



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES  
Y DE LA EDUCACIÓN.**

# **TESIS DE GRADO**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:**

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

**TEMA:**

**“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito  
y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción  
humana en los accidentes”**

**AUTOR:**

**MARCO ANTONIO NAVARRO MALDONADO**

**TUTOR:**

**MSc. ERWIN KLEBER CALLE GALARZA**

**LECTOR:**

**DR. HORACIO MANUEL VASCONEZ BUSTAMANTE**

**QUEVEDO-LOS RIOS–ECUADOR.**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES  
Y DE LA EDUCACIÓN.**

**EL TRIBUNAL EXAMINADOR OTORGA AL PRESENTE TRABAJO**

**TEMA:**

**“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito  
y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción  
humana en los accidentes”**

**DEL SR: MARCO ANTONIO NAVARRO MALDONADO**

**LA CALIFICACIÓN DE: -----**

**EQUIVALENTE A: -----**

**TRIBUNAL**

\_\_\_\_\_  
**DELEGADO DEL SR. DECANO**

\_\_\_\_\_  
**DELEGADO DEL SR. SUB-DECANO**

\_\_\_\_\_  
**DELEGADO DEL CONSEJO  
DIRECTIVO**

\_\_\_\_\_  
**Lcda. Cristina Silva Moreno  
SECRETARIA**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**APROBACIÓN DEL DIRECTOR (A) DE TESIS (tutor)**

MSc. Erwin Calle Galarza en mi calidad de Director de tesis del trabajo de investigación sobre el tema: **“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes”**

Del Sr. Marco Antonio Navarro Maldonado, egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas, sociales y de la Educación, especialización de jurisprudencia, **apruebo** dicho trabajo práctico, ya que reúne los requisitos y méritos suficientes.

Solicito que sea sometida a la evaluación del jurado examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

**MSc. ERWIN KLEBER CALLE GALARZA**  
**DIRECTOR DE TESIS.**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**APROBACION DEL LECTOR DE TESIS**

Dr. Horacio Vasconez Bustamante en mi calidad de Lector de tesis del trabajo de investigación sobre el tema:

**“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes”**

Del Sr. Marco Antonio Navarro Maldonado, egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas, sociales y de la Educación, especialización de jurisprudencia, **apruebo** dicho trabajo práctico, ya que reúne los requisitos y méritos suficientes.

**DR. HORACIO MANUEL VASCONEZ BUSTAMANTE**  
**LECTOR DE TESIS**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**SEMINARIO DE GRADUACION**

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación sobre el tema: **“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes”**

Del Sr. Marco Antonio Navarro Maldonado.

Para constancia firman.

\_\_\_\_\_  
DELEGADO DEL SR. DECANO

\_\_\_\_\_  
DELEGADO DEL SR. SUBDECANO

\_\_\_\_\_  
DELEGADO DEL CONSEJO  
DIRECTIVO

\_\_\_\_\_  
DIRECTOR

\_\_\_\_\_  
SECRETARIA



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**CERTIFICADO DE AUTORIA.**

Yo, **MARCO ANTONIO NAVARRO MALDONADO**, con cédula de identidad No 1709162547, estudiante del seminario de tesis, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, declaro que soy el autor del presente trabajo de investigación Jurídica, el mismo que es Original, Auténtico y personal.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendan del presente trabajo, es responsabilidad exclusiva del autor.

Atentamente.

**MARCO ANTONIO NAVARRO MALDONADO**

C.I. 170916254-7



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**DEDICATORIA.**

*Mi trabajo investigativo se lo dedico especialmente a Dios, por ser mi guía espiritual que me conduce siempre por el camino del bien y del éxito*

*También se lo dedico a mis padres Nelson y Enma. Seres luchadores que siempre están vigilantes del progreso de cada uno de sus hijos.*

*A mi esposa Ruth Nori Peñaherrera Fuertes por ese sacrificio que durante cinco años los fines de semana, ha soportado la soledad, no siendo posible estar junto a ella, por mi responsabilidad en la Universidad.*

*Y a mis hijos Nelson e Ingrid a los cuales les amo con todas las fuerzas de mi alma, siento que les debo mucho. Cada uno con una cualidad muy especial. Siendo éstos seres el motivo de mi inspiración, los cuales me dieron fuerza, esperanza, dedicación y anhelo para lograr ésta meta tan añorada.*



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES**  
**Y DE LA EDUCACIÓN.**

**AGRADECIMIENTO.**

*Luego de haber dedicado algún tiempo de arduo trabajo a la realización de la presente investigación, luego de la culminación de mis estudios en la carrera, tengo a bien dejar la constancia de mi agradecimiento:*

*Comenzaré por mostrar mi gratitud a la “Universidad Técnica de Babahoyo”, por haberme abierto las puertas. A los Profesores que durante mi camino a la superación me supieron brindar sus vastos conocimientos y experiencias.*

*Al Sr. Tutor de tesis, MSc. Erwin Kleber Calle Galarza, por ser el ente quien ha dirigido con éxito la culminación de mi investigación.*

*Al Sr. Lector de Tesis Dr. Horacio Manuel Vasconez Bustamante. Por ser mi guía y maestro durante la realización de mi investigación.*

*Para todos los mencionados, mi gratitud infinita.*



## ÍNDICE

	<b>pag</b>
Introducción.....	<i>xiv</i>
Tema.....	<i>xvii</i>
Problema.....	<i>xviii</i>
<b>CAPITULO I</b>	
<b>PROBLEMA.</b>	
1. Planteamiento del problema.....	19
1.1.- Contexto nacional, regional local y / constitucional.....	22
1.2.- Situación actual del objeto de investigación.....	30
1.3.- Formulación del problema.....	32
1.3.1.- Problema general.....	32
1.3.2.- Problemas derivados o específicos.....	32
1.4.- Delimitación de la investigación.....	33
1.5.- Justificación.....	34
1.6.- Objetivos.....	37
1.6.1.- Objetivos generales.....	37
1.6.2.- Objetivos específicos.....	37
<b>CAPITULO II</b>	
<b>MARCO TEÓRICO.-</b>	
2.- Marco Contextual, evolución histórica del transporte.....	38
Normativas de Ley vigentes.....	45
Constitución del Ecuador: Movilidad Humana.....	45
Ley de Tránsito.....	49
De las licencias de conducir.....	50
Documentos habilitantes de los vehículos.....	50
De las infracciones de tránsito.....	50
Contravenciones.....	61
De los ciclistas y sus derechos.....	63
Reglamento de la LOTTTSV.....	65
De las placas de identificación vehicular.....	65
Límites de velocidad.....	66
De los ciclistas y sus derechos.....	68
Derecho comparado.....	73
2.2.-Marco conceptual.....	82
2.3.- Planteamiento de la hipótesis.....	93
2.3.1.- Hipótesis general.....	93
2.3.2.- Hipótesis específicas.....	93
2.3.3.- Categorías conceptuales de la hipótesis.....	94
2.4.- Operacionalización de las Variables.....	95

