar de dos formas distintas:

- Avisando de la existencia de un radar fijo en función a los datos de la existencia de dichos radares que tiene cargado en su base de datos.
- Detectando en el momento el radar.

Cuando un conductor que posee uno de estos sistemas tiene una "alerta de radar" (parece digno de una aeronave de combate, pero hablamos de algo más mundano), dependiendo de lo avanzado que sea su sistema, se le avisará por voz o con una alarma y tendrá que manualmente reducir la velocidad para evitar la sanción del radar; o (si es un sistema asociado al propio vehículo) la velocidad se le limitará o disminuirá de forma automática.

Esto significa que un conductor con este sistema tendrá tendencia a andar a velocidades superiores a las permitidas por todas partes, y sólo la controlará

donde haya controles. El problema es que los controles no están en todas partes, es más, están en muy pocos lugares, de ahí que conductores con estos sistemas (cada vez más) son un tremendo riesgo potencial para el resto de los conductores que sí respetan las velocidades máximas en todos lados.

Curiosamente existe la paradoja de que en muchos países las autoridades están obligadas a informar sobre las ubicaciones de los radares fijos. Esto parece un despropósito, porque de esta forma se nutren estos sistemas que (por otro lado) son en muchos casos legales de hecho, existe un cierto limbo legal en muchos casos, que hace que todavía no esté bien definido cuáles sistemas de detección de radares son legales, y cuáles no.

Imprudencia al conducir.

De acuerdo a la definición del Free Dictionary, la imprudencia es la falta de juicio, sensatez y cuidado que una persona demuestra en sus acciones: además se ha llegado a concebir como la principal causa de accidentes de tráfico, un estado de inconsciencia, o ausencia de prudencia. Fuente: <http://es.thefredictionary.com/imprudencia>

Lejos de lo que la mayoría cree, se registran altos índices de accidentes en las calles céntricas y avenidas (a baja velocidad) tanto como en las rutas interprovinciales. Según las estadísticas es más peligroso conducir por el centro que por las rutas: de 2.702 impactos, el 59,31% fueron en la ciudad. Aunque no existen estadísticas respecto a las causas que provocan los accidentes, las autoridades afirman que un alto porcentaje es responsabilidad de los conductores.

Hay una idea equivocada y muy arraigada en la sociedad que apunta a considerar a las normas de seguridad vial (como el uso del cinturón) y los operativos de control como una molestia, como si se quisiera atentar contra la libertad del conductor, pero lo cierto es que esos trabajos pretenden salvar vidas, crear hábitos seguros. Fuente: LA GACETA – ARGENTINA http://www.lagaceta.com.ar/vernota.asp?id_seccion=108&id_nota=262421

Se ha determinado que las personas tendemos a transgredir las normas, como si estuviese impreso en nuestra naturaleza. Para las autoridades de tránsito entre las principales causas de los accidentes de tránsito figuran hechos como la mala costumbre de pasar por la derecha, la imprudencia y la falta de respeto por los semáforos.

Una gran cantidad de accidentes se producen por la imprudente actitud de conductores de autos y camiones en las carreteras y, en la ciudad, por jóvenes inexpertos y alcoholizados que conducen con mayor imprudencia. La gente es muy imprudente, y deberían existir más controles para evitar que haya más víctimas. Las normas no se respetan porque nadie piensa en la vida y esto sucede porque ahora todo el mundo vive apurado y no se considera el valor que tiene este bien.

Según las versiones de la colectividad los peores conductores, son los taxistas y conductores de buses. Ellos se sienten los dueños de las calles. Los choferes se creen poderosos manejando un bus y siempre están arrinconando autos. Creen que tienen más derechos que los demás y, sin dudas, los taxistas son los más transgresores porque no respetan las normas de tránsito y paran en cualquier parte con la excusa de llevar a un pasajero, en una actitud por demás imprudente e irresponsable. Hay muchos imprudentes al volante.

Los accidentes no son producto del destino sino de la imprudencia para manejar. Nadie piensa en el otro y todos creemos que nunca nos pasará nada”.

Influencia alcohólica o de otras drogas.

Manejar bajo los efectos del alcohol u otras drogas es un delito grave. Miles de personas pierden la vida en todo el país porque alguien toma la decisión de manejar después de haber tomado bebidas alcohólicas u otras drogas ilegales.

Este es un crimen sin justificación, sin sentido y violento el cual nos afecta a todos. No hay manera de saber cuántos miembros de familia y amigos sufren de

un tremendo dolor y graves problemas económicos a causa de este delito. Las vidas de las víctimas inocentes y sus familias son afectadas para siempre.

Las consecuencias personales pueden ir desde el hecho que ocasiona un gran dolor a tu familia, a los amigos, a los seres queridos, separación de los hijos y familia, pérdida del empleo, pérdida del apoyo para tu familia, pérdida de respeto por la comunidad, y vivir con el terrible conocimiento de haber lesionado o matado a una persona inocente.

Por eso se han desplegado campañas de concientización para que la ciudadanía piense en la seguridad personal, la de la familia, y la de todas las personas con las que se comparte el uso de las calles. Cuando antes de conducir y se tenga pensado tomar, se deberían hacer los arreglos de antemano para llegar al destino sin peligro. Es necesario recordar que el alcohol es una droga y que sus efectos incapacitantes comienzan desde el primer trago.

No cabe duda que de entre los múltiples factores de riesgo causantes de accidentes de circulación el alcohol adquiere una especial significación en referencia al factor humano, máxime cuando se alcanza el estado de embriaguez a ello ha de sumársele el consumo de drogas de abuso, por la incidencia directa de tales sustancias en las facultades psicofísicas de los conductores.

A esta intrínseca peligrosidad responde el Código penal que castiga la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, precepto que en nuestro ordenamiento convive con la prohibición administrativa de circular con determinadas tasas de tóxicos y con la correspondiente sanción en caso de infracción. Por otra parte, se castiga la conducta de quien, siendo requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas. También este precepto tiene su correlato en la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito Terrestre y Seguridad Vial.

Desacato a las disposiciones de tránsito.

A pesar de lo grandes esfuerzos que las autoridades realizan para que la ciudadanía disponga de vías debidamente construidas y señalizadas, amplios espacios, bermas y puentes peatonales para los peatones, que les permiten cruzar la calle con la mayor tranquilidad y sin el menor riesgo de ser objeto de algún accidente de tránsito, controles para verificar si los vehículos están llevando consigo los documentos de revisión técnico mecánica y otros que aseguran su buen estado, controles para que los conductores presenten sus documentos legales como licencia de conducción que los acreditan como profesionales del volante, en la práctica se convierte en un anhelo donde la figura del control de las autoridades de tránsito y seguridad vial no son más que una buena intención.

Sin embargo esta aspiración de vivir en un ambiente de tranquilidad, sana convivencia y adecuada adaptación del hombre con una propuesta de movilidad donde la velocidad y nuevos medios de transporte se imponen, es casi una utopía, pues la cotidianidad en la ciudad, las vías intercantonales e interprovinciales y hasta en algunas de las denominadas vías terciarias, refiriéndose con ello a las carreteras que conducen a las poblaciones campesinas, muestra un panorama muy distinto a lo soñado por muchos.

A diario nos encontramos con realidades tan lamentables como peatones atropellados por vehículos cuyos conductores presentaban síntomas de embriaguez, o se dan a la fuga al momento de ocurrir el accidente sin el menor vestigio de condolencia con sus congéneres pasajeros; buses de transporte público volcados sobre la ladera como consecuencia del exceso de velocidad o pérdida del control tras ser cerrado por otro vehículo y, en la ciudad infracciones no menos significativas como invasión del espacio destinado para los peatones o cruce de semáforos en rojo por algunos conductores que se jactan de su supuesta capacidad sobrenatural para ir al volante, etc.

Ahora bien, a no ser por la entrada en función de un tercero, en este caso de los policiales y demás organismos encargados del tránsito y la seguridad vial quienes buscamos con nuestro conocimiento y preparación ayudar a entender y ejecutar la reglas que surgen espontáneamente como resultado de esa interacción recién

desarrollada entre hombre y maquina, el caos en las vías seria el acto central y la pérdida de vidas humanas incalculable. Lamentablemente y pese a los esfuerzos tanto de las entidades encargadas de esta área así como el de los policiales que a diario intentan dotar de una mejor seguridad en las vías y por consiguiente una mejor movilidad; los esfuerzos han sido insuficientes, de acuerdo a todos aquellos accidentes reportados diariamente.

Bien, en este aparte surgen algunos interrogantes como por ejemplo: a qué se debe el desacato o irrespeto por las normas de transito; lo cual se ha constituido en una de las principales fuentes de sucesos nefastos. Pues, en el sentido más amplio podemos recurrir a la cultura vista esta como una dimensión del hombre que le permite enfrentar el entorno.

Los hábitos son pieza esencial en la manifestación de una cultura y en nuestro país aun no están plenamente constituido el habito de la sana movilidad. Todo ello porque este tema es relativamente nuevo. Específicamente en el Ecuador los primeros carros ingresaron en el año 1.904 Y las vías en muchas regiones eran tan solo caminos de herradura que posteriormente fueron siendo acondicionados para los nuevos medios de transporte; así mismo, la migración de familias desde la zona rural a la urbana hace que se empiece por parte del gobernante de turno a pensar en la construcción de grandes vías; esta transformación del país en lo relativo a la movilidad es sumamente reciente y por consiguiente bastante problemática. Valga decir, que en algunas regiones persisten como medio de transporte los semovientes y las trochas como vías de acceso lo cual nos lleva a intuir que en efecto aún falta mucho para acercarnos al menos un poco al ideal de movilidad que deseamos.

En este mismo sentido no hemos de descartar otros factores pre disponentes de accidentalidad en el campo vial como: las creencias erróneas de ciertos conductores que hacen caso omiso a las reglas hasta cuando se encuentran con algún agente del orden, sugiriendo que por ejemplo el hecho de utilizar el cinturón de seguridad o el casco es para cumplirle al policía mas no para minimizar el daño que pueda ser causado en caso de un accidente de tránsito.

También existen las actitudes desafiantes donde se juega al gato y al ratón con las autoridades; ah! Y que no se olvide el exceso de confianza, el abuso de poder (vehículos grandes adelantando en cualquier tramo y obligando a los más pequeños a orillarse) y porque no decirlo el desconocimiento de tales normas por parte de los que van al frente del volante.

Aquí entra a concursar la corrupción, lo advertimos cuando se expiden licencias de conducción sin que el beneficiario tenga la más mínima idea de manejo del vehículo o nos enteramos de que tal conductor tiene una larga lista de sanciones tan solo cuando comete una infracción que escandaliza a la población en general y este es investigado penalmente.

En este orden de ideas es preciso concluir que el desacato a las disposiciones de tránsito en gran medida son un mal de carácter social directamente relacionado con la falta de cultura de respeto a las normas legales establecidas, y que afecta en todas las áreas del convivir social de nuestro querido país, constituyéndose en el cáncer que se filtra en todos los espacios, en ocasiones trunca y en otras enlentece toda intención de iniciar procesos que concluyan con una clara concienciación de acatamiento a las normas que rigen al tránsito y en general a todos aquellos actos donde interactúa el hombre y la maquina.

Sin embargo, no hay por qué alarmarse pues si nos damos a la revolución de las pequeñas cosas, es probable que empecemos a cambiar ese panorama oscuro y desolador que hoy envuelve a muchos ecuatorianos; así mismo, apoyándonos en los viejos se ha de retomar la frase “el ejemplo educa ” y por lo tanto nuestra actitud así como nuestras conductas poco a poco y de manera progresiva podrán en su momento hacer mella en todo aquello que hoy dificulta y hasta imposibilita la aprehensión de los nuevas maneras de vivir según lo exige la modernidad.

Recordemos pues que poner a hacer planas como castigo o grandes multas tras cometer una infracción, son acciones tardías y poco eficaces dado que un hábito requiere de ciertos pasos concebidos en la formalidad de la educación. Fuente: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Ensayo/1010389.html>, por estas razones

creemos que la solución no es endurecer penas e implantar acciones por coacción, creemos fehacientemente en la educación y la cultura de respeto.

Fatiga, cansancio.

La fatiga es la cuarta causa de siniestralidad con víctimas mortales en las carreteras ecuatorianas. Según datos de la Policía Nacional, en lo que va del año se produjeron 136 accidentes mortales por fatiga y sueño en carretera, con un resultado de 151 muertos, 62 heridos graves y 70 heridos leves. Sin embargo, según distintos estudios elaborados por el Automóvil Club del Ecuador (ANETA), es un factor de riesgo que se puede combatir. Parar cada 200 kilómetros o 2 horas de conducción, realizar unos estiramientos y beber un refresco que mantiene la capacidad de atención, de forma que el tiempo de respuesta ante un obstáculo es un 26% más rápido, ayudan a prevenir su aparición.

La fatiga es la respuesta natural del organismo frente al esfuerzo físico como mental sostenido en el tiempo. Es un estado de “lasitud” consecuencia de un esfuerzo prolongado en el cual la persona nota dificultad o falta de motivación para continuar dicho esfuerzo o trabajo. También puede definirse como una pérdida del alerta, la cual eventualmente puede terminar en sueño.

La fatiga se caracteriza por habilidades disminuidas para trabajar, reacciones lentas, reacciones erróneas, deterioro de la vigilancia y del alerta, discernimiento menoscabado, deterioro del juicio del conductor sobre su propio estado de fatiga como para reconocerlo. Falta de capacidad para prever o anticiparse para evitar un incidente o siniestro.

Lo anterior resulta preocupante cuando consideramos que durante un pestaño de 1 segundo, mientras se conduce a 90 km/hr, se puede avanzar 25 mts; por lo tanto es posible generar un accidente.

También hay que tener claro que la fatiga está presente en personas sanas que se desempeñan en estos sistemas de trabajo, por lo que deben construirse los

procedimientos pertinentes al tipo de trabajo o puesto. Los conductores, la supervisión y la empresa que diseña estos sistemas de trabajo deben tener claro que la fatiga estará siempre presente y por lo tanto hay que trabajar para aprender a reconocerla para generar los procedimientos ad hoc que permitan mitigarla y ojalá controlarla. Al reconocerla se podrá trabajar sobre sus factores contribuyentes. También son parte del problema los encargados de regular a estas empresas ya que permitieron la existencia de este sistema de turnos con incentivos salariales perversos.

Debidas al peatón:

Desacato a las normas viales.

Aunque en el caso de los peatones, la inobservancia de la Ley no se evidencia de forma clara como en el de los conductores, el incumplimiento de las normas es un factor que incide directamente en el funcionamiento del sistema de tránsito, siendo en la mayoría de los casos el causal de la generación de los Accidentes de Tránsito.

De acuerdo a la normativa vigente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Título IV De los actores de la seguridad vial, en el Capítulo I De los usuarios de las vías, en la Sección 1 De los peatones, en el Art. 198 manifiesta que son derechos de los peatones los siguientes:

- 1) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- 2) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- 3) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- 4) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de

las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

5) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

6) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,

7) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

En el artículo 199, manifiesta que durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten;

b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;

c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;

d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos;

e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;

f) Cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente;

g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;

h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;

i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,

j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Además en el artículo 200, la Ley establece que las personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,

b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Podemos entonces esgrimir que existe una legislación vigente para ser cumplida por los peatones y de esta manera especialmente en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que tienen los mismos, podemos apreciar que estas no se cumplen en forma adecuada, pues con preocupación observamos que a cada momento del día que los peatones desacatan las normas establecidas, por ejemplo quieren hacer parar al transporte público, de alquiler o sus propios autos en lugares no autorizados para este fin, no utilizan los pasos cebras, pasos deprimidos, puentes peatonales, etc., situación que incrementa las posibilidades que por su causa se generan Accidentes de Tránsito.

Debidas al pasajero:

Distraer al conductor.

El conductor debe prestar atención a los peligros y condiciones de la carretera, ya que estos pueden afectar al propio vehículo, y no dejar que las distracciones externas afecten los buenos hábitos al conducir. Los carteles, las casas, los peatones, etc. pueden atraer la vista del conductor y llamar la atención. Es importante no olvidar que en la carretera es vital estar completamente atento. Una distracción puede ser fatal.

Los accidentes son inevitables sin una completa atención al camino. Una mujer atractiva (o un hombre) puede distraer al conductor causando generalmente accidentes traseros y demostrando que es necesario tener el ojo pegado en la carretera, los niños, las mascotas, la comida, las bebidas, y otras distracciones que nos permitimos detallar a continuación pueden contribuir a la distracción del conductor y causar un evento no deseado.

Niños/Otros pasajeros:

La atención del conductor debe permanecer en la carretera. Los niños o los otros pasajeros aumentan las probabilidades de tener un accidente, ya que distraen al conductor. Todos los pasajeros deben de estar atentos y con los cinturones de seguridad abrochados. Los niños, en especial, distraen al chofer y aumentan las probabilidades de accidentes.

Desacato a las normas viales.

Por intrascendente que parezca el hecho de que los peatones y pasajeros usuarios del sistema de tránsito acaten las normas de tránsito para que este se desarrolle con normalidad, este es un hecho preponderante al momento de evaluar las causas de los accidentes de tránsito. Los estudios nos demuestran que en un elevado número de los accidentes de tránsito, los peatones o pasajeros han jugado un importante nivel de involucramiento, evidenciándose la importancia que tiene el

comportamiento de estos agentes del sistema de tránsito, comportamiento que demuestra la falta de cumplimiento de las normas establecidas.

Queda evidenciado que cualquier norma aunque este extremadamente bien redactada sino se aplica no tiene ningún valor, trascenderá como una simple declaración retórica; por ello vale la pena hacerse eco de lo expuesto por la Organización Mundial de la Salud, en sus recomendaciones dictadas dentro de la conmemoración del día mundial de la salud en el año 2004, en el que sugería a los gobiernos “aplicar las leyes que ya existen en materia de Seguridad Vial”.

1.3.3.2. Causas viales:

Mal estado y falta de mantenimiento de las vías.

Cuando una vía se encuentra en mal estado, las posibilidades que ocurran accidentes de tránsito por esta causa se incrementan, con consecuencias que en el mejor de los casos dejan como saldo un automóvil destrozado, fierros retorcidos de partes metálicas, que son testigos de la violencia con que puede actuar una carretera en malas condiciones.

Las malas condiciones de una carretera no solo se evidencian en la capa asfáltica o de concreto, según sea el caso, además se deben tomar en consideración los complementos o accesorios que hacen que la vía sea declarada como segura, elementos como guardavías, que sirven para evitar que un auto se descarrile.

Los guardavías (o barandas) son estructuras de metal que corrigen y encauzan el flujo de los vehículos, pero en algunos casos, lejos de mitigar el impacto, lo agravan. El nuevo reglamento que regula la instalación de estas barandas busca precisamente que estas no se coloquen al azar, sino que respondan a un criterio más técnico y puedan amortiguar a la larga el impacto.

El constante aumento del número de vehículos en circulación, ha generado de igual manera un crecimiento de los índices de las cifras de accidentes de tránsito.

Lo llamativo es que gran parte de ellos no ocurren en trochas de impresionantes abismos o en curvas de la muerte, sino en carreteras planas y lineales donde se cae en la tentación de la velocidad.

Parece que en rutas peligrosas los choferes tienen más cuidado que en zonas urbanas, donde se confían, las autoridades señalan que la confianza a veces juega en contra.

Actualmente el Gobierno Nacional desarrolla estrategias para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de las obras viales para implementar un modelo de vías que eviten los errores humanos o lo que en otros países se conocen como vías que perdonan errores, para lograr la meta de contar con pistas que tengan condiciones mínimas de prevención. Se trata de que los conductores no mueran por sus errores y de reducir la severidad de las colisiones.

En concreto, las actividades del Gobierno en este sentido tienen como objetivo identificar las imperfecciones de las vías y plantear las soluciones. En especial se señala como prioridades mejorar la visibilidad nocturna y la señalización, ampliar las curvas, corregir pendientes y colocar guardavías.

Otro tema que también se ha analizado es el incontenible crecimiento del flujo vehicular en vías principales como la panamericana que pasa por el centro de la ciudad, donde el tránsito ha superado la capacidad de la vía, y es donde los autos livianos intentan pasar a los pesados, pero en ese intento es cuando se producen los accidentes, evidenciándose, en este caso la necesidad de que a mediano plazo, se ejecute la ampliación a seis carriles, aunque para ello se debe recurrir a actividades que incluyen habilitar vías alternas.

Pero, Qué características debe tener una carretera para mitigar el impacto de un accidente.

De acuerdo a las condiciones climáticas de nuestro país, las vías deben tener un buen sistema de drenaje y recibir un mantenimiento constante; se tiene que

implementar una rigurosa señalización y también otorgar los anchos necesarios a las curvas de acuerdo con cada caso; e insistir en la capacitación de choferes, peatones y a todos los que deben involucrarse en el proceso de tránsito.

Inadecuada señalización en las carreteras y autopistas.

Según el Manual de Manual de Señalamiento para Autopistas de la secretaría de Obras Públicas de Argentina la premisa fundamental del señalamiento de una vía es informar adecuadamente a los usuarios pero especialmente a aquellos conductores no familiarizados con la autopista o con el área circundante, a través de mensajes claros, que permitan a los conductores llegar a su destino en forma segura, progresiva y ordenada.

Básicamente, el señalamiento de una autopista debe ser diseñado de manera tal que sus elementos puedan ser vistos, leídos o interpretados por los conductores que se aproximan a ellos, con tiempo suficiente para poder realizar las maniobras adecuadas. Fuente: Manual de Manual de Señalamiento para Autopistas de la secretaría de Obras Públicas de Argentina.- http://www.occovi.gov.ar/obra/pdf/manual_vigente2.pdf

Por estas razones, si una vía es deficientemente señalizada, nuevamente las posibilidades de que existan accidentes se incrementan al poner a los conductores una suerte de incertidumbre que obligatoriamente les va a producir efectos colaterales como la preocupación y el desconcierto de no saber en qué momento la vía puede cambiar de ruta o de estado o peor aún en qué momento la vía puede terminar, terminando literalmente con las vidas de los conductores que se han aventurado a conducir sobre esas infraestructuras en mal estado, de ahí que recalcamos la necesidad de disponer de vías que nos proporcionen la información necesaria para realizar un traslado en buenas condiciones.

1.3.3.3. Causas ambientales:

Condiciones adversas:

Cuando se conduce bajo circunstancias meteorológicas adversas se produce un aumento de la fatiga, ya que la atención a la carretera por el aumento del riesgo, al tráfico, o la baja visibilidad aumenta el estrés y el cansancio, con un aumento del peligro en los tramos finales de nuestro viaje. Fuente: <http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/84577>

Estas condiciones demandan que se realice más descansos de lo habitual (como máximo cada 2 horas o 200 kilómetros), y se deba aprovecharlas paradas para llenar de combustible el vehículo, ya que en caso de existir algún obstáculo en la vía que obligue a una detención prolongada le será de mucha utilidad.

Es por esto que se recomienda que para conducir, se debe llevar ropa cómoda, pues con abrigos o ropas pesadas, se dificultará la movilidad dentro del vehículo y puede restar eficacia al cinturón de seguridad. Siempre se debe llevar una temperatura correcta dentro del vehículo, entre 21 y 23 grados, ya que además de evitar que aparezcan síntomas de somnolencia y una disminución de su capacidad de reacción ante cualquier imprevisto, y esta temperatura evitará empañamientos que dificulten la visibilidad de la carretera y su entorno.

1.3.3.4. Causas automotrices:

Mal estado del vehículo.

Estaría por demás describir el hecho que el mal estado de un vehículo es un factor que inminentemente conduciría a la generación de un accidente de tránsito, pero en las circunstancias en las que se desarrollan las actividades de tránsito, no solamente se puede apreciar vehículos particulares en malas condiciones de tránsito, sino que los vehículos que prestan servicios de transporte público o masivo, y que supuestamente están sujetos a las exigencias de la autoridad competente en materia de control vehicular y de sus propias organizaciones, se encuentran en deplorables condiciones mecánicas, estructurales y de mantenimiento, condiciones que han concluido con lamentables accidentes de

tránsito que han cobrado la vida de miles de compatriotas que en forma confiada han optado por el transporte de este tipo.

Esta realidad ha obligado a las autoridades de tránsito a proponer e implementar un sinnúmero de controles y exigencias que de a poco tendrían que dar los resultados deseados, si los dueños y conductores de las unidades de transporte hicieran conciencia de la responsabilidad que representa trasladar vidas humanas de un sitio a otro.

1.3.4. La norma de tránsito como factor de prevención y su inobservancia

La prevención de accidentes son aquellas reglas o medidas que cumplen la función de proteger a las personas de cualquier desgracia, en ocasiones, de lesiones y daños materiales que proceden de ellos, nos permiten ser conscientes y tener precaución del hecho.

Los accidentes de tránsito representan la tercera causa de mortalidad en el Ecuador. El exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías, junto a la irresponsabilidad del conductor al consumir bebidas alcohólicas y otras drogas, representan los factores que condicionan el alto índice de accidentes viales.

La prevención es un factor muy importante para la seguridad de las personas, permite darnos cuenta que conducir no es solo encender un auto y echarlo a rodar, es una responsabilidad, ya que de esto depende la vida de nuestros familiares, transeúntes, otros conductores y de nosotros mismos.

Además los daños físicos y psicológicos de uno o más integrantes de una familia que haya sido víctima de accidentes de tránsito son a menudo irrecuperables. Según los especialistas, los accidentes viales generan situaciones de desajuste emocional, depresión o frustración.

No obstante los accidentes de tránsito no solo causan pérdidas humanas sino también materiales,

En nuestra opinión se deben implementar medidas para evitar y disminuir las cifras tan alarmantes de accidente de tránsito, debe haber concientización por parte de la población ya que esta es una realidad que a todos nos concierne. Día a día mueren más y más personas por su propia inconsciencia así como personas inocentes que se ven afectadas por los actos imprudentes de algunos conductores incluso de algunos peatones. Algunas de esas medidas pueden ser:

- Conducir el vehículo con documentos en regla.
- No utilizar el teléfono celular mientras se conduce.
- No ingerir bebidas alcohólicas si se va al volante.
- Conducir manteniendo la distancia con el vehículo de adelante.
- Respetar siempre las señalizaciones viales.
- Conducir con el cinturón de seguridad puesto, y que el mismo, se encuentre bien anclado.
- No permita que los menores viajen en la parte delantera del auto menos aún si no están amarrados al cinturón de seguridad.
- Es de relevancia reflejar que la legislación nacional de tránsito, debe imponer nuevos métodos de prevención de accidentes automovilísticos.

1.3.4.1. La relevancia de la prevención.

El conocimiento de la ley, su respeto y cumplimiento son indispensables para el desarrollo de la democracia y el bienestar social del Ecuador. Estos factores son los pre-requisitos necesarios para poder alcanzar y mantener una sociedad ordenada, disciplinada y respetuosa. Así es como el pueblo podrá disfrutar de un nivel apropiado de paz, seguridad y tranquilidad.

Entre los aspectos de mayor relevancia contenidos en la nueva Ley, Saidén Ojeda destacó la prohibición del uso del celular y otros dispositivos distractores mientras

se conduce un vehículo; la regulación de las escuelas de manejo; la creación de un Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad; la implementación de operativos para prevenir infracciones a la Ley utilizando instrumentos especializados, y la contratación de un seguro por daños a terceros, el SOAT, cuyo objetivo es proteger el patrimonio de las familias, sobre todo de bajos recursos económicos.

Entre esas medidas están la creación de nuevas vialidades; la instalación de más semáforos y señales; la impartición de educación vial en escuelas a través del programa Patrullas Escolares y el Grupo Escudo; y la capacitación a operadores del transporte urbano de pasajeros y a conductores de empresas públicas y privadas, el llamado a los guidores de vehículos para que conozcan la nueva Ley, y a la sociedad en general para que cada cual tome conciencia de lo que le toca hacer para evitar accidentes y para que se preserve la seguridad y la armonía en las calles y carreteras .

1.3.4.2. Violación de las normas

Una violación de tránsito es cualquier desacato de la ley cometidas por el conductor de un vehículo mientras está en movimiento. El término "movimiento" que la distingue de otras violaciones como violaciones de estacionamiento, violaciones equipo, o violaciones documentación relativa al seguir. El Estado y los funcionarios gubernamentales en muchos países no están en capacidad de aplicar efectivamente la ley y de velar por el orden. Esto se debe en parte a la idiosincrasia de estos pueblos, que implica ignorancia, indiferencia, corrupción y mal manejo por parte de los organismos responsables.

Un ejemplo que podemos citar, el cual muchos de nosotros vivimos a diario, es la situación del tránsito en las ciudades de alta densidad. Antes que nada, debemos partir de que conducir un vehículo no es un derecho sino un privilegio, principio que no entienden la mayoría de los conductores.

Por otro lado, nos encontramos con un sinnúmero de vehículos que, debido a las malas condiciones en que se encuentran, representan un peligro no sólo para sus

conductores sino también para otros vehículos y peatones. Los conductores de estos vehículos a sabiendas de que están violando la ley no deben transitar por la vía pública por constituye un peligro constante para la sociedad.

El estacionar o detener vehículos en áreas de alto tránsito constituye una infracción y un riesgo innecesario, situación que vemos a diario. La velocidad, tanto por exceso como por defecto, representa otro gran problema, por que no se respeta al peatón, además, el hecho de circular un vehículo con los neumáticos desgastados, constituye un peligro constante para las personas que circulan dentro del vehículo. Podemos mencionar muchas más instancias que constituyen violaciones de las leyes de tránsito, pero estamos seguros de que todos somos conscientes de la situación, pues sufrimos a diario sus consecuencias: pérdida de tiempo, frustración, estrés, retrasos, gasto de combustible, mayores niveles de contaminación y riesgo de accidentes fatales.

La ignorancia en la aplicación de las Leyes y Reglamentos de tránsito no exime de culpa.

Causas.

- Facilidad de obtención de una licencia de conducir, por falta de control de las autoridades encargadas.
- Desconocimiento de las normas de tránsito que no permite un adecuado comportamiento en las vías de circulación; falta de atención a la señalización, de parte de los conductores, los usuarios y los peatones.
- La impericia de los conductores, al circular con un vehículo que a sabiendas tiene una falla mecánica.
- Conducir un vehículo disminuidas sus facultades por el consumo de alcohol u otras sustancias tóxicas.
- Despreocupación por el peligro, creencia de que los accidentes siempre le sucederán a los otros y no a uno mismo.
- Falta de mantenimiento técnico de la señalización, inadecuada señalización en las vías (exceso de reductores de velocidad)

- Falta de control por la ausencia de agentes en lugares estratégicos de las ciudades como fuera de ellas.

Efectos.

- Choferes profesionales y no profesionales sin capacitación ni conocimiento en materia de Tránsito.
- Inobservancia a los reglamentos y leyes, como consecuencia de ello multas, contravenciones, infracciones y accidentes de tránsito.
- Provocación de un accidente de tránsito o contribuir con la congestión vehicular.
- Pérdida de facultades físicas y mentales del conductor, lo que contribuye a los altos porcentajes de accidente de tránsito, atropellamiento, volcamiento, y pérdida de vidas humanas y materiales.
- Confusión en el conductor, falta de precaución, temor y dudas al conducir, ya que la falta de conocimiento sobre una vía genera desconfianza.
- Caos vehicular, la falta de control genera, congestión vehicular, falta de respeto a lo establecido (señales de tránsito, semáforos, etc.), posibles accidentes de tránsito.

Consecuencias de los accidentes de Tránsito

- Pérdidas de vidas humanas o lesiones graves.
- Pérdidas materiales y económicas.
- Litigios legales, civiles e inclusive penales.
- Amonestación.
- Multas.
- Pérdida de puntos en las licencias de conducir
- Suspensión de la licencia de conducción.
- Suspensión o cancelación del permiso o registro de conducción.
- Inmovilización del vehículo.
- Retención preventiva del vehículo.

- Cancelación definitiva de la licencia de conducción.
- Problemas familiares.

1.3.4.3. Capacitación.

Según una encuesta realizada por el Centro de Investigaciones en Estadística Aplicada de la Universidad Nacional de Tres de Febrero de Argentina, el 96 por ciento de los ciudadanos cree que la formación vial es "muy importante" y la falta de nociones en este sentido es identificado por la mayoría como la principal causa de los accidentes.

Esta investigación, agregó que la seguridad vial es responsabilidad del Estado y en especial de los municipios.

Así las cosas, se observa un amplio reconocimiento de que con sólo mejorar la educación vial no será suficiente para disminuir los accidentes de tránsito. "Otro aspecto que identificaron como una medida para resolver el problema es incrementar los controles de tránsito, destacó en su informe el coordinador del estudio.

De acuerdo con los resultados del informe, sólo el 30 por ciento de los consultados recibió educación vial en el período escolar. Y apenas el 36% recibió educación vial en el momento en que solicitó o renovó la licencia de conducir. Incluso el 85 por ciento de los entrevistados está de acuerdo con hacer más riguroso el examen de manejo.

Dentro del segmento de conductores hay un 26% que demostró un muy bajo o nulo conocimiento de señales de tránsito. Pero el panorama es mucho peor en cuanto al conocimiento de normas de tránsito. En éste aspecto, un 52% de los conductores pudo identificarlas.

En relación con las trasgresiones en materia de seguridad vial como peatones, los mayores niveles de mala conducta en la calle se los llevan los porteños: el 21%

considera que tiene un alto nivel de falta de respeto a normas como cruzar la calle con el semáforo en rojo, caminar por la calzada o cruzar por otros lugares que no sea la senda peatonal.

Del lado de los conductores, el 99% se reconoció en un nivel medio y bajo de trasgresión a leyes. De esta manera, la mayoría destacó que a veces suele pasar en amarillo, o llevar los chicos adelante, así como también hablar por celular mientras conduce y no usar el cinturón de seguridad. "En este segmento, la investigación halló que los hombres son más irrespetuosos de las normativas que las mujeres", agregó Brandi.

Los ciclistas tampoco quedaron afuera del sondeo. El 54% se ubicó en un nivel medio de trasgresión ante consultas como ir a contramano o no respetar los semáforos.