<b>CAPITULO III</b>	
<b>METODOLOGÍA</b>	
3.1.- Tipo de estudio.....	99
3.2.- Universo y muestra.....	100
3.3.- Métodos y técnicas de recolección de información.....	101
3.4.- Procedimiento.....	103
Tabulación e interpretación de datos.....	103
Análisis e interpretación de resultados.....	104
Elaboración del informe de la investigación.....	114
3.5.- Comprobación y discusión de hipótesis.....	115
<b>CAPITULO IV</b>	
<b>RECURSOS Y PRESUPUESTOS</b>	
4.1.- Recursos.....	116
4.2.- Presupuesto.....	117
4.3. Cronograma de actividades del proyecto.....	118
<b>CAPITULO V</b>	
<b>CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN</b>	
5.1.- Conclusión.....	119
5.2.- Recomendación.....	120
<b>CAPITULO VI</b>	
<b>PROPUESTA ALTERNATIVA</b>	
6.1.- Título.....	122
6.2.- Justificación.....	122
6.3.- Presentación.....	125
6.4.- Objetivos.....	127
6.4.1.- Objetivos generales.....	127
6.4.2.- Objetivos específicos.....	127
6.5.- Contenidos.....	128
6.5.1.- Descripción de los aspectos operativos.....	128
6.6.- Recursos de la propuesta.....	128
6.6.1.- Recursos Humanos.....	128
6.6.2.- Recursos Materiales.....	129
6.7.-Cronograma de ejecución de la Propuesta.....	129
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	130
<b>GLOSARIO.....</b>	133
<b>ANEXOS.....</b>	160

## INDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1	Delimitación del objeto a estudiar.....	33
CUADRO N° 2	Operacionalización de la variable independiente.....	95
CUADRO N° 3	Operacionalización de la variable dependiente.....	96
CUADRO N° 4	Tabulación de datos.....	103
CUADRO N° 5	Presupuesto.....	117
CUADRO N° 6	Cronograma de actividades.....	118
CUADRO N° 7	Recursos Materiales.....	129
CUADRO N° 8	Cronograma de ejecución de la propuesta.....	129

## INDICE DE GRAFICOS Y PORCENTAJES

GRAFICO N° 1	Interpretación pregunta N° 1.....	104
GRAFICO N° 2	Interpretación pregunta N° 2.....	105
GRAFICO N° 3	Interpretación pregunta N° 3.....	106
GRAFICO N° 4	Interpretación pregunta N° 4.....	107
GRAFICO N° 5	Interpretación pregunta N° 5.....	108
GRAFICO N° 6	Interpretación pregunta N° 6.....	109
GRAFICO N° 7	Interpretación pregunta N° 7.....	110
GRAFICO N° 8	Interpretación pregunta N° 8.....	111
GRAFICO N° 9	Interpretación pregunta N° 9.....	112
GRAFICO N° 10	Interpretación pregunta N° 10.....	113
GRAFICO N° 11	Interpretación final de resultados.....	114

## INDICE DE ANEXOS

Anexo N° 1	Encuesta aplicada a los Abogados.....	161
Anexo N° 2	Entrevista aplicada a Juez y Fiscal.....	162
Anexo N° 3	Foto de entrevistas Juez Transito.....	163
Anexo N° 4	Foto de entrevista Fiscal.....	164
Anexo N° 5	Foto de entrevista Abogada libre ejercicio.....	165
Anexo N° 6	Fotos de Ciclismo Urbano.....	166
Anexo N° 7	Bicicletas públicas.....	167
Anexo N° 8	Adaptación Urbana y equipamientos.....	168
Anexo N° 9	Conducción del ciclismo urbano.....	169
Anexo N° 10	Al trabajo en bicicleta.....	170
Anexo N° 11	Señalizaciones de Transito.....	171
Anexo N° 12	Recorte de información sobre la ley.....	173
Anexo N° 13	Citación de Artículo de sentido común.....	177
Anexo N° 14	Proceso de accidente.....	178
Anexo N° 15	Recorte del Reglamento Ley de 1959.....	181
Anexo N° 16	Recorte del Reglamento Ley de 1982.....	183
Anexo N° 17	Ley 1982 Art. 30, la bicicleta numeral 7.....	184

## INTRODUCCIÓN

En esta investigación se hace referencia a la reforma de artículos en los que determinaran las razones por la que no hay registro, permiso de conducción, del vehículo de tracción humana para transitar por las vías públicas del país, con ello se podrá determinar la identidad y responsabilidad en los accidentes de Tránsito que se ocasionen por su causa, estos cambios van a permitir normar a la legislación en lo referente a la obligatoriedad para dar con las responsabilidades de los actores de los accidentes.

Con el aumento del transporte automotriz los medios alternativos han ido desapareciendo, sin embargo se ha creado a nivel mundial el interés especial por la protección del medio ambiente y se origina la promoción del uso de los vehículos de tracción humana, como medio habilitado de movilidad.

En este tema de investigación se ve la necesidad, de dar a conocer problemáticas que existen en las vías públicas del país, y beneficiar a toda la sociedad ecuatoriana y mejorar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del

Territorio Ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Se hace referencia al conjunto de procedimientos basados en principios lógicos, utilizados para alcanzar una gama de objetivos que rigen en una investigación científica o en una exposición doctrinal. La metodología es parte del proceso de investigación o Método Científico que sigue a la propedéutica permitiendo sistematizar los métodos y las técnicas necesarias para llevarla a cabo. Los métodos elegidos por el investigador facilitan el descubrimiento de conocimientos seguros y confiables que, potencialmente, solucionarán los problemas planteados en el proyecto de investigación. La metodología es una guía para la realización y aplicación del proyecto; que permite observar como la investigación se va desarrollando. Los métodos son los pilares de la sistemática, destinada a descubrir nuevos conocimientos consecuentes de la realidad de la investigación. Mediante este procedimiento, dentro del presente trabajo, se pretende: Comprobar y demostrar un problema, formular hipótesis y evidenciar la misma, recopilar datos de encuestas, analizar dichas informaciones. Para la realización de este proyecto, se han aplicado los siguientes métodos: científico, inductivo, deductivo, histórico y analítico.

En este tema de investigación se propone reformar el Art. 89 y 102 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial, sobre el otorgamiento de autorización administrativa previa de licencias de conducir y documentos habilitantes para la circulación de vehículos de tracción humana.

Procurando así que los accidentes provocados por conductores y vehículos de tracción humana cuenten con ordenamiento jurídico que los regule y permita que sean capacitados para acceder a la circulación por las vías públicas.

Con la promulgación de la normativa de regularización se estaría garantizando la aplicación de la ley por medio de los agentes de Tránsito, y brindando seguridad a todos aquellos ciudadanos que transitamos diariamente por las carreteras estatales de Quevedo y del país.



**TEMA:**

**“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,  
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y LOS VEHÍCULOS DE  
TRACCIÓN HUMANA EN LOS ACCIDENTES”**

## **PROBLEMA**

**“FALTA DE EXIGENCIA DE LA MATRÍCULA PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA Y PERMISO DE CONDUCIR PARA CIRCULAR POR LAS VÍAS PÚBLICAS DEL PAÍS, IMPOSIBILITA LA DETERMINACIÓN DE LA IDENTIDAD EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR ESTOS VEHÍCULOS”**

## **CAPITULO I**

### **PROBLEMA**

#### **1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

Deberá considerarse obligatorio que los conductores de vehículos de tracción humana deben tener conocimientos de sus derechos de uso de vías, así como debería delimitarse sus obligaciones y para ello se necesita que éste grupo humano sea regularizado como corresponde y sucede en otros Estados de Sudamérica, para cumplir con éste cometido se necesita que en la legislación de Tránsito se incorpore la exigencia de registro y permiso de conducir para los vehículos de tracción humana que van hacer uso de las vías públicas, claro está que debemos exonerar aquellos vehículos que van hacer utilizados en zonas privadas o de recreación en donde no existe riesgo de crear un accidente. Los accidentes de tránsito de los vehículos a motor suceden por evitar impactar al vehículo de tracción humana muchas de las veces causando la muerte de terceras personas, la propia o de las de sus acompañantes, en la actualidad hay una corriente mundial que promueve el uso

del vehículo de tracción humana como son las bicicletas y en el país se están construyendo ciclo vías para promover la utilización de éste medio de transporte por considerarlos no contaminantes, y en la práctica es un medio económico y de fácil acceso, para los estratos bajos sociales así como las personas que tienen conciencia ambiental, además se debe considerar que los triciclos son medios de transporte de carga dentro de la zona urbana o de ella hacia la zona periférica y se constituye en un problema social por cuanto el dueño y conductor del mismo, hace de él su medio de trabajo para sustentar su familia, no obstante debería cumplir los requisitos determinados en la Ley de Tránsito en cuanto a la circulación pues la ley determina derechos de vías y preferencias, además se estipula que deben someterse a las normas determinadas en la ley.

Es allí donde nace el problema porque los señores conductores de vehículos de tracción humana, no reciben capacitación para circular o adquirir el conocimiento de las reglas de conducir y si las conocen simplemente nos le dá por cumplirlas, es así que es común observar a una bicicleta con su conductor infringir las normas de circulación determinadas en la ley como son: circular en contra vía, cruzarse los semáforos cuando está en luz roja, pasarse los discos pare, conducir por la aceras y bordillos, no tener luces acondicionadas para conducir en la noche, es común verlos que se sujetan en la parte posterior de los vehículos poniendo en riesgo su vida y por ende creándole

un posible conflicto al conductor del vehículo a motor, y lo que es más grave que muchas de éstas contravenciones se dan en presencia de los señores vigilantes de Tránsito que solo se han limitado en hacerle un simple llamado de atención al infractor, pero cuando se ocasiona un mal llamado accidente de Tránsito, por culpa del infractor que conduce el vehículo de tracción humana y éste resulta ser la víctima, el conductor del automotor pasa a ser detenido.

Siendo el caso de que se dé a la fuga el conductor del vehículo a motor, por medio de las identificaciones que existen en las bases de datos de la Agencia Nacional de Tránsito se llegaría a la localización del dueño del vehículo y por conducto de éste al chofer, si el conductor del vehículo del automotor por evitar impactarlo al vehículo y conductor de tracción humana, causa daños a terceros o así mismo, el ciclista o triciclero aunque deje el vehículo abandonado no hay manera de identificar a su propietario o conductor del mismo.

Creando una desigualdad de derechos y obligaciones para los conductores, ya que no se encuentran estipuladas las obligaciones según el Título IV, De los Actores de la Seguridad Vial, Capítulo I, De los usuarios de las vías, en su Sección 3 de los ciclistas y sus derechos, en la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y seguridad Vial vigente por cuanto son simplemente injustificables<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://www.eltiempo.com.ec/images/LEY\\_TRÁNSITO.pdf](http://www.eltiempo.com.ec/images/LEY_TRÁNSITO.pdf)

## 1.1.- CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL, LOCAL Y/ CONSTITUCIONAL.

**Macro:** El primer medio de transporte que conoció la humanidad fué el caballo en Europa y en América las llamas, luego apareció los coches tirados por caballos el mismo que predominó por algunos siglos, con el devenir del tiempo haciendo uso del conocimiento de la rueda aparece de la creación del inventor alemán Karl Cristian Ludwing Drais Von Sauerbronn en el año de 1817 la que se conoció en aquella época como la máquina de andar, que era lo que conocemos como velocípedo: una montura con dos ruedas, un manillar para sostenerse más no para direccionar el vehículo, algo que se hacía con un palo pequeño, En el año 1839 el británico Kirk Patrick Mc Milán tuvo la brillante idea de ponerle pedales a la rueda delantera.

Para el año de 1870 hubo un gran adelanto en ésto de reconstruir la historia de las bicicletas, El inventor James Starley y William Hillman crearon el biciclo, una especie de bicicleta con una enorme rueda delantera y una rueda trasera bastante pequeña, que como ventajas sobre los velocípedos tenía la de ser más liviano y, como si fuera poco debido a su gran rueda delantera que actuaba como los cambios en las velocidades modernas, permitiendo que el conductor le diera más potencia eficiente al vehículo.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> <http://www.mundocaracol.com/bicicletos/historia.asp>

Para el año de 1885, se logra el primer diseño de lo que podría ser una bicicleta moderna, John Starley ensambló un armazón con forma de diamante, dos ruedas de similar tamaño, horquilla delantera inclinada de tal forma que la rueda se moviera en línea recta: creando la primera de las bicicleta de seguridad; su nombre Rover (el mismo de los autos o carros), donde ya es propulsada por una cadena, se le acopló frenos, para una mayor seguridad, añadiéndose poco después, 1888, los neumáticos desarrollados por John Boyd Dunlop, donde en su tubo interior se rellenan de aire, amortiguando parte del golpeteo contra los caminos.<sup>3</sup>

Por ser un invento casi contemporáneo con los vehículos a motor han tenido que convivir y compartir las vías públicas, medios de movilidad que han perdurado a través del tiempo con las correspondientes modificaciones que han hecho de ellos parte indispensable de la sociedad y de medios de desarrollo, la bicicleta a diferencia del vehículo a motor por ser de fácil adquisición para los estratos bajos sociales por ser un vehículo de bajo costo de mantenimiento y al no requerir combustible resulta de un nivel económico bajo, así como también de algunas personas que tienen pasión y respeto por el medio ambiente y ven en él un modo movilidad amigable por cuanto no genera contaminantes, y en la actualidad constituye

---

<sup>3</sup> <http://www.mundocaracol.com/bicicletos/historia.asp>

un medio terapéutico, para restablecer la movilidad del cuerpo humano.

Por ser un medio de transporte popular que se ha difundido a gran escala e incluso el Estado promueve el uso de éste tipo de vehículo, tornándose más común los accidentes de Tránsito en los que tienen participación los vehículos de tracción humana.

**Meso:** No existen registros ciertos de cuando llegó la primera bicicleta a Latinoamérica en especial al Ecuador. Pero seguramente ésta llegó de la mano de un emigrante europeo no antes de 1870, cuando se fabricó el primer biciclo de rueda alta por James Starley en Francia y esta rareza fué seguida ya a finales del siglo XIX por la moderna bicicleta del inglés John Kemp Stanley diseñada y construida en 1885 y, llamada la máquina segura.<sup>4</sup>

En Colombia por el año de 1919 ya se registran los primeros vehículos de tracción humana bicicletas y triciclos, en el caso de Ecuador se presume a igual que los países vecinos ingreso por la vía de emigrantes y con el devenir del tiempo se ha venido propagando el uso de los vehículos de tracción humana al igual que en Europa han tenido que convivir y compartir los espacios físicos con los vehículos automotor, reproduciendo el

---

<sup>4</sup> <http://www.mundocaracol.com/bicicletos/historia.asp>



mismo caos que se presentó en las ciudades desarrolladas Europeas, en la que los accidentes en que tenían participación eran frecuentes y surge la necesidad de crear ordenamientos apropiados de circulación encaminados a proteger a los conductores y vehículos de tracción humana ya que ha existido la idea errónea de que éstos no pueden provocar accidentes, sino que son víctimas de ellos, en el caso de Ecuador se ha dejado vacíos legales en todas las leyes que precedieron a la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En materia de Tránsito, las primeras normas legales que tienen a regular la Circulación en el Ecuador, datan de los años 1940, en el gobierno del Dr. Andrés F. Córdova, quien dicta la primera Reglamentación de Tránsito. Su autoría corresponde a la Dirección General de Tránsito y el Sindicato de Choferes de Pichincha. Los cuales determinan una serie de normas para regular el Tránsito peatonal y de vehículos, sean bicicletas, tranvías, carrozas. Carretas, en el aspecto del procedimiento se establece que para el juzgamiento de cualquier infracción de Tránsito. El propietario debe poner en conocimiento del Director General de Tránsito el accidente suscitado, además de la obligación de presentarse el conductor y controlador para ser sancionado de conformidad con el código Penal común.