Un trabajo de investigación realizado por el Centro de Estudios Nueva Mayoría arrojó que la Argentina registra la mayor tasa de muertos por accidentes de tránsito en Sudamérica, con una relación de 28,3 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes. Entre las principales causas, demostró el informe, se encuentran conducir en estado de ebriedad y no respetar las señalizaciones – fundamentalmente los límites de velocidad. En 2004 y sobre una población de más de 38 millones de habitantes fallecieron 10.829 personas.

El segundo lugar lo ocupa Venezuela con 5.225 decesos cada 100 mil habitantes. La lista continúa con Perú, Colombia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay, Ecuador y Bolivia. En el continente americano, casi 130 mil personas mueren anualmente a consecuencia de los accidentes de tránsito, representando Sudamérica el 38%.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estima que a nivel mundial mueren más de 1.200.000 personas y otros 35.000.000 sufren heridas en accidentes de tránsito, anualmente. A nivel mundial, además, los costos económicos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito se calculan en 518 mil millones de dólares por año. Solo en los países en vías de desarrollo se

estiman 100 mil millones de dólares, una cifra que representa el doble de la cantidad anual de ayuda que reciben de los organismos internacionales. Fuente: Universal / <http://www.urgente24.info>.

1.3.4.4. Instrucción temprana de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

TOHAZA G, Giovannien el Manual de Conducción 2011 (Pág. 1), manifiesta que: “Todas las ciudades progresistas que quieran tener una forma de vida ordenada y educada, tienen que transformarse. Para esto es necesario educar a la gente, llenarles de conocimiento de respeto al ser humano y a la Ley”, las autoras coincidimos con el criterio que la educación es un medio por el cual las sociedades pueden lograr el cambio que se requiere para hacer frente a una determinada circunstancia, basándose en la capacitación de la colectividad para fomentar el respeto entre si y a la Ley en general.

MUÑOZ VACA, Katy en el tema Principales reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de la Revista novedades jurídicas, 2001 (Pág. 32) manifiesta que: “no existen recetas mágicas para solventar problemas estructurales del tránsito y el transporte terrestre, pero en este, como en varios aspectos de la sociedad solo mediante la formación y la educación de los partícipes, es posible conseguir efectos satisfactorios que se aprecien a corto, mediano y largo plazo, pero sobre todo que sean sostenibles en el tiempo”, consideramos que se han brindado muchas actividades y campañas sobre la ley de transito, inclusive el endurecimiento de penas en esta materia, no se ha podido percibir ningún cambio por tal razón cuando hablamos de soluciones, coincidimos que una de ellas es la formación y la educación de los ciudadanos.

Beneficios.

- A través de la instrucción temprana se busca fomentar una cultura de respeto de las normas de transito, promoviendo en las generaciones modernas el uso de medidas de transito básicas.

- La instrucción temprana lograra generar una costumbre en la aplicación de las normas establecidas, evitando que la inobservancia de la Ley sea una causa de la generación de accidentes de tránsito. que hoy en día es conocido como una de las principales causas de muerte en el Ecuador.
- La educación vial permitirá crear una sociedad vanguardista que logre la interacción de las personas con los automotores y las señales de tránsito, en un ambiente de respeto entre los actores del Sistema Vial.
- A través de esta capacitación el Estado logrará cumplir con la obligación constitucional de garantizar el derecho a la vida y el derecho a la seguridad de las personas.

Hemos escogido este tema de investigación porque en el Ecuador y en especial en nuestra provincia, el índice de accidentes de tránsito se presenta con altos índices de mortalidad.

Mediante esta investigación se determinó que tanto conductores como peatones hacen caso omiso a la Ley de Transito en vigencia, como consecuencia del desconocimiento de las normas que rigen el comportamiento de la sociedad.

Uno de los métodos que se avizoran como un medio para solucionar este problema social, podría basarse en la educación a los niveles de educación básica y de bachillerato, a través del cual se puede crear una cultura de respeto y cumplimiento de la norma de tránsito vigente.

Para cumplir con este cometido, y una vez que se ha analizado la problemática actual motivo de esta investigación, se ha determinado que es necesario proponer una reforma a la Ley Orgánica de Educación Intercultural, que viabilice la capacitación para las generaciones nuevas, y se logre crear la cultura de cumplimiento de la norma vigente.

CAPÍTULO II

2. Diseño de la Propuesta.

2.1. Breve caracterización del Objeto de Estudio

La investigación se materializó, utilizando como medio principal la encuesta, dirigida los actores principales del Sistema Vial del cantón Latacunga, en una muestra representada por los Jueces de Transito, miembros de la Jefatura Provincial de Transito, Choferes Profesionales de Cotopaxi y estudiantes del Colegio Hermano Miguel, mismos que prestaron la colaboración que esta actividad requería.

Gracias a este trabajo logramos determinar, que no existe una adecuada aplicación de la Ley de Transito y Seguridad Vial, puesto que las personas encuestadas no conocen cuales son las nuevas reformas que la Ley establece, desconocen los derechos y obligaciones que la ley les otorga, además no ha existido una adecuada sociabilización y difusión de la norma de Transito, constatándose la necesidad de comprender y aplicar la norma como un medio que contribuya a la disminución de los accidentes de tránsito.

2.2. Diseño de la Investigación

El presente estudio se desarrollo mediante una investigación de carácter descriptiva, ya que nos permitió descubrir el grado de conocimiento que tienen los encuestados acerca de sus derechos y obligaciones con respecto a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, con el propósito de proponer la implementación de una materia de Transito en las mallas curriculares de la

Educación General Básica y del Bachillerato General Unificado; la metodología que se utilizó fue el diseño no experimental de investigación, que nos permitió observar la inadecuada aplicación de las normas de Transito establecidas, en el Cantón Latacunga, donde nos basamos en tres conceptos fundamentales:

La validez, implicó que la observación, la medición o la apreciación se enfocaron en la realidad que se buscó conocer, y no en otra.

La confiabilidad, que se refirió a los resultados estables seguros, congruentes, iguales a sí mismo en diferentes tiempos y previsibles.

La muestra, que representó el universo y se presentó como el factor crucial para generalizar los resultados.

2.3. Tipo de investigación:

El presente estudio es una investigación de carácter descriptiva por cuanto se detalla la forma de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Latacunga a través de la cual se determinó el nivel de conocimiento que tiene la comunidad en general y la necesidad que este genera en las personas que son elementos primordiales del tránsito por calles y carreteras.

Los tipos de investigación que se emplearon son:

2.3.1. La Investigación descriptiva.

Por cuanto se debió detallar el fenómeno que produce el hecho del excesivo número de accidentes de tránsito.

2.3.2. La investigación de campo

Que se verificó en el sitio en donde desarrollan sus actividades los actores del Sistema de Transito.

2.4. Metodología.

El estudio que se plantea está enfocado en un diseño no experimental de investigación; por cuanto no se realizara la MANIPULACIÓN DE VARIABLES; tan solo se observara la inadecuada aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Latacunga y como afecta el desarrollo de las actividades de la sociedad en general.

Esta investigación aplicará un diseño no experimental de tipo transaccional por cuanto se recolectarán los datos en un solo momento o en un tiempo único a la población que será objeto de la misma.

2.4.1. Unidad de estudio

Para realizar este trabajo investigativo consideramos a la población como un universo de individuos y objetos con ciertas características y cualidades en razón del Objeto de Estudio, la misma que se describe a continuación.

El universo a investigar, se aplico a los Jueces de Transito de Latacunga, el personal policial de la Jefatura de Transito de Cotopaxi, los señores choferes profesionales de Latacunga y los estudiantes del Colegio Hermano Miguel de Latacunga.

SUJETOS DE LA INVESTIGACIÓN	No.
Jueces de Tránsito de Cotopaxi	002
Personal policial de la Jefatura de Tránsito de Cotopaxi	072
Personal del Sindicato de Choferes Profesionales de Latacunga	294
Estudiantes del octavo año de educación básica. y bachillerato	080
TOTAL	448

En lo que se refiere a los señores choferes profesionales de Latacunga, dados los objetivos y características de la presente investigación; se trabajará 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

$$n = \frac{1102}{(0,05)^2 (1102 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{1102}{0,0025(1101) + 1} = \frac{1102}{2.7525 + 1} = \frac{1102}{3.7525} = 294$$

En este sentido se considera trabajar con un número de **294** sujetos a investigar, con respecto a los Señores Choferes Profesionales.

Finalmente para seleccionar a los sujetos que serán investigados, se aplicará un método de muestreo no probabilístico.

2.4.2. Métodos

2.4.2.1. *Método Inductivo.*

Para el descubrimiento de la verdad científica, se usaron procedimientos partiendo del estudio de los elementos particulares conocidos que se proyectan a la generalidad o totalidad por descubrirse.

2.4.2.2. *Método Deductivo*

Conociendo las leyes generales y principios universales del derecho, se posibilitó el descubrimiento de la relación con los elementos constitutivos particulares del problema motivo de la presente investigación.

2.4.2.3. *Método Analítico.*

Posibilitó descomponer la totalidad de la investigación en sus diferentes elementos constitutivos con la finalidad de estudiarlos separados e independientemente, en forma detallada y exhaustiva.

2.4.2.4. *Método Sintético.*

A través de este procedimiento investigativo se realiza la recomposición mental de los elementos dispersos por el análisis para una vez unificado, obtener los aspectos científicos más importantes que posibilitaran la elaboración de los contenidos adjetivos del tema a estudiarse.

2.4.3 Técnicas.

2.4.2.5. Encuesta.

Se usó para recolectar información, conocer la realidad de la problemática y tratar de dar soluciones a las mismas. Se la realizó por medio de cuestionarios elaborados con anticipación.

2.4.2.6. Observación Directa.

Estuvo sujeta a la intervención de varios factores subjetivos que incidirán en el acto cognoscitivo, tales como el lugar, los hábitos que se repiten en forma reiterativa cuyos elementos inferirán directamente en la facilidad o dificultad de la realidad objetiva a observar los mismos que serán consignados en un cuaderno de notas.

2.5. Análisis e interpretación de datos.

2.5.1. Encuesta dirigida a los Jueces Provinciales de Tránsito de Cotopaxi.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

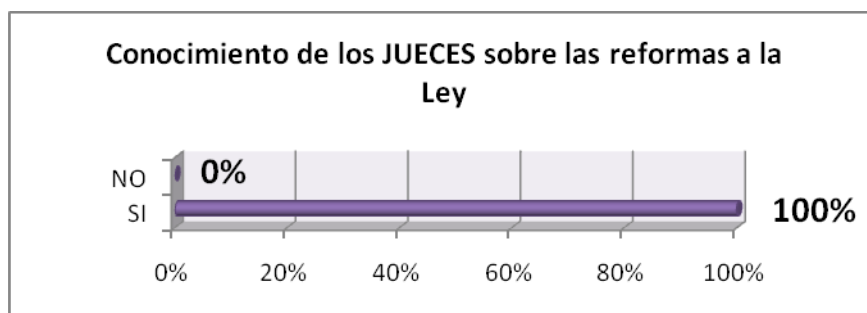
Cuadro No. 1

Conocimiento de los Jueces sobre las reformas a la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 1



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De lo investigado podemos determinar que de los dos Jueces de Tránsito de la Provincia de Cotopaxi, que equivalen al 100% tienen conocimiento de las

reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que se encuentran vigentes.

- ¿Conoce usted cuales son los derechos y obligaciones que como conductor o peatón le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

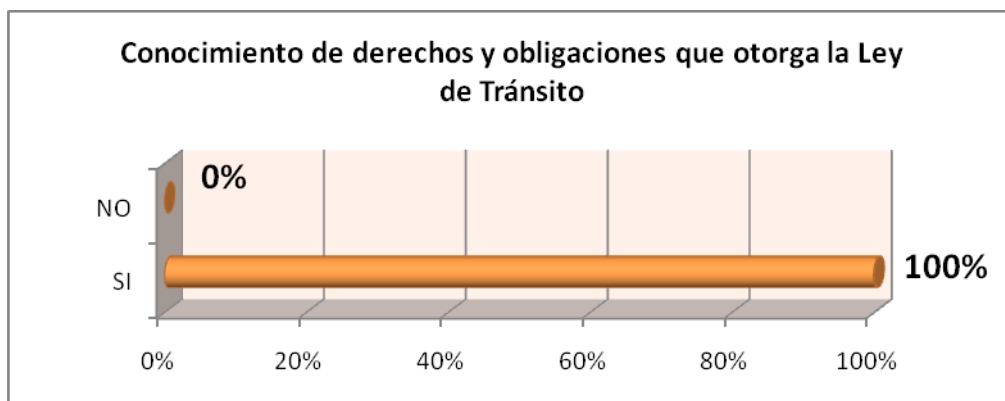
Cuadro No. 2

Conocimiento de los Jueces sobre los derechos y obligaciones que otorga la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 2



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De una forma previsible los dos Jueces de Tránsito de Cotopaxi que corresponden al 100%, conocen cuales son los derechos y obligaciones que la

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial les otorga tanto a los conductores como a los peatones.

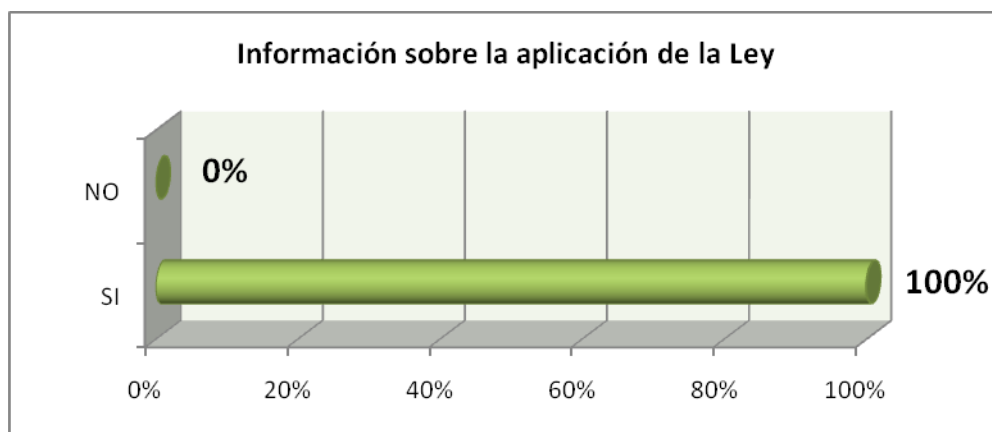
- ¿Ha tenido usted suficiente información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 3
Información sobre la aplicación de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 3



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los dos Jueces de Tránsito de Cotopaxi que equivale el 100% de la investigación, coinciden en que están obligados a conocer en forma suficiente la información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte

Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, puesto que es parte fundamental del ejercicio de sus funciones.

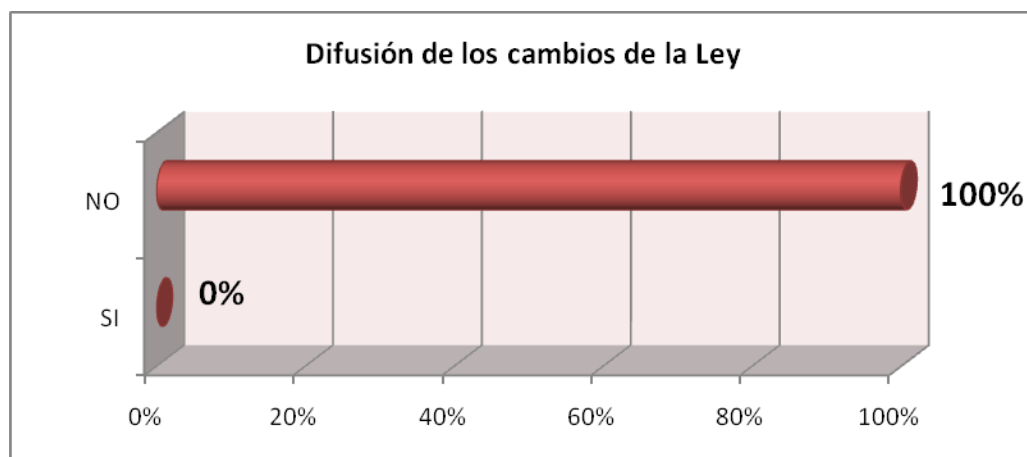
4. ¿Cree usted que se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 4
Difusión de los cambios de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	0	0,00%
No	2	100,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 4



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los dos Jueces de Tránsito de Cotopaxi manifiestan en un 100% que no se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la

elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

5. ¿Considera usted necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 5

Necesidad de una campaña de socialización de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 5



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los dos Jueces de tránsito de Cotopaxi consideran en un 100% que es necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

6. ¿Cree usted que el desconocimiento de las normas y reglamentos de Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito?