Desde el origen, no se consideró pertinente sancionar a los conductores de vehículos de tracción humana en dicho

reglamento no se menciona el procedimiento para sancionar a los conductores que provocaran un accidente, en las primeras leyes de Tránsito de 1963 y 1966 se continuó considerando solo derechos y no responsabilidades para el cuestionado grupo de vehículo y conductores.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del año de 1981 se estableció en el Reglamento de los documentos de Tránsito en su Art. 30 que la matrícula de los vehículos se hará de acuerdo con la siguiente clasificación: a) clase numeral 7.- Bicicletas. En ésta edad contemporánea ya existía una formulación de derechos al conductor de un vehículo de tracción humana, pero no responsabilidades.

**Micro:** En la actualidad en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se les concede preferencia de uso de vías, que se debe conducir las bicicletas y triciclos al margen derecho de las vías, determinando que están sometidos a observar las normas de conducir aplicadas para los vehículos a motor , sin embargo se carece de registros que determinen la identidad del vehículo y por índole a quien pertenece así como el permiso de conducir que otorgue la certificación y calificación del conductor, acreditándolo como un conocedor respetuoso de la ley y señales de Tránsito.

Los Asambleístas dieron a la nueva Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el carácter de Orgánica, lo que jurídicamente significa que éste cuerpo legal tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinarias como el Código Penal, Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones; y sobre los demás actos y decisiones de los poderes públicos, por cuanto así prescribe el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador; la cual, luego de ser aprobada mediante referéndum por el pueblo ecuatoriano el día domingo 28 de septiembre del año 2.008, fué publicada en el Registro Oficial No. 449, de fecha 20 de octubre del año 2.008 y se encuentra vigente.<sup>5</sup>

La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial merece la calidad de Orgánica por cuanto el transporte ha adquirido excepcional importancia para el desarrollo económico del país, intensificándose dicha actividad de manera extraordinaria por la creciente necesidad de desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro de nuestra accidentada geografía.

Los medios de transporte son el aéreo, terrestre, férreo y fluvial. Los modos de transporte son combinaciones de redes,

---

<sup>5</sup> <http://www.cte.gob.ec/download/ley-organica-de-transporte-terrestre-Tránsito-y-seguridad-vial/>

vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

- a) Transporte por carretera: peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos
- b) Transporte por ferrocarril: [ [material rodante]] sobre vías férreas.
- c) Transporte por vías navegables: transporte marítimo y transporte fluvial.
- d) Transporte aéreo: aeronaves y aeropuertos.
- e) Transporte combinado: se utilizan varios modos de transporte y la mercancía se transborda de vehículo a otro. Este modo de transporte se ha desarrollado dando lugar al transporte intermodal o transporte multimodal, en el que la mercancía se agrupa en «unidades superiores de carga», como el contenedor, que permiten el transporte por diferentes vías sin «ruptura de carga».
- f) Transporte por tuberías: oleoductos y gasoductos, en los que se impulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombeo o de compresión.

## **Conocimientos previos.**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano. Se pretende entonces cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sin número de accidentes de Tránsito y pérdida de muchas vidas a lo largo y ancho del Ecuador, que han quedado marcadas en las vías a través de los famosos corazones azules; también cabe resaltar la participación que ahora tienen los peatones en la nueva Ley, en contra de quienes se tipifica una serie de acciones y omisiones que son sancionadas con multa.

Quedando fuera los ciclistas de sus obligaciones que sería en la práctica un modo de hacer reflexionar y cambiar la forma de conducir con conocimientos de las leyes y se reduciría los accidentes que son cometidos y al no existir responsabilidad del actor pasa al vehículo motorizado ser el culpable del hecho.

## **1.2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN**

Constituye un problema de orden social y legal, la comisión de gran cantidad de contravenciones de Tránsito en la ciudad de Quevedo y se ha podido observar que no existe señalización de Tránsito de acuerdo a las normas establecidas en la ley correspondiente; como son los pasos cebras, la semaforización, los discos pare, el carril para los buses urbanos, señales de prevención para conductores de vehículos de tracción humana, las calles de la ciudad están destruidas en condiciones deplorables, a más de esto acompaña el congestionamiento de los vehículos por causa del desmedido incremento del parque automotor.

Como también se observó que hay conductores menores de edad sin experiencia, ciclistas imprudentes, causantes de tantos accidentes de Tránsito. El estudio de éste tema de Tránsito en la ciudad de Quevedo ha dado los parámetros del grado de responsabilidad de los diversos tipos de factores para que en éste proyecto de tesis lo estudiemos y proveeremos parámetros conceptuales de cada uno de los tipos de accidentes, y poder con normativas y articulados obligar a los conductores de vehículos de tracción humana. Haciendo conocer que todo percance tiene dos causas que producen el suceso:

## **La causa basal**

Entendida como la acción necesaria y suficiente para que ocurra el accidente de Tránsito (invasión de la vía, irrespeto de las señales de Tránsito, mal rebasamiento, rebasamiento en sitios peligrosos, exceso de velocidad crítica en las curvas, inobservancia de las condiciones de Tránsito, entre otras).

## **La causa concurrente**

Es la presencia de factores concomitantes que favorecen la ocurrencia de un accidente, como es la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias sicotrópicas, condiciones físicas extremas (cansancio) o mentales, tanto del conductor como del peatón.

## **1.3.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.3.1.- PROBLEMA GENERAL**

Falta de exigencia de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por éstos vehículos.

### **1.3.2.- PROBLEMAS DERIVADOS O ESPECÍFICOS**

1. La falta de registro de vehículo de tracción humana imposibilita la ubicación del conductor y su sanción.
2. Que la falta de identificar al conductor del vehículo de tracción humana causante del suceso, la responsabilidad recae contra el conductor del vehículo motorizado.
3. La falta de legislación en lo inherente a la obligatoriedad de que todo vehículo de tracción humana se registre y que los conductores reciban capacitación para el uso de las vías públicas.
4. El riesgo permanente tanto del conductor del vehículo de tracción humana como el de los vehículos a motor que por desconocimiento de las normas de Tránsito del primero de los mencionados ocasione un siniestro.



## 1.4.- DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

CUADRO N° 1

<b>CAMPO:</b>	Accidentes en las vías públicas, la falta de Identidad de los vehículos de tracción humana, dificulta crear responsabilidades.
<b>AREA:</b>	Tránsito por las vías públicas.
<b>ASPECTO:</b>	Desconocimiento de las leyes
<b>TEMA:</b>	La Ley Orgánica de Transporté Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes.
<b>PROBLEMA:</b>	Falta de exigencia de la matricula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del País, imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de tránsito provocado por éstos vehículos.
<b>DELIMITACION ESPACIAL:</b>	Población de la ciudad de Quevedo
<b>DELIMITACION TEMPORAL:</b>	Año 2011

## **1.5.- JUSTIFICACIÓN.**

La justificación de éste tema de investigación planteado es necesario porque se trata de dar a conocer problemáticas que existen en la sociedad ecuatoriana y para mejorar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, para que se beneficie toda la sociedad ecuatoriana en el derecho a la vida, al libre Tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del morador, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización en el transporte terrestre, Tránsito y en la seguridad vial por las vías públicas del país.

Hay personas que no les importa éstos cambios porque tienen monopolizado las asociaciones y agrupaciones de transportistas y conductores del país y no les interesa por sus beneficios económicos y políticos que exista la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones, de procurar

que los accidentes provocados por conductores y vehículos de tracción humana cuenten con ordenamiento jurídico que los regule y permita que sean capacitados para acceder a la circulación por las vías públicas así como se facilite a los señores agentes de Tránsito la aplicación de las sanciones en que incurren con frecuencia caotizando el tráfico por las vías de Quevedo.

Con la promulgación de la normativa de regularización se estaría garantizando la seguridad de todos aquellos que circulamos diariamente. Con un estudio analítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en concordancia con las ordenanzas municipales que establezcan los fundamentos de las normas de Tránsito, así como el análisis de cada uno de los elementos normativos y subjetivos de cada conducta de los seres humanos.

Con ésta investigación pretendo lograr la incorporación del articulado que determine la obligatoriedad de obtener por parte del propietario y conductor del vehículo de tracción humana, el registro y el permiso de conducir, para hacer uso de la vía pública, no solo para determinar responsabilidades sino con el objeto de protegerlos puesto que para obtener el derecho de circular también van a tener acceso al conocimiento de la ley, por cuanto asimismo deberían rendir exámenes que le acrediten estar capacitados para circular, obteniendo la noción

de la señaléticas y el uso de vías, a más de sus derechos determinados en la ley también sus obligaciones.

Con la finalidad de contribuir de algún modo al mejoramiento de la circulación vial y disminuir la comisión de contravenciones de Tránsito en la ciudad de Quevedo por parte de los usuarios de las vías públicas, se planteó como objetivo principal; Que a través de la creación de artículos en los que se requiera la obligatoriedad del registro del vehículo de tracción humana y el permiso de conducir para los conductores en las vías públicas, lograr determinar la identidad y responsabilidades en los accidentes de Tránsito que por su causa se ocasionen.

## **1.6.- OBJETIVOS**

### **1.6.1.- OBJETIVO GENERAL**

Crear normas que regularicen los vehículos de tracción humana, que permita tener el control de los vehículos que transitan en las vías públicas del país en procura de la seguridad ciudadana.

### **1.6.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar derechos y obligaciones de los conductores de vehículos de tracción humana.
- Analizar la situación actual de los conductores y vehículos de tracción humana.
- Determinar si existen mecanismos que permitan sancionar al conductor que comete contravenciones leves de Tránsito.
- Establecer la necesidad de implementar la normativa que exija el registro y el permiso de conducir a los vehículos de tracción humana en las vías públicas.
- Plantear propuesta jurídica.

## **CAPITULO II**

### **MARCO TEORICO**

#### **2.1. MARCO CONTEXTUAL.**

#### **EVOLUCIÓN HISTORICA DE LA LEY DEL TRANSPORTE EN LA REPUBLICA DEL ECUADOR.-**

**ANTECEDENTES GENERALES Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.-** Aparición de la primera ley, se tiene establecido la ley N° 38 de Tráfico, que fué publicada el 20 de julio de 1926 en el gobierno del Dr. Andrés F Córdova, su autoría correspondió a la Dirección general de Tránsito y el sindicato de choferes de Pichincha, esta fué la que dió origen a la Dirección General de tráfico que estaba adscrita al despacho de la policía según lo determinó el art, 57, del mencionado cuerpo legal, luego se aprobó la ley de Tránsito N°63 del 29 de Marzo de 1935, la que estableció en el artículo 29, estipulado que en la Dirección General de Tráfico dependiera de la secretaría de Seguridad Pública, en el año de 1963 se creó el Ministerio de Transporte del que paso a depender la Dirección General de Tráfico.

El juzgamiento de los accidentes recaía en el campo de lo Penal si se trataba de lesiones o muerte de personas, y en lo

civil los daños materiales, hacía falta una reglamentación que cubra éste vacío legal, en el que existiera el ordenamiento apropiado de circulación con las respectivas sanciones para aquellos que no se auto imponían normas de conducta orientadas a salvaguardar su propia seguridad , conductores, o la de otras personas, de los peatones, así como de los bienes ajenos ante ésta lamentable realidad se dió origen a la promulgación de la primera ley de Tránsito,

La primera ley, en materia de Tránsito, las primeras normas legales que tienen a regular el Tránsito en el Ecuador, datan del año 1940, en el gobierno del Dr. Andrés F. Córdova, quien dicta la Primera Reglamentación de Tránsito, su autoría corresponde a la Dirección General de Tránsito y el Sindicato de Choferes de Pichincha, los cuales determinan una serie de normas para regular el Tránsito peatonal y de vehículos, sean bicicletas, tranvías, carrozas, carretas, en el aspecto del procedimiento, se establece que para el juzgamiento de cualquier infracción de Tránsito, el propietario debe poner en conocimiento del Director General de Tránsito el accidente suscitado, además de la obligación de presentarse el conductor y controlador para ser sancionado de conformidad con el Código Penal común, ante la ausencia de legislación específica. De conformidad a lo estatuido en el Decreto N° 490 del 30 de Marzo de 1959 se acuerda Dictar “El Reglamento Sobre El Uso De Las Placas- Patentes O – Placas De Identificación De Vehículos” En su Art. 6°.- Las placas de

identificación o placas de licencias de vehículos automotores tendrán las siguientes medidas o dimensiones uniformes (tipo internacional): altura de 152 milímetros (6 pulgadas) por una longitud de 305 milímetros (12 pulgadas). Los centros de los ojales para los pernos deberán ser separados horizontalmente 178 milímetros (7 pulgadas) y verticalmente 120,6 milímetros (4  $\frac{3}{4}$  pulgadas). Estas dimensiones varían en caso de tratarse de vehículos de tracción humana o animal o de tratarse de vehículos a motor especiales como motonetas, motocicletas u otro de éste tipo.

En el año 1959 fueron muy claros los legisladores al darle ya una identificación al vehículo de tracción humana, se las conocía como placas de identificación o placas de licencia de vehículos, en el que se determinaban las dimensiones que debían observar para el vehículo.

En 1963, la Junta Militar dicta la primera Ley de Tránsito, en la que se establece por primera vez un procedimiento para el juzgamiento de las infracciones de Tránsito, la penas varían acorde a la gravedad de las infracciones, siendo de tres clases, la multa, prisión y la suspensión temporal o definitiva de la actividad del conductor, se crean los Juzgados Provinciales de Tránsito.

El tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue



dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de Tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de Tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”, (Guerrero, 1996, Pág. 245).

En 1966 se dicta la segunda Ley de Tránsito, lo que se destaca que en ésta ley se crean los organismos de control nacional y provincial, los Juzgados de Tránsito dependen del Consejo Nacional de Tránsito.

En 1981, se publicó en el Registro Oficial N° 417 del 10 de abril, la tercera Ley de Tránsito, en la que se establece que los Juzgados de Tránsito pasan a depender de la Función Judicial.  
En el Registro oficial

En el año de 1982 se sigue manteniendo el contenido en el decreto Ejecutivo N° 1113, del 23 de Agosto de 1982 y publicado en el registro oficial del 27 del mismo mes y año en los siguientes términos. Reglamento De Los Documentos De Tránsito. Capítulo 1 Del Registro de títulos de propiedad y matriculas: en su Art. 30.- La matricula de los vehículos se hará de acuerdo con la siguiente clasificación: a) CLASE: 1.- automotores, 2.- Camionetas, 3.- Jeeps, 4.- Ómnibus, 5.- Tráylers, 6.- Bicicletas, 8.- Motocicletas, 9.- Especiales. b).- TIPOS: b.1. Automóviles, Convertibles, ocupe (2 puertas),

sedan ( 4 puertas) deportivos; y, otros. b.2. Camionetas: Pick Up (cajón), utility, Doble cabina, Furgoneta; y otros.