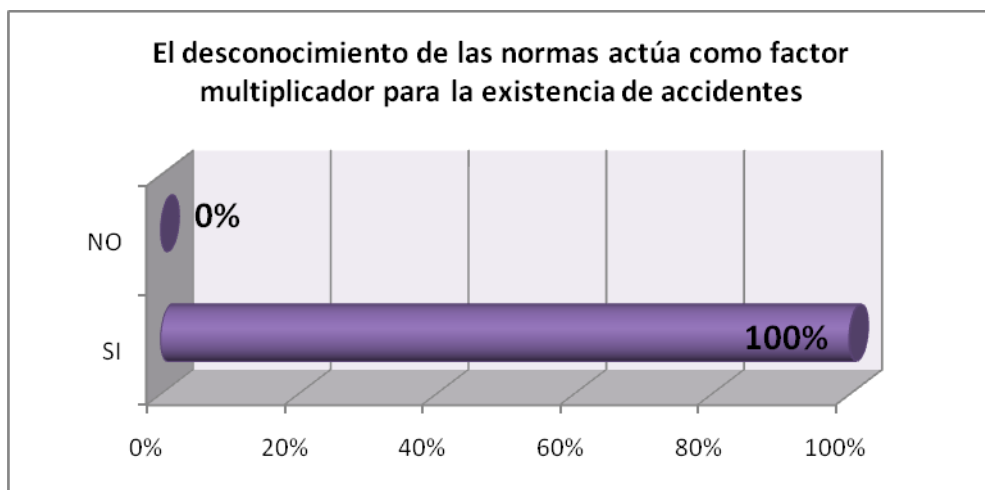
Cuadro No. 6

El desconocimiento de las normas actúa como factor multiplicador para la existencia de accidentes.

Cuestión	No.	%
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 6



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los dos Jueces de Tránsito de Cotopaxi mismos que equivalen al 100%, coinciden en el hecho que el desconocimiento de las normas y reglamentos de

Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito.

7. ¿Cree usted necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación?

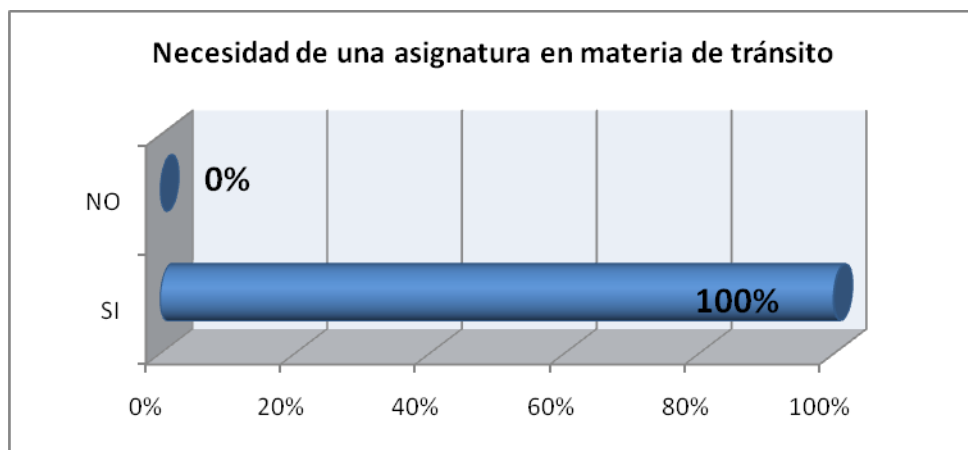
Cuadro No. 7

Necesidad de una asignatura en materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 7



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los dos Jueces de Tránsito de Cotopaxi en el 100%, han manifestado a favor de la necesidad de la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación.

8. ¿Apoyaría usted un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de tránsito?

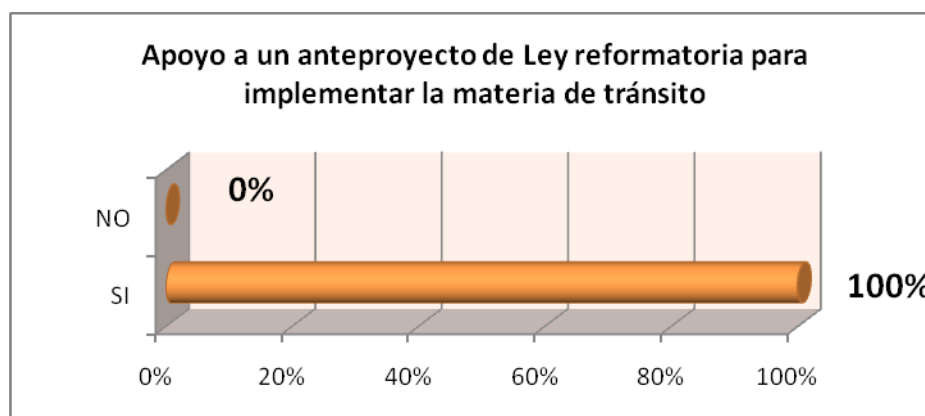
Cuadro No. 8

Apoyo a un anteproyecto de Ley reformativa para implementar la materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	2	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	2	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 8



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De igual forma el 100% de los Jueces de Tránsito de Cotopaxi han manifestado que si apoyarían una Reforma a la Malla curricular en el nivel de Educación

general Básica y la malla curricular del Bachillerato General Unificado, con el fin de implementar la asignatura de Seguridad Vial.

2.5.2. Encuesta dirigida a los miembros de la Jefatura Provincial de Transito.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

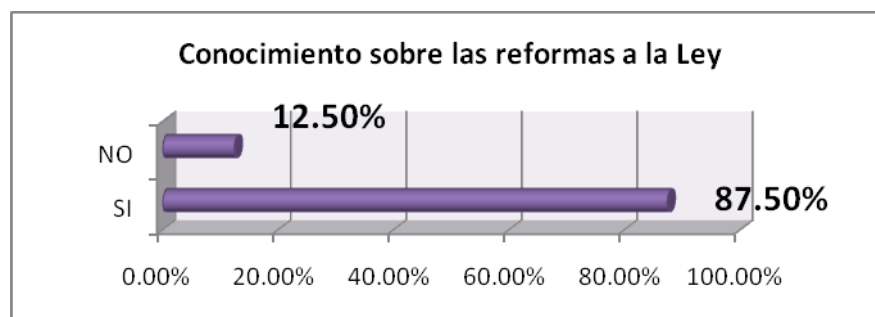
Cuadro No. 9.

Conocimiento de los miembros de la Jefatura Provincial de Tránsito sobre las reformas a la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	63	87,50%
No	9	12,50%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 9



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En cuanto a los 72 miembros del personal de la Jefatura Provincial de Transito que se sometió a la encuesta el 87,5% conoce las reformas planteadas en la Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 12,5% no las conoce.

- ¿Conoce usted cuales son los derechos y obligaciones que como conductor o peatón le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

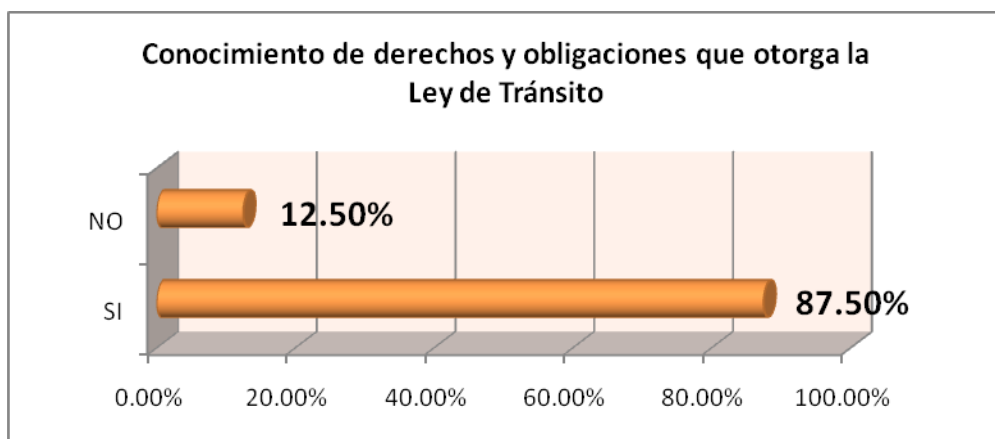
Cuadro No. 10

Conocimiento sobre los derechos y obligaciones que otorga la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	63	87,50%
No	9	12,50%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 10



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los 72 miembros del personal de la Jefatura Provincial de Transito que se sometió a la encuesta, el 87,5% conoce cuáles son sus derechos y obligaciones como conductores o peatones, mientras que el 12,5% no las conoce.

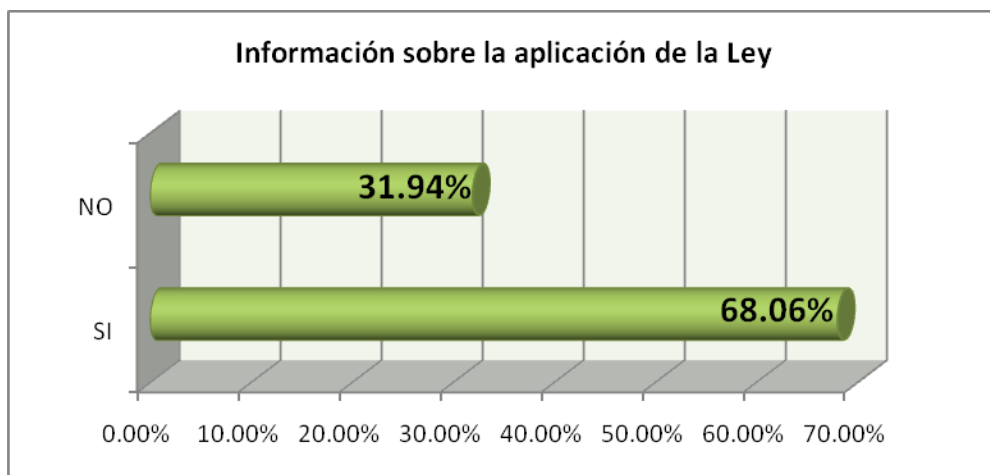
3. ¿Ha tenido usted suficiente información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 11
Información sobre la aplicación de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	49	68,06%
No	23	31,94%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 11



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En el caso de los 72 miembros del personal perteneciente a la Jefatura Provincial de Transito, mismo que se sometió a la encuesta, el 68,06% manifiesta que ha recibido información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 31,94% de los encuestados ha manifestado no haber recibido esta información.

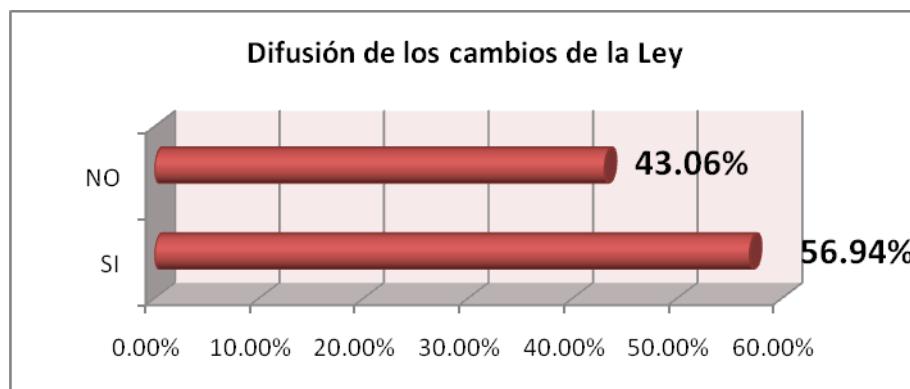
4. ¿Cree usted que se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 12
Difusión de los cambios de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	41	56,94%
No	31	43,06%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 12



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 56,94% de los 72 miembros del personal de la Jefatura Provincial de Transito encuestado considera que si ha existido una debida difusión de los cambios que se han producido con las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 43,06% considera que no se ha dado una correcta difusión para este fin.

5. ¿Considera usted necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Cuadro No. 13
Necesidad de una campaña de socialización de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	45	62,50%
No	27	37,50%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 13



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los 72 miembros del personal encuestado perteneciente a la Jefatura Provincial de Tránsito considera en un 62,5% que es necesaria una campaña de Información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en contraposición al 37,5% que considera innecesaria una campaña de este tipo.

6. ¿Cree usted que el desconocimiento de las normas y reglamentos de Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito?

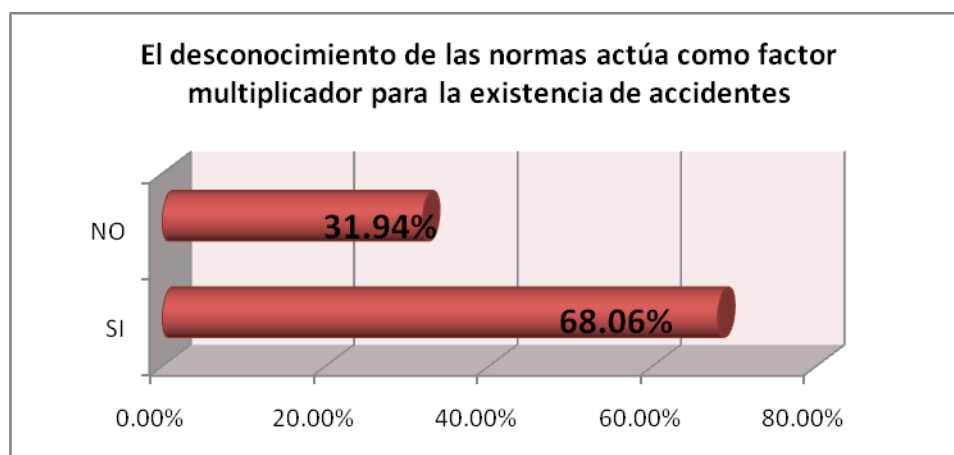
Cuadro No. 14

El desconocimiento de las normas actúa como factor multiplicador para la existencia de accidentes.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	49	68,06%
No	23	31,94%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 14



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 68,06% del personal de la Jefatura Provincial de Transito encuestado considera por su parte que las normas y reglamentos de Tránsito si actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes, mientras que el 31,94% consideran que este no es un factor para la existencia de los accidentes.

7. ¿Cree usted necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación?

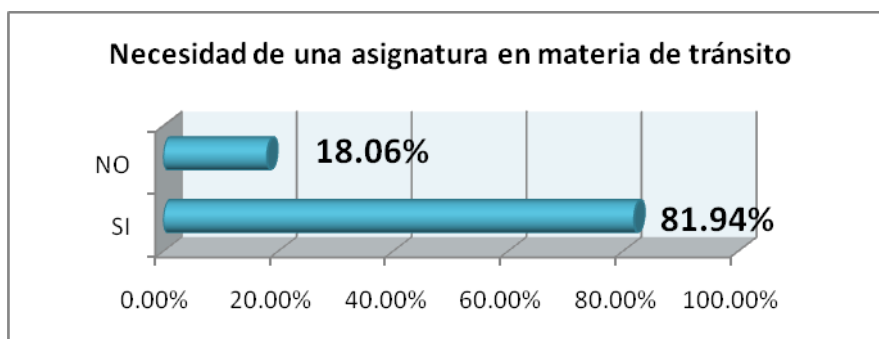
Cuadro No. 15

Necesidad de una asignatura en materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	59	81,94%
No	13	18,06%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 15



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los 72 miembros del personal de la Jefatura Provincial de Transito, encuestados el 81,94% considera que si sería necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación, mientras que el 18,06% de este personal consideran que esta asignatura no sería necesaria de ser impartida como una asignatura para los diferentes niveles de educación.

8. ¿Apoyaría usted un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de tránsito?

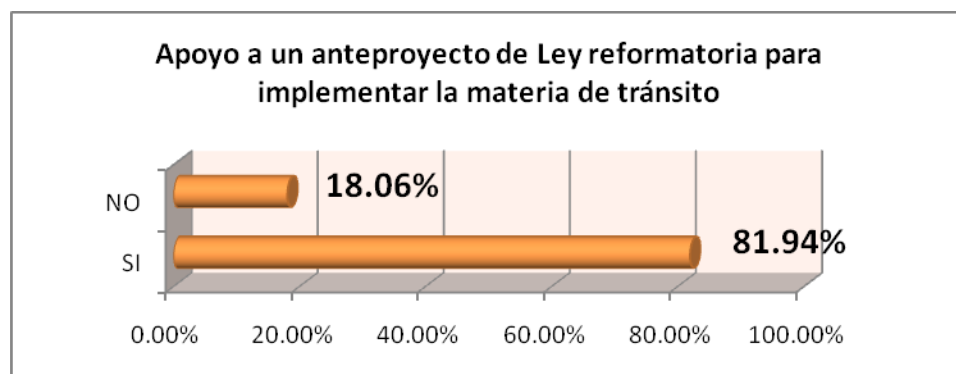
Cuadro No. 16

Apoyo a un anteproyecto de Ley reformativa para implementar la materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	59	81,94%
No	13	18,06%
TOTAL	72	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 16



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El personal de la Jefatura Provincial de Transito encuestado, ha manifestado su apoyo a un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato para implementar la materia de tránsito en los diferentes niveles de educación en un 81,94%, mientras que el 18,06% manifiesta que no apoyarían un anteproyecto de Ley de esta naturaleza.