Se hace un seguimiento de la ley y hasta éste año que los legisladores tenían como objetivo una obligatoriedad que daba facultades al operador de justicia poder aplicar la ley a los vehículos de tracción humana por sus infracciones.

En el año de 1995 hasta el mes de agosto 1996 sigue en vigencia el Art.30 del Reglamento de los documentos de Tránsito, en su capítulo 1 Del Registro de título de propiedad y matriculas.

En ésta ley si consideró el legislador, aplicar la obligatoriedad de que los conductores de vehículos de tracción humana obtuvieren el permiso de conducir para efecto de hacer uso del Tránsito por las vías públicas, así como se exigió la matriculación de los respectivos vehículos, elemento indispensable para determinar si el conductor está calificado o a quien pertenece el vehículo, para poder sancionar las contravenciones producidas por éstos móviles.

En el mes de enero de 1997 mediante Registro oficial N° 128 de 28 de Enero de 1997 cuyo texto original se aprobó y en la sustitución ya no se considero aplicar la obligatoriedad de las placas de identificación.

Durante doce años estuvo vigente en el país la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que se fué publicada en el Registro Oficial Nro. 1.002 de fecha 2 de agosto de 1.996; Cuerpo Legal que contemplaba sanciones de multa y prisión a aquellos conductores que infringían la norma jurídica; en el Art. 6 de la Ley del 1996 determina que los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país sujetándose a las disposiciones de ésta ley y su reglamento, en el CAPITULO VI DE LAS LICENCIAS PARA CONDUCIR VEHICULOS A MOTOR en su Art. 34.- Solo determina que para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva Licencia de conducir. En cuanto a los vehículos de tracción humana no menciona nada. No obstante se limitó en las CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE en su Art. 87.- que establece los que incurren en contravención de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento (10%) de un salario mínimo vital general: en su literal g) Los ciclistas y motociclistas que circulen por las aceras de las vías públicas o en parques y demás sitios de prohibida circulación.

Estas prohibiciones han sido siempre letra muerta por cuanto se carecía de herramientas para sancionar a los infractores.

Sin embargo con el gobierno del economista Rafael Correa se dió un cambio radical en el marco jurídico de varias materias, y la de Tránsito no podía ser la excepción; La Asamblea Constituyente tomando en cuenta que no se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, que garantice a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, que es necesario contar con una Ley de carácter eminentemente técnico que de forma integral norme en sus conjunto los diferentes aspectos relacionados con el transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial y por cuanto la Ley de Tránsito anterior no contempla normas relacionados con la prevención, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se encuentra publicada en el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2.008; y, el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376 de fecha 3 de junio el año 2.009.

Cabe señalar que en ninguna de ellas existe tipificada la obligación del conductor de vehículo de tracción humana así como la falta de registro de la matricula del mismo, solo se ha limitado de concederle derecho de vías y en cuanto a las sanciones no existe mecanismo que permita sancionarlos como correspondería de acuerdo a la infracción causada siendo así que los agentes de Tránsito no pueden realizarle una citación a un infractor por cuanto no hay un permiso en el que se puede amparar para efecto de exigir que en la renovación pague las multas como sucede con los vehículos a motor, así como

tampoco se puede determinar la relación existente entre el vehículo y dueño para efectos de localización en casos graves de delitos en el que se encontrara incurso.

## **NORMATIVAS DE LEY VIGENTES EN EL PAIS**

### **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR EN LO PERTINENTE A LA MOVILIDAD HUMANA.-**

En la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 76.- en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes. Para garantizar el cumplimiento de la norma no basta que está éste promulgada como Ley, sino que existan los mecanismos de ejecución, aplicación, y la disposición de los encargados de aplicarla con justicia y equidad, cuando tenemos vacíos legales que promueven la impunidad por carecer de elementos que complementen la aplicación del principio de justicia e igualdad ante la Ley.

Como podríamos aplicar sanciones a los conductores de vehículos de tracción humana si se carece de herramientas que garanticen la identificación del conductor y el registro del

vehículo, y para aplicar las sanciones y al no existir un permiso de conducir como se podría sancionar lo que establece la Ley de LOTTTSV para éste grupo de usuarios de las vías públicas.

En el Estado Ecuatoriano existe legislación direccionado a proteger al ciudadano Ecuatoriano y extranjero que transiten por las vías públicas y privadas del país. Como es la Constitución y sus normativas, cuyo principio fundamental es la vida, tanto en su seguridad humana, y los derechos de las personas en cuanto a la movilidad, y existiendo la libertad de transporte. La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 392.- establece. El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional.

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009. No adapto las obligaciones que debe tener el conductor de los vehículos de tracción humana estando establecido en la Constitución ya que transformaría el marco jurídico en materia de Tránsito y era imprescindible dictar un articulado con sus respectivos

numerales que regule este transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países sudamericanos.

A partir del primer vehículo creado por el ser humano, se inició un constante desarrollo tecnológico que facilitó al hombre alcanzar una mayor velocidad de desplazamiento y a la vez cubrir considerables distancias. Paralelamente al incremento del parque automotor por una creciente demanda mundial, principia un amplio proceso de planificación y construcción de redes viales que acercaron comunidades, ciudades, países y continentes. En éste contexto, fué necesario crear normas y reglamentos de uso universal con el fin de facilitar el normal y seguro Tránsito, tanto de vehículos como peatones.

Un accidente de Tránsito ocurre cuando se interrumpe el equilibrio entre los elementos que conforman el Tránsito: hombre, vía y vehículo; puede ser un hecho involuntario o suscitado por negligencia, descuido, imprudencia, inobservancia de las normas de Tránsito vigentes (tanto conductor y peatón), desperfectos mecánicos del vehículo (previsibles o fortuitos), condiciones ambientales adversas, factores relacionados con la vía, ausencia de señalización, entre las causas más importantes.

El accidente sucede en una vía entregada al uso público y luego que se produce deja daños materiales, lesiones en las

personas o ambos. El análisis de las estadísticas vitales del país permite ver que los accidentes de Tránsito provocan una alta mortalidad: la cual se sitúa entre las diez primeras causas de muerte.

Solo se toma los derechos más no las obligaciones, como son los que se encuentran establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en la sección 3 de los ciclistas, en su Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes Derechos, más no las obligaciones. La nueva Ley de Tránsito instituyó el sistema de reducción de puntos a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de Tránsito, se estableció una nueva clasificación a las contravenciones de Tránsito, a saber: Leves de primera, segunda y tercera clase; se pregunta de qué manera podemos cumplir y hacer cumplir tal disposición si no existe la posibilidad alguna de poder hacer responsable a los conductores de vehículos de tracción humana, por no existir la regularización requerida para ejercer control sobre éstos vehículos.

Como podríamos aplicar sanciones a los conductores de vehículos de tracción humana si se carece de herramientas que garanticen la identificación del conductor y el registro del vehículo, y para aplicar las sanciones y al no existir un permiso de conducir como se podría sancionar lo que establece la Ley de LOTTTSV para éste grupo de usuarios de las vías públicas.



En el Estado, existe legislación direccionado a proteger al ciudadano Ecuatoriano y extranjero que transiten por las vías públicas y privadas del país. Como es la Constitución y sus normativas, cuyo principio fundamental es la vida, tanto en su seguridad humana, y los derechos de las personas en cuanto a la movilidad, y existiendo la libertad de transporte.

## **LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

**Art. 9.-** Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

**Art. 12.-** La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.

## **DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.**

**Art. 89.-** La circulación por las vías habilitadas al Tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

## **DE LOS DOCUMENTOS HABILITANTES DEL VEHÍCULO.**

**Art. 102.-** Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad. Comisión Nacional o sus órganos desconcentrados conferirán certificaciones sobre la propiedad del vehículo.