2.5.3. Encuesta dirigida a los miembros del Sindicato de Choferes Profesionales del cantón Latacunga.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

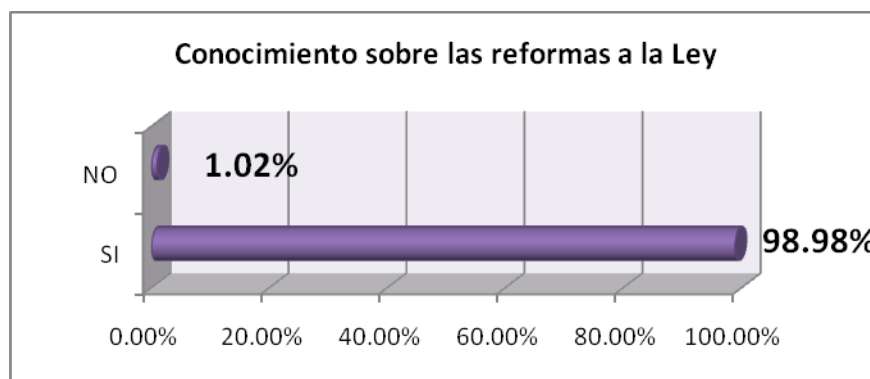
Cuadro No. 17

Conocimiento de Choferes sobre las reformas de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	291	98,98%
No	3	1,02%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 17



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la muestra practicada al personal de Choferes Profesionales que laboran en la ciudad de Latacunga el 98,98% de los mismos conocen las reformas que se plantean en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que únicamente el 1,02% no conocen las reformas que se han planteado.

2. ¿Conoce usted cuales son los derechos y obligaciones que como conductor o peatón le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

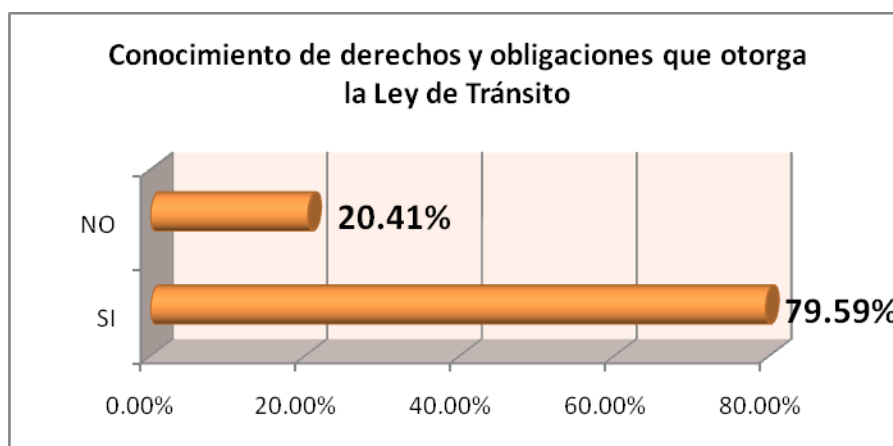
Cuadro No. 18

Conocimiento de los derechos y obligaciones que otorga la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	234	79,59%
No	60	20,41%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 18



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 79.59% de los Choferes Profesionales de la ciudad conocen cuales son los derechos y obligaciones que otorga la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 20.41% no conoce este particular.

3. ¿Ha tenido usted suficiente información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

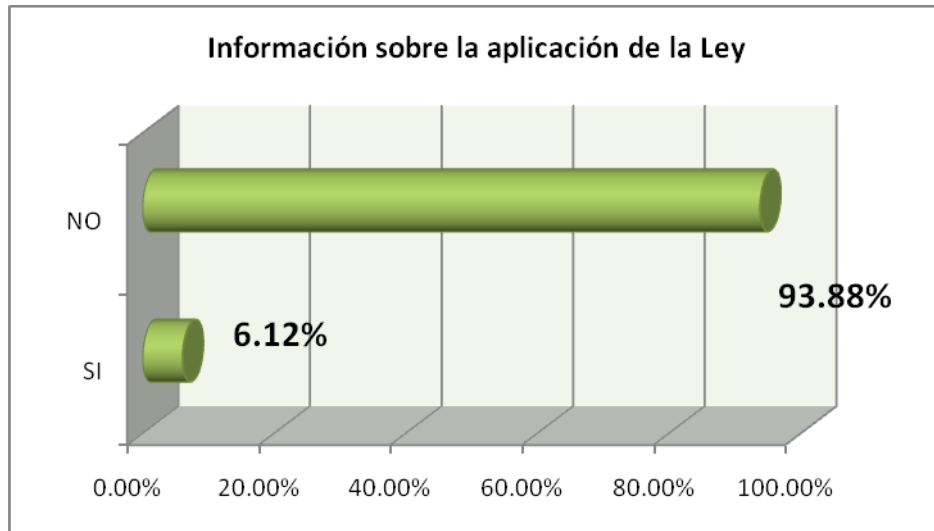
Cuadro No. 19

Información sobre la aplicación de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	18	6,12%
No	276	93,88%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 19



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Únicamente el 6,12% de los Choferes Profesionales encuestados ha tenido información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que el 93,88% no ha tenido esta información.

- ¿Cree usted que se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

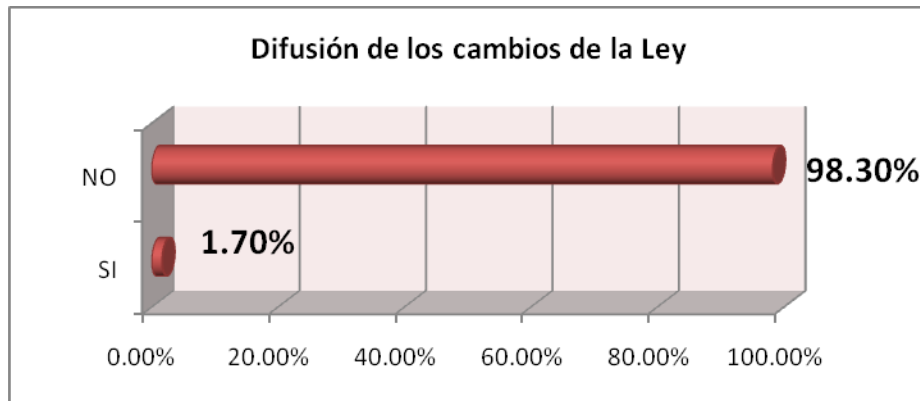
Cuadro No. 20

Difusión de los cambios de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	5	1,70%
No	289	98,30%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 20



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 98,30% de los Choferes Profesionales de la ciudad se manifestaron indicando que no se ha dado la debida difusión de los cambios que se han producido con las reformas en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mientras que solo el 1,70% manifiesta conocer estos cambios.

5. ¿Considera usted necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

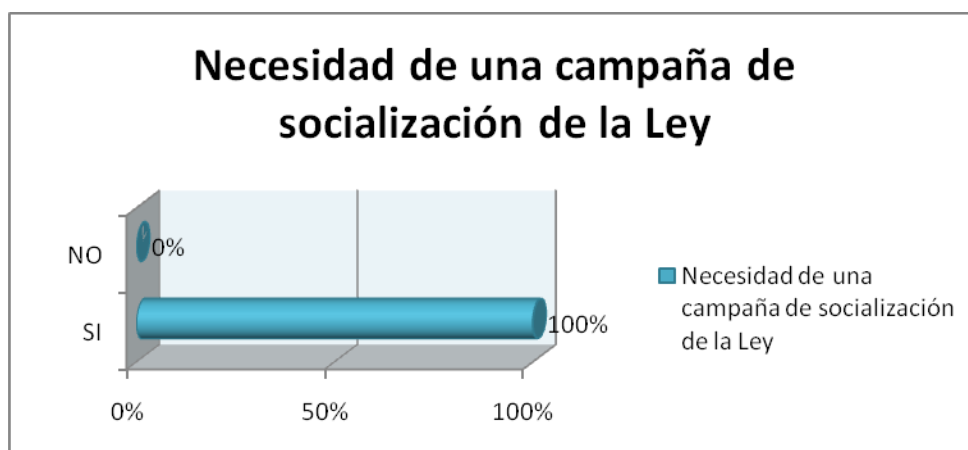
Cuadro No. 21

Necesidad de una campaña de socialización de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	294	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 21



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El personal de Choferes Profesionales, consideran en su totalidad que es necesaria una campaña de difusión o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

6. ¿Cree usted que el desconocimiento de las normas y reglamentos de Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito?

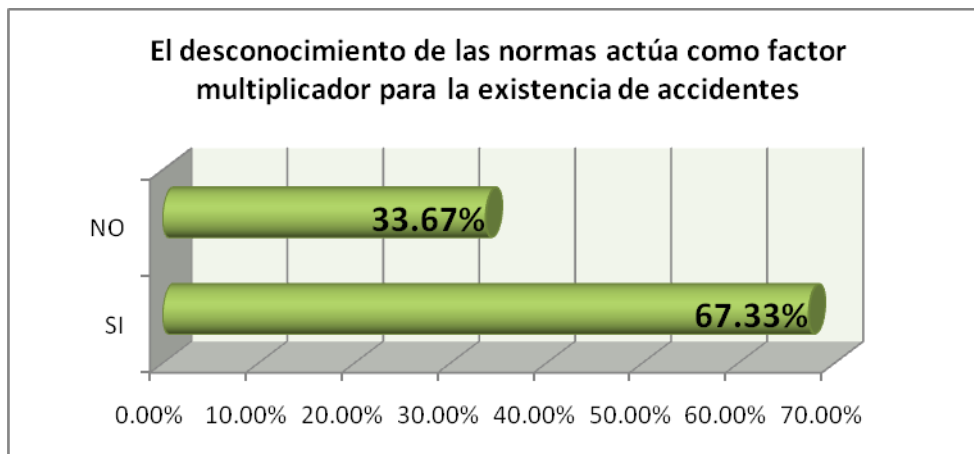
Cuadro No. 22

El desconocimiento de las normas actúa como factor multiplicador para la existencia de accidentes.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	195	66,33%
No	99	33,67%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 22



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Con respecto a esta pregunta los Choferes Profesionales de la ciudad, manifestaron en un 67,33% que las normas y reglamentos de Tránsito, si actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes, mientras que el 33.67% creen que este no es un factor para que ocurran accidentes de tránsito.

7. ¿Cree usted necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación?

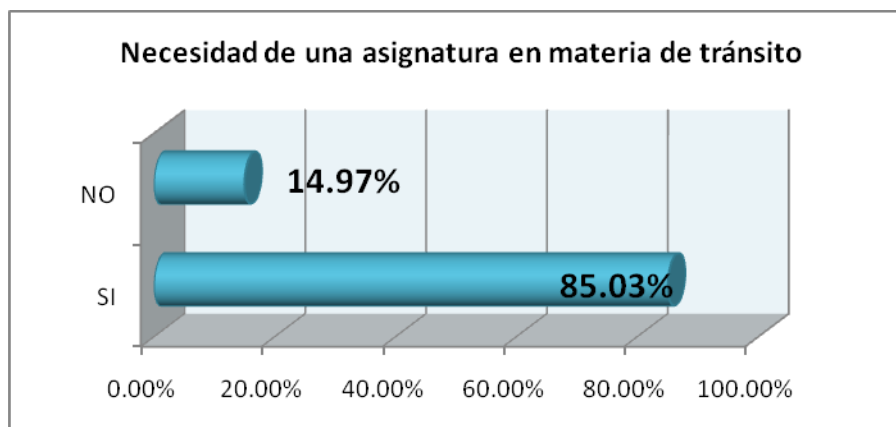
Cuadro No. 23

Necesidad de una asignatura en materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	250	85,03%
No	44	14,97%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 23



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los Choferes Profesionales de la ciudad encuestados consideran en un 85,03% que es necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación, mientras que el 14,97% creen que esta tarea debe seguir siendo exclusiva de los Sindicatos de Choferes.

8. ¿Apoyaría usted un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de tránsito?

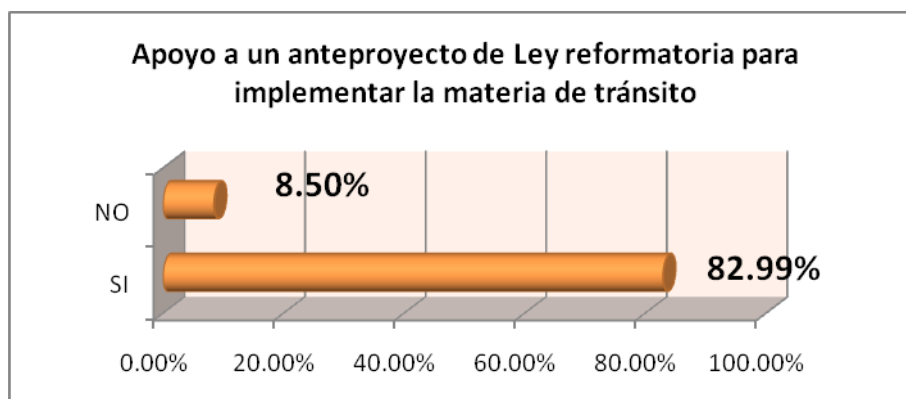
Cuadro No. 24

Apoyo a un anteproyecto de Ley reformativa para implementar la materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	244	82,99%
No	25	8,50%
TOTAL	294	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 24



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 82,99% de los Choferes Profesionales de la ciudad, se manifestaron positivamente frente al posible apoyo que debería tener en su momento un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de tránsito en los diferentes niveles de educación, mientras que el 8,50% se manifestó contrario a apoyar esta iniciativa.

2.5.4. Encuesta dirigida a los estudiantes de Educación General Básica y Bachillerato General Unificado.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

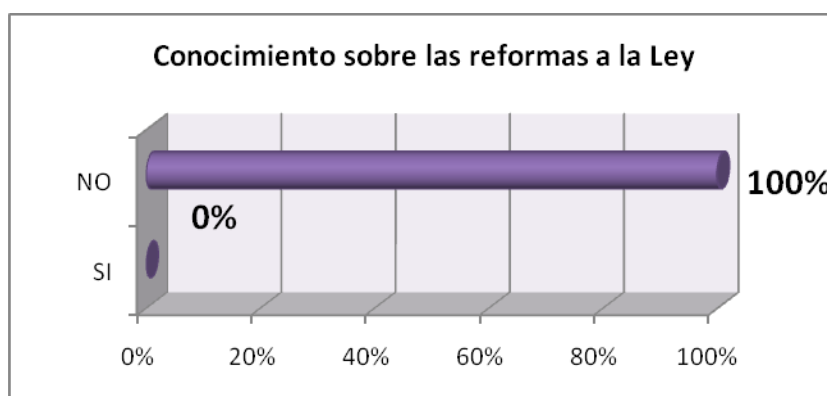
Cuadro No. 25

Conocimiento de Estudiantes sobre las reformas de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	0	0%
No	80	100%
TOTAL	80	100%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 25



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De los 80 estudiantes que equivalen el 100% de estudiantes encuestados, NO conoce sobre las reformas que se han dado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

2. ¿Conoce usted cuales son los derechos y obligaciones que como conductor o peatón le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

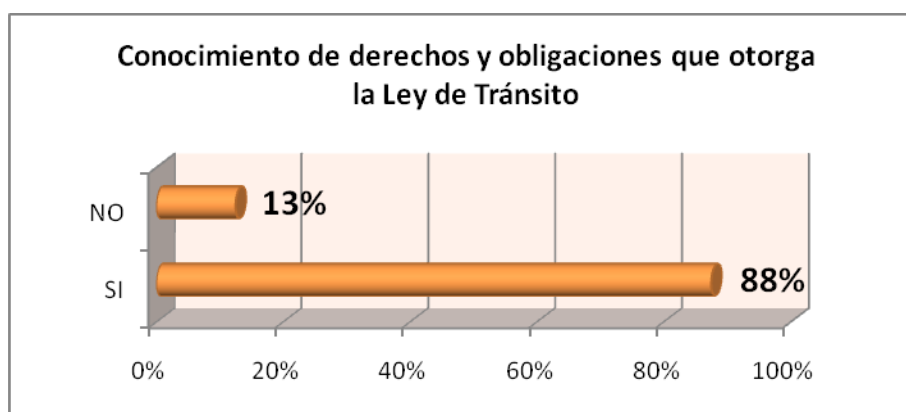
Cuadro No. 26

Conocimiento de los derechos y obligaciones que otorga la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	72	90,00%
No	8	10,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 26



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De los 80 estudiantes equivalente al 100% de ellos, el 90% NO conoce los derechos y obligaciones que le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial mientras que solo el 10% sabe cuáles son sus derechos y obligaciones amparados en la Ley.