## **DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.**

**Art. 110.-** Las infracciones de Tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Considerando que para garantizar la comparecencia del responsable debe y se aplica la detención, lamentablemente ésto no es bien recibido por los conductores porque piensan

que al detenerlos ya no salen si no es con una sentencia condenatoria, pero el artículo que nos precede considera inimputable el accidente por caso fortuito o fuerza mayor, y se debe a que el caso fortuito, obedece a algo impredecible para el chofer, no tiene forma de imaginar que va ocurrir puesto que él no ha hecho que la ley prohíba para ocasionar el accidente, por ejemplo, un derrumbe, el cruce de otro vehículos de un semáforo cuando él tenía derecho de paso, la caída de un poste etc. Y en el caso de fuerza mayor, se origina por la habilidad del conductor, debido a que el trata de impactar al primer objeto que se interpone intempestivamente en la vía pública, y por evitar termina impactándose con terceros, subiéndose a una acera, chocándose con un poste etc.

En éste caso el conductor no a contravenido la ley su conducta no se ha direccionado a la comisión del delito que se le puede imputar, obedece a circunstancias ajenas a su voluntad y accionar.

## **LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y SU CLASIFICACIÓN.-**

**INFRACCIÓN DE TRÁNSITO.-** En primer término conozcamos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación,

incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”<sup>6</sup>.

Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos. En nuestro país encontramos la definición de infracción penal en el Código Sustantivo Penal.

El Código Penal en el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 dispone: “Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales...” Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción. Los actos a los cuales se refiere el Código Penal no se los debe tomar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión. La Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, concretando el concepto a los cambios del mundo exterior, producidos por el hombre única y exclusivamente, porque los hechos se producen por la naturaleza. Imputar, es atribuir a una persona que tiene

---

<sup>6</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205. (Cabanelas, 1998, Pág. 205).

capacidad y conocimiento la comisión de un delito, es asignarle el ilícito a su haber moral.

**Infracciones culposas.-** El tratadista Guillermo Cabanellas manifiesta que la infracción culposa, es la acción, y según algunos también la, omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aún obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros<sup>7</sup>.

Esta definición es muy clara y engloba todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca, sin que exista la intención siquiera de causar algún daño, pero que sin embargo se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley.

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace que la comunidad humana en general analice, discuta, sugiera y comente los problemas inherentes a ésta órbita. El Tránsito terrestre automotor ha aportado grandes beneficios para el desarrollo del Estado, pero a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta

---

<sup>7</sup> CABANELLAS, Guillermo. Obra citada, Pág. 124. 1998.

de renovación en forma oportuna de los vehículos que lleva largo tiempo siendo utilizados; y, principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación.

Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de Tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de Tránsito que ciegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la L.O.T.T.T.S.V. y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón, de nuestra Parroquia, para circular conduciendo un vehículo sea a motor, de tracción humana o de manera especial para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es

general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ecuatorianos de manera obligatoria.

**EN EL ÁMBITO LEGAL EL ARTÍCULO 14, INCISO FINAL DEL C.P. dispone:**

Art. 14.- “Elementos de conciencia y voluntad en infracciones dolosas y culposas.- La infracción es dolosa o culposa, la infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes”.

La norma jurídica penal citada está plenamente adecuada a la materia de Tránsito y respecto a la infracción culposa nuestra Ley de Tránsito se refiere a los delitos y contravenciones en los mismos términos, es decir que se verifican por las culpas de culpa señaladas.

El tratadista Efraín Torres Chávez, expresa que, “en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”. (Torres, 1998, Pág. 46)<sup>8</sup>.

El artículo 108, inciso primero de la L.O.T.T.T.S.V. dispone que las infracciones de Tránsito sean culposas y conlleven la

---

<sup>8</sup> TORRES CHÁVEZ Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988. Pág. 46.

obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción.

Tanto los delitos como las contravenciones de Tránsito son de carácter culposos, ya que en ningún momento el conductor de un vehículo sale a la calle con el fin de atropellar a una persona o de impactarse con otro automotor, lo que sucede es que los conductores no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en todo el país.

Sin embargo existen algunos tratadistas que manifiestan que el conducir un vehículo en estado de embriaguez no debe ser considerado como infracción culposa, sino dolosa, en razón que éstas personas sabiendo que se encuentran en dicho estado conducen los automotores, y tienen pleno conocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para seres inocentes que son víctimas de irresponsables en el volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.



La doctora Beatriz Romero Flores sostiene que, los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

- 1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
- 2.- Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.
- 3.- El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.
- 4.- La causación de un daño.

5 La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidada e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido<sup>9</sup>.

**CLASIFICACIÓN.-** El artículo 107 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:” Las infracciones de Tránsito se dividen en delitos y contravenciones”. Esta clasificación es tomada del Código Penal, que igualmente clasifica a la infracción penal en delitos y contravenciones.

**Delitos.-** Los delitos de Tránsito están tipificados en la Ley de la materia desde el artículo 126 hasta el artículo 137, inclusive. Dentro de éste articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por ciclistas que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor. De acuerdo al sistema oral en el cual se ventilan los procesos judiciales en todas las materias, según la Constitución de la República del Ecuador es necesario determinar y conocer en donde se ubica y como se desarrolla la acción penal de Tránsito en lo atinente a los delitos, al efecto nos remitimos a la norma supletoria, el Código Adjetivo Penal. El artículo 32 del C.P.P. reformado dispone: “La acción penal es de dos clases: Pública y privada”<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ROMERO FLORES, Beatriz, “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia, España, año 2.001, Página 274.

<sup>10</sup> Código de Procedimiento Penal. Registro Oficial Nro. 555. 24 de marzo 2.009. Quito-Ecuador.

La acción para perseguir los delitos de Tránsito es pública de instancia oficial, y el ejercicio corresponde exclusivamente al Fiscal; así lo dispone el artículo 108, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; sin embargo con las reformas al C.P. P. debería suprimirse en la Ley de Tránsito la frase “de instancia oficial”, para estar acorde con las reformas; personalmente considero que ésta clasificación de la acción penal es más precisa. El doctor Jorge E. Alvarado considera que delito de Tránsito: Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de Tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo. (Alvarado, 2005, Pág. 98)<sup>11</sup>. La doctrina nos enseña que los delitos de Tránsito se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se

---

<sup>11</sup> ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.  
GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejercita con toda precaución, atención y observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen.

Esta experiencia común, esa normativa legal y la propia vida en sociedad hacen que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad sea consciente del riesgo que tal actividad supone.

Esta incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la insoslayable exigencia de cuidado como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro.

**Contravenciones.-** Es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado, transgresión de la Ley, orden o mandato, las contravenciones de Tránsito, son leves, graves, y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda, tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

## **DE LAS CONTRAVENCIONES**

### **CAPITULO V**

**Art.138.-** Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

#### **Sección 1**

#### **CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE**

**Art. 139.-** Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento (5%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

o) Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

#### **Sección 2**

#### **CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE**

**Art. 140.-** Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento (10%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

t).- Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;

En los casos señalados en las contravenciones s), t) u) y v) a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

### **Sección 3**

#### **CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE**

**Art. 141.-** Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento (15%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

w) El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;

x) Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones

- que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado;
- y) Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento;
  - z) Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

En los casos de infracciones mayores, la contravenciones t), u) y v) serán consideradas circunstancias agravantes de la infracción mayor.