3. ¿Ha tenido usted suficiente información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

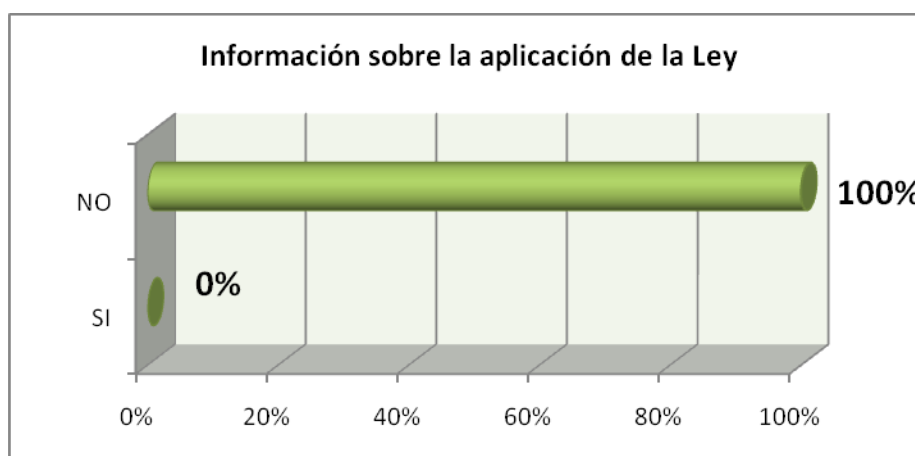
Cuadro No. 27

Información sobre la aplicación de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	0	0,00%
No	80	100,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 27



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 100% de los estudiantes encuestados, no ha tenido información acerca de la aplicación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

- ¿Cree usted que se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

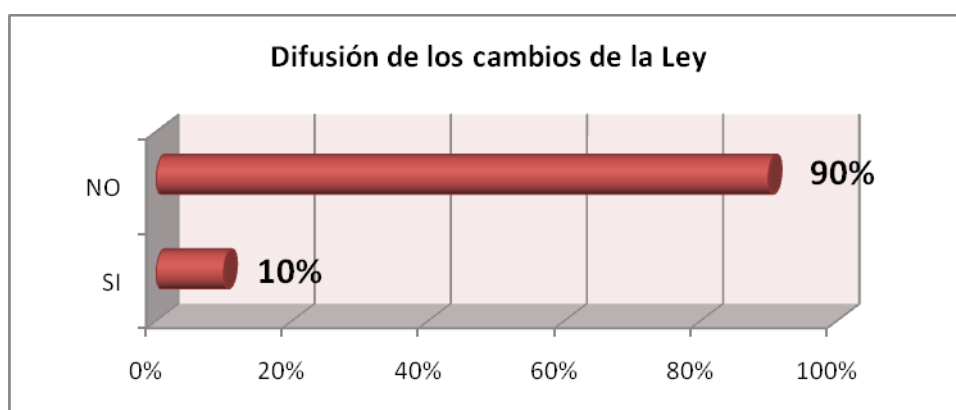
Cuadro No. 28

Difusión de los cambios de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	8	10,00%
No	72	90,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 28



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De los 80 estudiantes encuestados, que equivale el 100%, el 90% de estudiantes considera que NO se ha dado la debida difusión de los cambios que se han producido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial mientras que solo el 10% dice que si han sido difundidos estos cambios.

5. ¿Considera usted necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

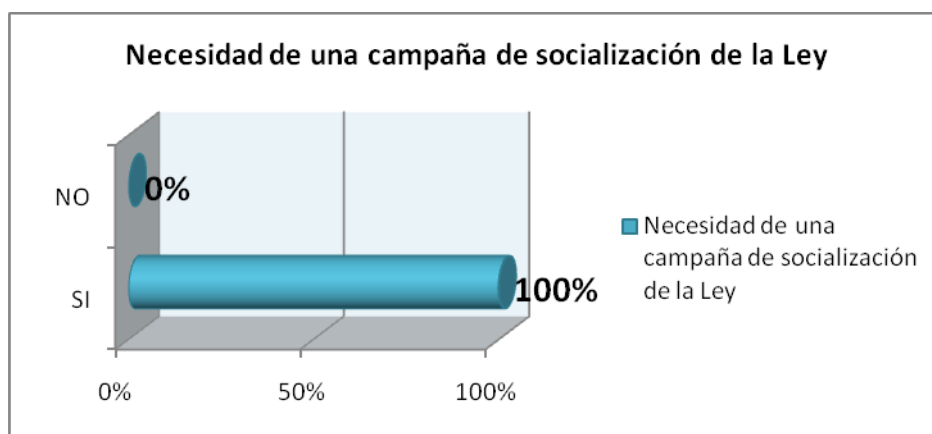
Cuadro No. 29

Necesidad de una campaña de socialización de la Ley.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	80	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 29



Fuente: Encuestas
 Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 100% del personal de estudiantes encuestados, consideran en su totalidad que es necesaria una campaña de difusión o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

- ¿Cree usted que el desconocimiento de las normas y reglamentos de Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito?

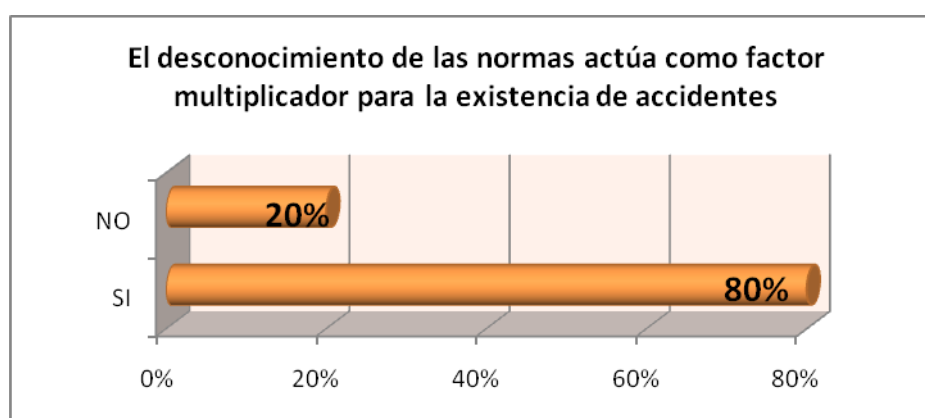
Cuadro No. 30

El desconocimiento de las normas actúa como factor multiplicador para la existencia de accidentes.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	64	80,00%
No	16	20,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 30



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Sobre esta pregunta los estudiantes encuestados consideran en un 80% que el desconocimiento de las normas y reglamentos de tránsito es un factor multiplicador de la existencia de accidentes, mientras que el 20% no lo consideran así.

7. ¿Cree usted necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación?

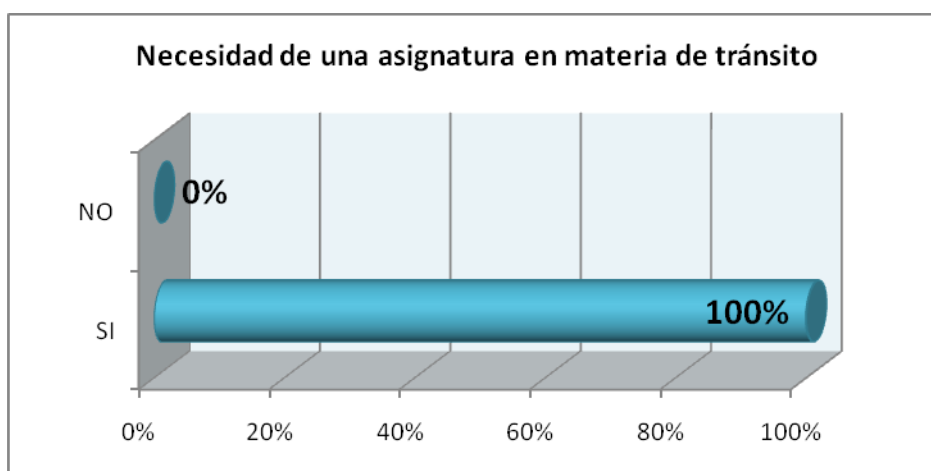
Cuadro No. 31

Necesidad de una asignatura en materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	80	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 31



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 100% de los estudiantes encuestados, consideran en forma unánime que es necesaria la implementación de una asignatura referente a las normativas y reglamentos de tránsito, en los diferentes niveles de educación.

- ¿Apoyaría usted un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de tránsito?

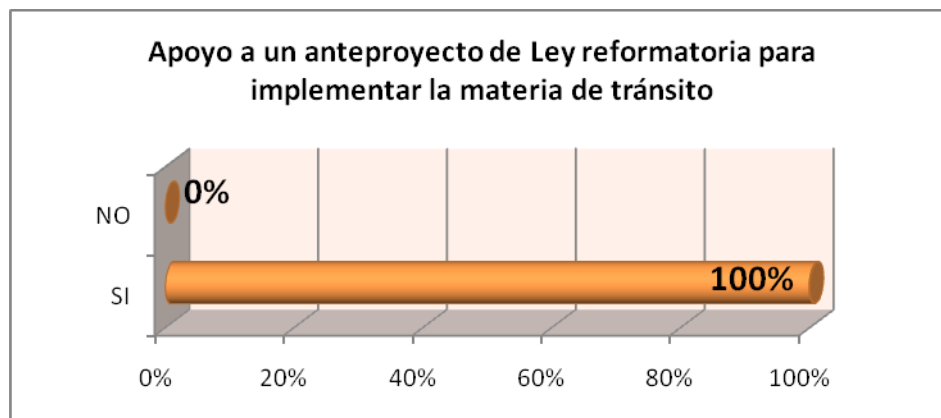
Cuadro No. 32

Apoyo a un anteproyecto de Ley reformatoria para implementar la materia de tránsito.

Cuestión	No.	Porcentaje
Si	80	100,00%
No	0	0,00%
TOTAL	80	100,00%

Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

Gráfico N° 32



Fuente: Encuestas
Elaborado por: Investigadoras

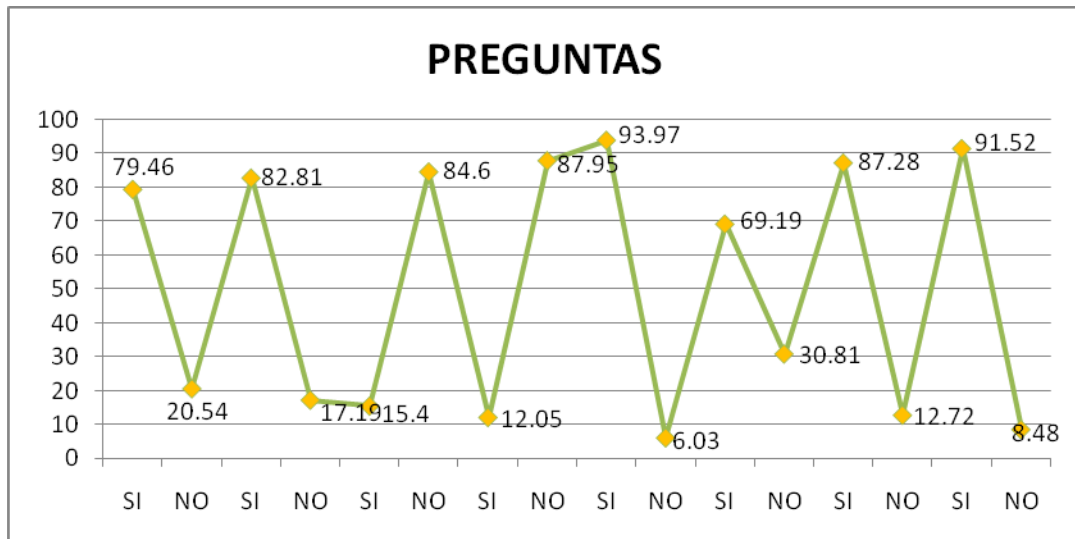
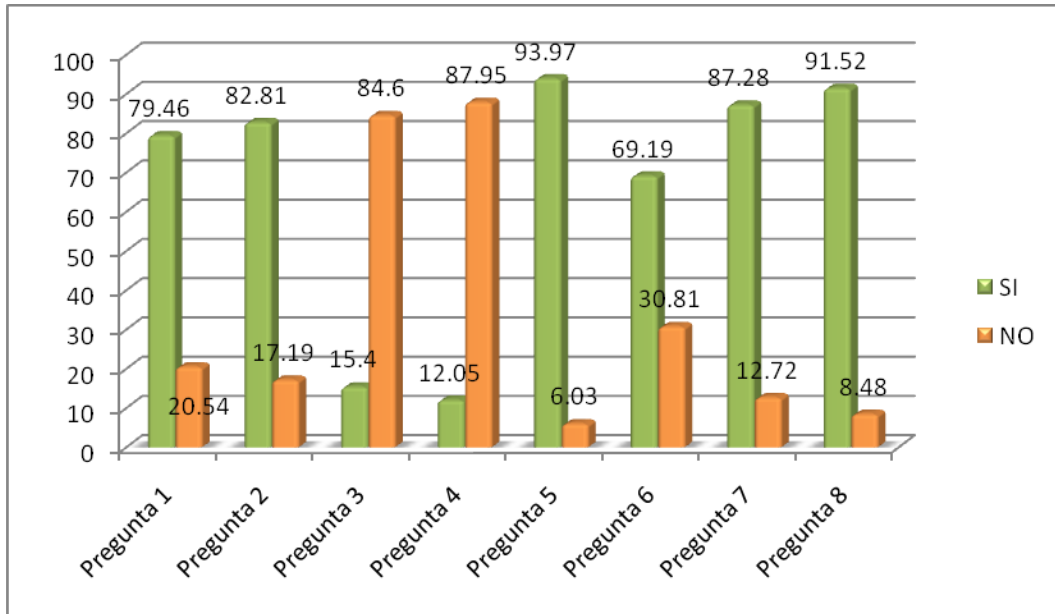
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los 80 estudiantes que corresponden al 100% de la investigación, se manifiestan positivos al apoyo que debería tener en su momento un Anteproyecto de Ley reformatoria a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato General Unificado con el fin de implementar la materia de tránsito en los diferentes niveles de educación.

2.6. Verificación de la idea a defender.

PREG	1		2		3		4		5		6		7		8	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
SI	356	79.46														
NO	92	20.54														
SI			371	82.81												
NO			77	17.19												
SI					69	15.40										
NO					379	84.60										
SI							54	12.05								
NO							394	87.95								
SI									421	93.97						
NO									27	6.03						
SI											310	69.19				
NO											138	30.81				
SI													391	87.28		
NO													57	12.72		
SI															410	91.52
NO															38	8.48
TOTAL	448	100	448	100	448	100	448	100	448	100	448	100	448	100	179	100

2.7. Comprobación de la idea a defender.



2.8. CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES.

2.8.1. CONCLUSIONES.

- Los altos índices de accidentes de tránsito, son un problema social que genera pérdidas humanas y materiales, provocando el retraso, en el desarrollo de las actividades productivas del país.
- Las campañas de difusión y concienciación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no han tenido los resultados esperados, pues no se ha logrado reducir los índices de accidentes de tránsito.
- Existe un desconocimiento en la comunidad acerca de las normas y reglamentos en materia de tránsito; así como de los derechos y obligaciones que las personas que forman parte del sistema vial tienen en la Ley.
- Se ha determinado que la conciencia colectiva, tiene la necesidad de conocerla normativa vigente en materia de tránsito, para acceder a los beneficios y saber cuáles son las limitaciones que la Ley impone a los ciudadanos.
- Existe aceptación respecto de la posibilidad que se implemente una asignatura en materia de tránsito en los niveles de educación general básica y bachillerato unificado.
- En materia de tránsito, no se cumple con la Constitución, la Ley Orgánica de Educación Intercultural y, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, evidenciándose el incumplimiento de las garantías que como ciudadanos requerimos.

2.8.2. RECOMENDACIONES.

- Concientizar a la sociedad ecuatoriana, que los accidentes de tránsito son un problema social que genera retraso en el desarrollo del país; a través de la educación a las nuevas generaciones.
- Establecer el método adecuado mediante el cual, se logre dar a conocer las normas de tránsito en los niveles de educación general básica y bachillerato general unificado
- Proponer el incremento de una materia en los planes y programas de educación que se convierta en la herramienta para crear el hábito de respeto a la Ley.
- Solicitar a las Autoridades de Tránsito en especial a la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que por su intermedio, se oficie al Ejecutivo, la necesidad de implementar la materia de Tránsito en los niveles de Educación General Básica y Bachillerato General Unificado.
- Enviar al Ministerio de Educación, una Propuesta de Reforma a la Ley Orgánica de Educación Intercultural, y por intermedio de dicha cartera de Estado a la Asamblea Nacional, incorporando como asignatura obligatoria en el currículo académico, la materia de tránsito y seguridad vial, en los niveles de Educación General Básica y de Bachillerato General Unificado.
- Requerir al Gobierno Nacional el cumplimiento de su obligación de garantizar los Derechos Constitucionales a través de la educación con respecto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, viabilizando la propuesta de reforma de la Ley Orgánica de Educación Intercultural.

CAPÍTULO III

3. Aplicación o validación de la propuesta.

3.1. Documento Crítico.

Las actuales reformas de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en su esencia tiene por objetivo actualizar esta normativa en función de las disposiciones constitucionales vigentes y contribuir a la reducción de la incidencia de la accidentalidad en las vías del país, es decir el mejoramiento de los índices negativos que han resultado de los accidentes de tránsito, por lo que estas reformas tienen como base el incremento de las sanciones para los contraventores y para los que incurran en los delitos tipificados en esta Ley, los mismos que se resumen en los siguientes artículos:

El proyecto, contiene 123 reformas, sobre aspectos relacionados con la competencia de los gobiernos autónomos en el control y regulación del tránsito y transporte, dispone que el proceso de transferencia de las mismas se de de acuerdo con el procedimiento que establezca el Consejo Nacional del sector.

Entre las principales innovaciones crea la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, regida por un directorio que elaborará el plan nacional de transporte terrestre y supervisará su cumplimiento. Igualmente, da lugar a la

existencia de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), en reemplazo de la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG).

Regula el otorgamiento de las licencias de conducir, así como los requisitos y procedimientos para su renovación, en función de las veces que el conductor haya perdido la totalidad de los puntos. Esto no significa que la renovación de la licencia borra las pérdidas de los puntos sufridas previamente; por tanto, en la normativa se determina un sistema de sanción para la pérdida de puntos.

El cuerpo legal prevé que en el plazo de 90 días, a partir de la vigencia de esta normativa, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligadas a presentar ante la Agencia las respectivas certificaciones del IESS y copias de los contratos de trabajo. De no hacerlo, se suspenderán las autorizaciones o permisos de operación, hasta que cumplan con esta obligación.

Se establece un plazo perentorio de dos meses para la legalización y regularización del servicio ejecutivo, a partir de la promulgación de esta ley para la entrega de los respectivos permisos de operación. Entre otros aspectos.

En estricto cumplimiento de los principios constitucionales y preceptos legales, se determina la inclusión de las mujeres en calidad de socias y conductoras de transporte público, comercial y por cuenta propia, en una base mínima del 5%, siempre que exista la demanda y se cumplan los requerimientos de la ley. Gozarán de atención preferente las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes.

Respecto del Fondo de Accidentes de Tránsito (Fonsat), el cuerpo legal determina que la Agencia de Regulación y Control dictará el reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de sus recursos.

La Comisión de Tránsito del Ecuador será una institución de carácter nacional. Su directorio estará conformado por un delegado del Ministerio del sector; un delegado del Presidente de la República; el Ministro del Interior o su delegado; y, dos representantes de la AME. El patrimonio, bienes y personal, previa evaluación, pasarán a la nueva entidad.

En torno a las contravenciones, la normativa establece sanciones severas al conductor que condujere el vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas, así como en estado de embriaguez. La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones muy graves será sancionada con la suspensión por un año de la licencia de conducir. Cuando esta reincidencia es por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente.

La ejecución de las sanciones de las contravenciones leves y graves será competencia de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial donde se la hubiera cometido.

Una vez resuelta la objeción parcial del Ejecutivo, en las próximas horas, el texto será remitido al Registro Oficial para su promulgación.

A pesar de que la nueva Ley de Tránsito abarca varios de los tópicos calificados como causas del alto índice de accidentes en el país, nada se ha dicho sobre la necesidad de crear una cultura de respeto a la normativa vigente mediante un método

que asegure este cometido; por lo que, en el desarrollo de la presente investigación se ha determinado que existe una imperiosa necesidad de establecer este método para lograr un cambio generacional, que conduzca al cumplimiento del mandato constitucional y al mejoramiento de los índices de accidentabilidad y que actualmente es un factor que vulnera desde un principio los derechos fundamentales de las personas, particularmente el derecho a la vida, a la seguridad y a la educación como el medio para garantizar el goce pleno de estos derechos.

En el artículo No. 3, numeral 8 de la Constitución del Ecuador se manifiesta en forma clara que entre los deberes primordiales del Estado está “Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción”.

El artículo 26 de la Constitución de la República reconoce la educación como un derecho de las personas dice: “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo”.

En el artículo No. 27 en su parte pertinente la Constitución de la República manifiesta que: “La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”.

En este ámbito la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en su artículo No. 2 explícitamente manifiesta que La Ley se fundamenta en los principios generales: del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

El artículo No. 3 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial manifiesta que “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”.

Además en el artículo No. 4 esta misma Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, manifiesta que “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

En la Ley Orgánica de Educación Intercultural, Capítulo Segundo “DE LA AUTORIDAD EDUCATIVA NACIONAL”, del Título III “DEL SISTEMA NACIONAL DE EDUCACIÓN”, artículo No. 22 literal c, se manifiesta que son atribuciones y deberes de la Autoridad Educativa Nacional entre otras “Formular e

implementar las políticas educativas, el currículo nacional obligatorio en todos los niveles y modalidades y los estándares de calidad de la provisión educativa, de conformidad con los principios y fines de la presente Ley en armonía con los objetivos del Régimen de Desarrollo y Plan Nacional de Desarrollo, las definiciones constitucionales del Sistema de Inclusión y Equidad y en coordinación con las otras instancias definidas en la Ley”.

En la Décima Séptima disposición Transitoria del título VIII de la Ley Orgánica de Educación Intercultural, se ordena que “La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año, los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Estas disposiciones expresadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en la Ley Orgánica de Educación Intercultural, dan un margen de tiempo que consideramos inadecuado en virtud del alto índice de accidentes que diariamente se generan en el país; esto complementado con la realidad de que no existe la predisposición para incluir en las mallas curriculares de educación general básica y del bachillerato general unificado las asignaturas de tránsito y seguridad vial, son factores que contribuyen a que este mal social persista.

Por esta razón hemos considerado conveniente materializar en forma urgente esta necesidad a través de una reforma a la Disposición general Séptima del Título VII de la Ley Orgánica de Educación Intercultural, que textualmente dice: “A partir de la promulgación de la presente Ley la Autoridad Educativa Nacional incorporará en el currículo la formación estética y artística que será obligatoria, progresiva y transversal en todos los niveles y modalidades. Igualmente se incorporará en forma

progresiva contenidos relacionados con los aspectos geográficos, culturales y económicos de la localidad”, donde claramente se desestima la importancia que la educación vial tiene para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito actuales.

3.2. Diseño de la propuesta.

“REFORMA DE LA LEY ORGÁNICA DE EDUCACIÓN INTERCULTURAL, EN LA DISPOSICIÓN GENERAL SÉPTIMA”

3.2.1. Fundamentación.

Para respaldar con base legal la creación de una cultura de respeto de la normativa de tránsito vigente en el Estado Ecuatoriano.

Para evitar que la cultura de incumplimiento de las normas establecidas dentro de la sociedad ecuatoriana sigan siendo un hecho que actúa como factor multiplicador del número de accidentes de tránsito.

Para garantizar el ejercicio pleno de los derechos a la vida y a la seguridad, más aún cuando existe la intencionalidad del Estado para mejorar los índices de accidentabilidad en materia de tránsito, a través de la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, empleando como medio la capacitación y educación a través de la Ley Orgánica de Educación Intercultural.

3.2.2. Justificación

La Constitución del Ecuador en su artículo No. 3, numeral 8 dispone al Estado como uno de sus deberes primordiales garantizar a sus habitantes el derecho a la seguridad integral.

En el artículo 26 se reconoce la educación como un derecho de las personas a lo largo de su vida y lo establece como un deber ineludible e inexcusable del Estado. Además que esta área constituye prioridad de la política pública y de la inversión estatal, como garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir.

De igual manera en el artículo No. 27 se establece que la educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional.

En este mismo ámbito la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo No. 2 explícitamente manifiesta que la citada Ley se fundamenta en los principios generales: del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En la misma Ley en el artículo No. 3 el Estado está obligado a garantizar que, la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad. Además en el artículo No. 4 se establece la obligación del Estado a garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, mediante la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de conformidad con los

programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

En la Ley Orgánica de Educación Intercultural, Capítulo Segundo “De la Autoridad Educativa Nacional”, del Título III “Del Sistema Nacional de Educación”, artículo No. 22 literal c, se manifiesta que son atribuciones y deberes de la Autoridad Educativa Nacional entre otras “Formular e implementar las políticas educativas, el currículo nacional obligatorio en todos los niveles y modalidades y los estándares de calidad de la provisión educativa, de conformidad con los principios y fines de la presente Ley en armonía con los objetivos del Régimen de Desarrollo y Plan Nacional de Desarrollo, las definiciones constitucionales del Sistema de Inclusión y Equidad y en coordinación con las otras instancias definidas en la Ley”.

En la Décima Séptima disposición Transitoria del título VIII de la Ley Orgánica de Educación Intercultural, se ordena que “La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año, los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

La normativa en referencia no ha sido puesta en ejecución debido a que se ha otorgado un plazo extendido para su materialización dejando en el limbo la solución al excesivo número de accidentes de tránsito que a diario se producen, lo que además implica la violación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, específicamente en cuanto al conocimiento de la norma de tránsito de refiere.

Con estos antecedentes, y con el fin de proteger y tener una normativa clara que permita la inmediata aplicación de la capacitación en materia de tránsito, en los

establecimientos de educación general básica y del bachillerato general unificado, mediante la cual se logre crear una cultura de respeto de la norma vigente y evitar que continúen en aumento los índices de accidentes de tránsito, es necesario proponer una reforma a la Ley Orgánica de Educación Intercultural que permita la inmediata aplicación de la capacitación en materia de tránsito en los niveles de educación general básica y del bachillerato general unificado.

Por lo tanto es menester reformar la Disposición general Séptima del Título VII de la Ley Orgánica de Educación Intercultural.

3.3. Objetivos.

3.3.1. Objetivo General de la Propuesta

- Proponer a la Asamblea Nacional un Anteproyecto de Ley reformativa a la Ley Orgánica de Educación Intercultural, en la Disposición General Séptima del Título VII, que permita la implementación de la materia de tránsito en los niveles de educación general básica y bachillerato unificado, para lograr crear una cultura de respeto a la norma vigente.

3.3.2. Objetivos Específicos

- Difundir en la comunidad educativa, la importancia que tiene la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dando a conocer los derechos y obligaciones establecidos, y las consecuencias que tiene su inobservancia.

- Capacitara los estudiantes de los niveles de educación general básica y bachillerato general unificado, para permitir la creación de una cultura de respeto y cumplimiento de las normas de tránsito establecidas.
- Diseñar reformas al cuerpo legal antes mencionado, viabilizando la inmediata aplicación de la capacitación en materia de tránsito en los establecimientos educacionales de niveles general básico y bachillerato general unificado.

3.4. Desarrollo de la Propuesta

3.4.1. Exposición de Motivos

REPÚBLICA DEL ECUADOR

LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO

QUE: Es obligación del Estado ecuatoriano garantizar el ejercicio del derecho a la vida y a la seguridad integral que establece la Constitución de la República.

QUE: Es obligación del Estado ecuatoriano evitar que sigan incrementándose el número de accidentes de tránsito por falta de una cultura de respeto a las normas de tránsito vigentes.

QUE: No se ha considerado la inmediata incorporación al currículo la materia de seguridad vial y tránsito y su obligatoriedad en todos los niveles y modalidades.

QUE: El plazo que actualmente otorga la Ley Orgánica de Educación Intercultural (UN AÑO) para que la Autoridad Educativa Nacional incluya y defina los contenidos académicos relacionados con la educación vial, impide la inmediata aplicación de la capacitación en materia de tránsito.

EXPIDE

Las siguientes reformas:

ALA LEY ORGÁNICA DE EDUCACIÓN INTERCULTURAL

TÍTULO VII, DISPOSICIONES GENERALES.

Art. Sustitúyase la Disposición General SÉPTIMA por el siguiente texto:

SÉPTIMA.- A partir de la promulgación de la presente Ley la Autoridad Educativa Nacional incorporará en el currículo la formación estética, artística, de educación vial y tránsito que será obligatoria, progresiva y transversal en todos los niveles y modalidades.

Igualmente se incorporará en forma progresiva contenidos relacionados con los aspectos geográficos, culturales y económicos de la localidad.

La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá los contenidos académicos relacionados con la educación vial y tránsito en coordinación con las instituciones competentes en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

TÍTULO VIII, DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Art. 2 Elimínese la disposición transitoria Décima Séptima, y redefínase el ordinal de las disposiciones transitorias posteriores.

Dado y firmado en San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano a los..... días del mes de..... de....

3.4.2. Propuesta de Reforma a la Malla Curricular

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL

AÑO: 1° DE BÁSICA

PARALELO: "A, B"

FECHA INICIA: 05-SEP-011

FECHA TERMINA: 23-JUN-12

HORAS CLASE: 80h.

EJES TRANSVERSALES: Formación ciudadana

OBJETIVO DE LA UNIDAD: UBICAR A LOS NIÑOS EN EL ESPACIO Y CONOCIMIENTO DEL SISTEMA VIAL

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Diferenciar un vehículo de transporte, con un vehículo de juguete, a través de ejercicios de relación lógica para diferenciar un vehículo de un juguete.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> DESCUBRIMIENTO DEL AMBIENTE VIAL Y TRANSITO. 	<ul style="list-style-type: none"> COMPRENSIÓN LÓGICA. <ul style="list-style-type: none"> Que es un vehículo Que es un juguete Que es transitar Que es peligro
Identificar los sonidos, las imágenes dentro de seguridad vial, a través, de pictogramas y sonidos para lograr que los niños conozcan el sistema vial.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> NOCIONES EN SEGURIDAD VIAL. 	<ul style="list-style-type: none"> RELACIÓN LÓGICA <ul style="list-style-type: none"> Dolor, golpe, peligro, RELACIÓN DE ESPACIOS <ul style="list-style-type: none"> Las vías, doble vía, una vía. RELACIÓN DE LATERALIDAD. <ul style="list-style-type: none"> Dentro, fuera del vehículo de las aceras.
Lograr un comportamiento adecuado dentro del sistema vial, a través de la comprensión de situaciones diarias proyectadas en video, para obtener actitudes positivas como peatones.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> CONVIVENCIA CON EL SISTEMA VIAL 	<ul style="list-style-type: none"> CONVIVENCIA ACTIVA <ul style="list-style-type: none"> Cuando estamos en la calle CONVIVENCIA PASIVA <ul style="list-style-type: none"> Cuando estamos en el aula.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 2º DE BÁSICA **PARALELO:** "A, B"
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: RELACIONAR LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA VIAL

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Identificar la señalización básica en tránsito, logrando la adaptación del niño con el sistema vial.	25 Hrs.	BLOQUE No I • LAS SEÑALES DE TRANSITO.	<ul style="list-style-type: none"> • Paso cebra • Puente peatonal • Una vía • Doble vía
Diferenciar los medios de transporte a través de la lúdica logrando mejorar comportamiento humano ante los diferentes medios de transporte que tenemos.	30 hrs.	BLOQUE No II • MEDIOS DE TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte de aire Cuáles son? • Transporte de agua. Cuáles son? • Transporte de tierra. Cuáles son?
Identificar los elementos de la vía pública, a través de la asociación de elementos que les permitan utilizarlos de forma correcta.	25 Hrs	BLOQUE No III • ELEMENTOS DE LA VÍA PUBLICA	<ul style="list-style-type: none"> • Vía • Semáforo • Sonidos • Ruidos.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 3° DE BÁSICA **PARALELO:** “A, B”
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: IDENTIFICAR LA SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Reconocer la importancia de la movilización de las personas y analizar las características para mejorar nuestro modo de vida	25 Hrs.	BLOQUE No I • NOS TRANSPORTAMOS POR TIERRA.	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte terrestre. • Importancia de los medios de transporte • Para qué sirven los medios de transporte • Medios que usamos en la vida diaria
Conocer las normas de Educación Vial, utilizando conocimientos anteriores, gráficos que les interrelacionarse con la ciudad.	30 hrs.	BLOQUE No II • NORMAS DE EDUCACIÓN VIAL.	<ul style="list-style-type: none"> • Reglas para vivir en la ciudad y convivir con los medios de transporte. • Personas que controlan el comportamiento en el tránsito.
Practicar las normas de educación vial y propiciar su conocimiento con la familia y la escuela.	25 Hrs	BLOQUE No III • PRÁCTICA DE LAS NORMAS DE EDUCACIÓN VIAL.	<ul style="list-style-type: none"> • Observación e identificación de señales de tránsito. • Dramatizaciones de comportamiento social frente al tránsito.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 4° DE BÁSICA **PARALELO:** “A, B”
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER LOS DERECHOS EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Reconocer el derecho a educarse y a transitar libremente, para prevenir desastres en la sociedad.	25 Hrs.	BLOQUE No I • MIS DERECHOS AL LIBRE TRANSITO	<ul style="list-style-type: none"> • RAZONES PARA TRANSITAR • SEGURIDAD PARA TRANSITAR • GARANTÍAS PARA TRANSITAR
Reconocer la magnitud de la importancia de conocer nuestros derechos, a través de la capacitación para prevenir accidentes.	30 hrs.	BLOQUE No II • MIS DERECHOS A LA MOVILIDAD.	<ul style="list-style-type: none"> • La importancia a la movilización de las personas. • La importancia de la movilización de los bienes.
Reconocernos el derecho a la Seguridad Vial y Transito como un derecho ciudadano.	25 Hrs	BLOQUE No III • LA SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO COMO UN DERECHO CIUDADANO.	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho a la educación en materia de transito. • Garantizar el buen vivir relacionándolo con el sistema vial. • Problemas sociales generados por las actitudes en Transito.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 5° DE BÁSICA **PARALELO:** "A, B"
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: RECONOCER LA PROBLEMÁTICA SOCIAL QUE GENERA EL SISTEMA VIAL

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Identificar la seguridad Vial y Transito en el marco Legal, como obligaciones en el campo que permitan su cumplimiento.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> La Ley de Transporte Terrestre, transito y Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> Regulación del transporte Control del transito Seguridad Vial
Explicar los problemas que genera el incumplimiento de la Ley de Transito.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> Problemas con la Seguridad Vial y Transito. 	<ul style="list-style-type: none"> Problemas Sociales Problemas económicos Problemas con el medio ambiente. Problemas de salud y muerte.
Comprender como poder accionar frente a los problemas de la Seguridad Vial y transito.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> Comportamiento frente a los problemas de Seguridad Vial y Transito, 	<ul style="list-style-type: none"> Como actuar frente a la contaminación vehicular. Como actuar frente a la movilización en horas pico. Como actuar frente a los accidentes de transito

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 6° DE BÁSICA **PARALELO:** “A, B”
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER CUALES SON LAS INSTITUCIONES QUE RIGEN EL TRANSITO

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer las Instituciones encargadas de la dirección de Tránsito en el país.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> Organismos Reguladores de tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> Identificar los Organismos Reguladores de Tránsito Funciones Obligaciones
Identificar las Autoridades del Transporte,	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> Autoridades de Transporte 	<ul style="list-style-type: none"> Policía – Control Jueces – Sancionador Autoridades locales
Identificar los elementos que intervienen en el sistema vial.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> Elementos del Sistema Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> Peatón Conductor Vehículo Vías (calles) Control Auxilio.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 7° DE BÁSICA **PARALELO:** "A, B"
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: RECONOCER COMO PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Desarrollar actividades que permitan, comprender el significado de Prevención, con esto podríamos eliminar los índices de actividades que pongan en riesgo nuestra integridad.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> • Señales de Tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocer las Señales de Tránsito • Entender la reacción y defendernos del peligro • Acción y Reacción
Definir el concepto de accidente, comprender sus consecuencias y la influencia en el desarrollo de los pueblos. Lograr identificar las características y las consecuencias de los accidentes de tránsito para las personas.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> • Tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> • Definición del accidente • Consecuencias del accidente • Que es accidente de Tránsito • Consecuencias de los accidentes de tránsito. • Efectos generados por los accidentes de tránsito: • Daños físicos, materiales, muerte.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL

AÑO: 8° DE BÁSICA

PARALELO: “A, B”

FECHA INICIA: 05-SEP-011

FECHA TERMINA: 23-JUN-12

HORAS CLASE: 80h.

EJES TRANSVERSALES: Formación ciudadana

OBJETIVO DE LA UNIDAD: LOGRAR EL ENTENDIMIENTO ACERCA DE LAS GENERALIDADES DE LA LEY

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Entender cuál es el objeto de la Ley de Tránsito, los principios básicos que se observan para su aplicación, los Principios básicos, obligaciones y alcances que tiene el Estado.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> GENERALIDADES DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. 	<ul style="list-style-type: none"> CUAL ES EL OBJETO DE LA LEY. PRINCIPIOS GENERALES OBLIGACIONES DEL ESTADO
Identificar cuáles son los organismos que rigen la normativa legal y/o son encargados de su aplicación.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> ORGANIZACIÓN NACIONAL 	<ul style="list-style-type: none"> ORGANISMOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL MINISTERIO DEL SECTOR DEL TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
Identificar cuáles son los organismos que rigen la normativa legal y/o son encargados de su aplicación.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> ORGANIZACIÓN LOCAL 	<ul style="list-style-type: none"> LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL LA DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL LAS COMPETENCIAS DE LAS MUNICIPALIDADES

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 9º DE BÁSICA **PARALELO:** "A, B"
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER QUE ES EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer las generalidades del transporte terrestre automotor.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR. 	<ul style="list-style-type: none"> QUE ES EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR. DONDE SE DESARROLLA ESTA ACTIVIDAD. CUAL ES EL OBJETIVO DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR CUALES SON LAS OBLIGACIONES DE ESTE SECTOR.
Identificar cuáles son las clases de servicios que legalmente se pueden prestar.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE. 	<ul style="list-style-type: none"> CLASES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO Y COMERCIAL
Conocer el entorno de servicios que tiene la actividad del transporte terrestre y como aporta a la eficiencia de la actividad.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> SERVICIOS CONEXOS DE TRANSPORTE TERRESTRE 	<ul style="list-style-type: none"> CUALES SON LOS SERVICIOS CONEXOS DE TRANSPORTE TERRESTRE QUE RESPONSABILIDADES TIENEN ESTOS SERVICIOS CONEXOS.

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO
ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL
AÑO: 10° DE BÁSICA **PARALELO:** "A, B"
FECHA INICIA: 05-SEP-011 **FECHA TERMINA:** 23-JUN-12
HORAS CLASE: 80h. **EJES TRANSVERSALES:** Formación ciudadana
OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER CUAL ES EL ÁMBITO, TIPOS Y LOS TÍTULOS HABILITANTES DEL TRANSPORTE

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer cuál es el ámbito del transporte terrestre automotor.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE. 	<ul style="list-style-type: none"> QUE ES EL TRANSPORTE URBANO. QUE ES EL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL QUE ES EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
Identificar cuáles son los tipos de transporte que determina la Ley.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> LOS TIPOS DE TRANSPORTE TERRESTRE. 	<ul style="list-style-type: none"> ALTERNATIVA Y PRIVADA
Conocer cuáles son los títulos que habilitan la actividad del transporte terrestre.	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> TÍTULOS HABILITANTES DE TRANSPORTE TERRESTRE 	<ul style="list-style-type: none"> QUE SON LOS TÍTULOS HABILITANTES QUIEN OTORGA LOS TÍTULOS HABILITANTES

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL

AÑO: 1° DE BACHILLERATO

PARALELO: "A, B"

FECHA INICIA: 05-SEP-011

FECHA TERMINA: 23-JUN-12

HORAS CLASE: 80h.

EJES TRANSVERSALES: Formación ciudadana

OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER CUAL ES EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL TRANSPORTE TERRESTRE

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer cuáles son las operadoras del transporte terrestre automotor.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> LAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE. 	<ul style="list-style-type: none"> QUE SON OPERADORAS DE TRASPORTE. CUAL ES FUNCIÓN DE LAS OPERADORAS CUAL ES EL ALCANCE DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE.
Conocer cuáles son las infracciones en las que pueden incurrir las operadoras de transporte y sus sanciones.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA LAS OPERADORAS. 	<ul style="list-style-type: none"> TIPOS DE INFRACCIONES
Conocer como se aplican las sanciones para las operadoras de transporte	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES PARA LAS OPERADORAS LA HOMOLOGACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE 	<ul style="list-style-type: none"> APLICACIÓN DE LAS SANCIONES? PROCEDIMIENTO PARA APLICAR LAS SANCIONES HOMOLOGACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL

AÑO: 2° DE BACHILLERATO

PARALELO: “A, B”

FECHA INICIA: 05-SEP-011

FECHA TERMINA: 23-JUN-12

HORAS CLASE: 80h.

EJES TRANSVERSALES: Formación ciudadana

OBJETIVO DE LA UNIDAD: FOMENTAR EN LOS ESTUDIANTES LA CULTURA DE LA PREVENCIÓN.

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer cuáles son las formas de comportamiento para evitar la consecución de accidentes de tránsito.	25 Hrs.	BLOQUE No I <ul style="list-style-type: none"> GENERALIDADES 	<ul style="list-style-type: none"> CUAL DEBE SER EL COMPORTAMIENTO DE LOS ACTORES DEL SISTEMA DE TRÁNSITO
Conocer cuáles son los actores de la seguridad vial y sus responsabilidades.	30 hrs.	BLOQUE No II <ul style="list-style-type: none"> LOS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL USUARIOS DE LAS VÍAS VEHÍCULOS LAS VÍAS EL AMBIENTE 	<ul style="list-style-type: none"> CUALES SON LOS DERECHOS DE LOS PEATONES, PASAJEROS Y CICLISTAS REVISIÓN TÉCNICA A LA QUE DEBEN SER SOMETIDOS LOS VEHÍCULOS QUIEN ES ENCARGADO DE LA SEÑALIZACIÓN RESPONSABILIDADES FRENTE AL MEDIO AMBIENTE
Conocer cuáles son los beneficios del aseguramiento obligatorio	25 Hrs	BLOQUE No III <ul style="list-style-type: none"> EL ASEGURAMIENTO 	<ul style="list-style-type: none"> QUE ES EL SOAT PARA QUE SIRVE DE QUE NOS ASEGURA QUE ES EL FONDO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

PLAN ANUAL DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ÁREA: SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO

ASIGNATURA: SEGURIDAD VIAL

AÑO: 3° DE BACHILLERATO

PARALELO: "A, B"

FECHA INICIA: 05-SEP-011

FECHA TERMINA: 23-JUN-12

HORAS CLASE: 80h.

EJES TRANSVERSALES: Formación ciudadana

OBJETIVO DE LA UNIDAD: CONOCER CUALES SON LOS CONTROLES Y SANCIONES DEL ÁMBITO DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.

OBJETIVO	Hrs.	BLOQUE	CONTENIDO
Conocer cuál es el ámbito de la seguridad vial y el tránsito.	25 Hrs.	BLOQUE No I • ÁMBITO DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.	<ul style="list-style-type: none"> • QUIENES ESTÁN SUJETOS A LA LEY • OBJETIVO DE LA LEY.
Conocer cuáles son los controles establecidos mediante la ley para los actores del sistema de tránsito.	30 hrs.	BLOQUE No II • EL CONTROL QUE EJERCE EL ESTADO MEDIANTE LA LEY	<ul style="list-style-type: none"> • LAS LICENCIAS DE CONDUCIR • DOCUMENTOS HABILITANTES DEL VEHÍCULO
Conocer como se aplican las sanciones para las operadoras de transporte	25 Hrs	BLOQUE No III • LAS INFRACCIONES DE TRANSITO	<ul style="list-style-type: none"> • LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES • LAS PENAS Y SU MODIFICACIÓN • LOS DELITOS DE TRANSITO • LAS CONTRAVENCIONES

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFÍA CITADA.

- GALLEGOS, Bolívar Tema; “La responsabilidad en el delito de transito” (Pág. 74).
- CARRILLO, David Tema; “Derecho a la Vida” (Pág. 64).
- LINARES QUINTANA, Luis Tema; “Libertad de Transito” (Pág. 33).
- BIDART CAMPOS, Germán Tema; “Derecho de Locomoción o Transito” (Pág. 97).
- TOHAZA G, Giovanni (2011) Tema: “Presentación”. Manual del estudiante 2011 (Pág. 1).
- MUÑOZ VACA, Katy (2011) Tema: Principales Reformas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” Novedades Jurídicas. Ediciones Legales Junio 2011”. (Pág. 32)

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.

- GALLEGOS, Bolívar (2010) “La responsabilidad en el delito de transito”,
- CARRILLO, David (2000) “Derecho a la Vida”
- LINARES QUINTANILLA, Luis (2008) “Libertad de Transito”
- BIDART CAMPOS, Germán (2008) “Derecho de Locomoción o Transito”.
- GARCÍA FALCONI, José C. Tema: “El Juicio por accidentes de tránsito”.
- TOHAZA G, Giovanni (2011) “Manual del estudiante 2011”.
- MUÑOZ VACA, Katy (2011) “Novedades Jurídicas. Ediciones Legales Junio 2011”.
- CÁRDENAS, James “Ingeniería de Tránsito – Fundamentos y Aplicaciones”.

- MAZEAUD, Tunc “Tratado de la Responsabilidad Civil. Tomo I. Editoriales Jurídicas”.
- HERNÁNDEZ - CARRILLO FUENTES, José María. “Seguridad Vial, Velocidad y Reforma al Código Penal”.

LINKCOGRAFÍA

- <http://www.alltransit.org/htm/estadisticas1.php> Tema: Estadísticas de accidentes de Tránsito.
- <http://pavicei.wordpress.com/2008/06/01/orientacion-para-el-docente-el-sistema-de-transito-una-construccion-social/> Tema: Orientación para el docente en el Sistema de Transito.
- http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=4524&Itemid=134 Tema: Análisis de la Ley Orgánica de Transito, Transporte terrestre y Seguridad Vial.
- http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2793&Itemid=426 Tema: Extractos de revistas Ecuador.
- www.derechoecuador.com
- www.derechosprocesado
- www.lexis.com.ec
- www.google.com

TEXTOS LEGALES:

- Ecuador. Constitución Política del Estado Ecuatoriano. Registro Oficial del Estado, 4 de Octubre de 2008, núm. 1, p. 113.
- Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial del Estado 1002, 2 de agosto de 2006.
- Cabanellas de las Cuevas Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental/ Guillermo Cabanellas; Argentina; Editorial Heliasta; 2008; p. 467. I.S.B.N.: 950-9065-98-6
- Ley Orgánica de Educación Intercultural, 2011

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS CARRERA ABOGACÍA

OBJETIVO: Determinar las causas y consecuencias de la inobservancia de la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Transito y Seguridad Vial en la provincia de Cotopaxi.

La presente encuesta está dirigida a los señores Policías del Personal de la Jefatura de Transito de Cotopaxi, a los señores Jueces Provinciales de Transito de Cotopaxi, a los miembros del Sindicato de Choferes Profesionales del cantón Latacunga y a los estudiantes de educación general básica y bachillerato general unificado del Colegio “Hermano Miguel” del cantón Latacunga.

INSTRUCCIÓN: conteste la presente encuesta de forma clara y objetiva marque con una **X** en la respuesta correcta.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Conoce usted cuales son los derechos y obligaciones como conductor o peatón le otorga la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial?
SI NO
3. ¿Ha tenido usted suficiente información acerca de la aplicación de la nueva la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial?
SI NO
4. ¿Cree usted que se ha dado la debida difusión acerca de los cambios que se han producido en la elaboración de las reformas de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial?
SI NO
5. ¿Considera usted necesaria una campaña de información o socialización de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.
SI NO

6. ¿Cree usted que el desconocimiento de las Normas y Reglamentos de Tránsito, actúan como un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito?

SI NO

7. ¿Cree usted necesaria la implementación de una Asignatura referente a las Normativas y Reglamentos de Transito en los diferentes de Niveles de Educación?

SI NO

8. ¿Apoyaría usted un anteproyecto de Ley reformatoria a la Ley de Educación General Básica y Bachillerato con el fin de implementar la materia de transito?

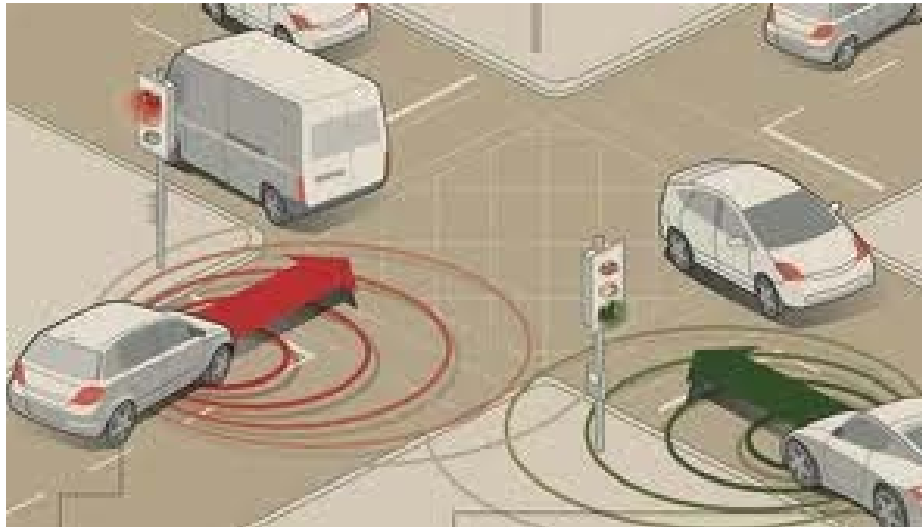
SI NO

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFÍA N° 1

EL SISTEMA DE TRÁNSITO



FUENTE: Internet

DISEÑADO POR: Las Investigadoras

FOTOGRAFÍA N° 2

“ACCIDENTE DE TRÁNSITO TERRESTRE OCURRIDO EL 29 DE AGOSTO DEL 2010 EN EL SECTOR “YAMBO” PROVINCIA DE COTOPAXI, 38 FALLECIDOS.



FUENTE: Internet

DISEÑADO POR: Las Investigadoras

FOTOGRAFÍA N° 3

“ACCIDENTE DE TRÁNSITO VÍA A SIGCHOS, PROVINCIA COTOPAXI, OCURRIDO EL 16 DE JULIO DEL 2010. 5 PERIODISTAS HERIDOS QUE SE DIRIGÍAN A LA COBERTURA DE ACTIVIDADES QUE REALIZA EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RAFAEL CORREA.



FUENTE: Internet

DISEÑADO POR: Las Investigadoras

FOTOGRAFÍA N° 4

ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LA VÍA LATACUNGA- SIGCHOS, PROVINCIA DE COTOPAXI. 12 PERSONAS MURIERON INSTANTÁNEAMENTE. LA POLICÍA TAMBIÉN CONSTATÓ QUE LAS LLANTAS ESTABAN LISAS.



FUENTE: Internet

DISEÑADO POR: Las Investigadoras

FOTOGRAFÍA N° 5

“8 PERSONAS FALLECIDAS Y 17 HERIDAS. EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO DE UNA UNIDAD DE LA COOPERATIVA COTOPAXI, QUE RODÓ APROXIMADAMENTE 300 METROS EN UN BARRANCO, EN EL SECTOR DE APAHUA”.



FUENTE: Internet

DISEÑADO POR: Las Investigadora