En los casos señalados en las contravenciones w), x) y y) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

**DE LOS CICLISTAS Y SUS DERECHOS.** En la ley de Tránsito.- Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;

- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, Metrovía y similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar éste derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

En la provincia de los Ríos en el juzgado de Tránsito del, Cantón Quevedo se registró el juicio N° 98-2010 la causa Atropello y Herido, Lugar en el Cantón Buena Fé en la Coop. Santa Rosa calle 7 de Agosto, el Agraviado Antonio Matamoros Zambrano, acusado Marcelino Jaén Rodríguez, Fecha del accidente 10-dic-2010. Es un accidente que según las



versiones recabadas por la Fiscalía muchas de ellas dan como resultado que el menor que se trasladaba en la bicicleta invadió el carril, no tenía frenos la bicicleta, el conductor es menor de edad, y con las atenuantes del chofer del vehículo a motor que cumpliendo las normativas de ley era un conductor profesional, además presto la ayuda al menor accidentado, tanto en el momento del accidente como posterior a ello y se realizó una acta transaccional, con toda estas atenuantes el chofer del vehículo a motor estuvo, preso y tuvo que indemnizar al menor accidentado para poder tener su libertad. Casos que si los conductores de vehículos de tracción humana por las vías públicas, hubieren tenido conocimiento de las normativas, no se darían, y los aplicadores de la ley tuviere en sus manos reglamentación con las obligaciones a éstos tipos de vehículos creo yo hubiere sido una sanción para el conductor del vehículo de tracción humana, y de esa cualidad se obraría en función a tener una equilibrada y normada aplicación de la ley que es lo que se quiere alcanzar en honor a la Justicia.

## **REGLAMENTO A LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

### **DE LAS PLACAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR.-**

**Art. 164.-** Todo vehículo para circular por las vías del país, además de los documentos habilitantes correspondientes, deberá portar dos placas de identificación vehicular, otorgadas

por las omisiones Provinciales respectivas, que deberán ser colocadas en la parte anterior y posterior del mismo, en los sitios especialmente destinados por el fabricante para el efecto, está última deberá estar bajo una luz blanca que facilite su lectura en la oscuridad.

La ley Orgánica y el Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en todas sus reformas no se consideró obligatoriedad de los propietarios de los vehículos de tracción Humana, que transitan por las vías públicas del país, a que cumplan con lo prescrito en el Art. 164. Que deberían portar los documentos habilitantes más aún las placas, quedando un vacío para que el señor agente de Tránsito pueda sancionar al infractor, y poder aplicar la ley porque existe un sinnúmero de infracciones cometidos por éstos Vehículos de Tracción Humana que están transitando por las vías públicas del país y son causantes de accidentes de Tránsito, quedando en la impunidad.

## **LIMITES DE VELOCIDAD.**

### **Capitulo V**

#### **De Los Límites De Velocidad**

**Art. 191.-** Las Comisiones Provinciales en coordinación con las Jefaturas Provinciales de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas en sus jurisdicciones territoriales, determinarán los

límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los siguientes límites.

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

**1.- Vehículos livianos:**

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

**2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:**

- a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;
- b) En vías perimetrales: 70 k/h; y,
- c) En carretera: 90 k/h.

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

- a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.
- b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.

**4. Motocicletas y similares:**

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

La circulación de éste tipo de vehículos dentro del perímetro urbano y vías perimetrales, se regirá a los límites, rutas y horarios establecidos por el organismo competente.

**Art. 193.-** Los límites máximos de velocidad señalados en el artículo anterior, serán observados en vías rectas y a nivel, y en circunstancias que no atenten contra la seguridad de otros usuarios.

**Art. 194.-** Todos los vehículos al aproximarse a una intersección no regulada, circularán a una velocidad máxima de 30 K/h., de igual forma cuando circulen por las zonas escolares.

**Art. 195.-** Se prohíbe conducir a velocidad reducida que impida la circulación normal de otros vehículos, salvo que la velocidad sea necesaria para conducir con seguridad o en cumplimiento de disposiciones reglamentarias.

## **DE LOS CICLISTAS Y SUS DERECHOS EN EL REGLAMENTO DE LOTTTSV.**

**Art. 302.-** Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos:

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de Tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su

circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;

2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;
3. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;
4. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
5. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;
6. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con capacidades especiales;
7. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;

8. Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad;
9. Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al Tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
10. Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;
11. Abstenerse de realizar maniobras repentinas;
12. Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;
13. Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando ésto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional;
14. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y,

15. Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor.

En la última reforma al reglamento no se ha tomado en cuenta las obligaciones de exigir el permiso de conducir y el registro de éstos vehículos que hoy en día están ocupando las vías públicas del país, por ello es necesario que exista una normativa en donde se exija las obligaciones, creando así una cultura en todas las personas que conduzcan por las vías públicas del país. Al respecto en el TITULO II DEL CONTROL CAPITULO I DE LOS CONDUCTORES SECCION 1 DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al Tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible. El Art. 92.- La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola del SECAP. En el Título II del Control Capitulo 1 de los conductores sección1 de las licencias de conducir Art. 89 no se determina las mismas exigencias a los

conductores de los vehículos de tracción humana no existe la forma idónea para medir la aptitud individual para que éste grupo pueda circular por las vías públicas con el mínimo riesgo posible así mismo en el Art. 91 se determina que el beneficiario cumpla con los requisitos exigidos para su otorgamiento para el título habilitante en éste caso la licencia de conducir de allí que es normal ver que los vehículos de tracción humana no observan las normas de Tránsito, en el Art 150 del Reglamento LOTTTSV determina que .- ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente y el adhesivo de revisión correspondiente. No obstante en el segundo inciso registra el título de propiedad del automotor, disposición que en los casos de los vehículos de tracción humana es letra muerta pues existe un vacío legal por cuanto la ley no lo exige a éstos vehículos cumplir tal disposición de tal forma que no hay manera de determinar a quién pertenece el vehículo de tracción humana cuando ha participado en un accidente de Tránsito.

En cuanto a los registros de los vehículos la LOTTTSV en el Reglamento en la sección I de las placas de identificación vehicular en su Art. 164 determina que además de los documentos habilitantes deben portar las placas respectivas del vehículo. Este requerimiento de la ley no se cumple por parte de los vehículos de tracción humana



**EN DERECHO COMPARADO PODEMOS ANALIZAR LO SIGUIENTE:**

**VEHÍCULOS QUE PUEDEN INTERVENIR EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. SEGÚN LA LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA.**

Vehículo es un medio de transporte de personas o cosas. Se clasifican en vehículos a motores y en vehículos de tracción a sangre como se le denomina en otros países.

**VEHÍCULOS AUTOMOTORES.-** Antes de entrar a enumerar las distintas clases de vehículos que pueden intervenir en un accidente de Tránsito, resulta conveniente resaltar otra incorrección de lenguaje muy frecuente. En efecto, se suele hablar de automóvil, o sea que se utiliza la expresión como sustantivo.

El diccionario de la lengua española contempla la expresión automóvil sólo como un adjetivo que significa “Que se mueve por sí mismo”. Principalmente de los vehículos que pueden ser guiados para marchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento”. En el diccionario práctico Larousse de español moderno, si bien la expresión automóvil también es un

adjetivo, puede referirse a “vehículo que camina movido por un motor a explosión”.<sup>12</sup>

Conforme a lo expresado, lo correcto sería hablar de vehículo automóvil o bien de coche automóvil, que es un vehículo automóvil de tamaño pequeño o mediano, destinado al transporte de personas y con capacidad no superior a nueve asientos.

También se puede utilizar la expresión “coche” para referirse a un carruaje de cuatro ruedas de tracción animal, con una caja, dentro de lo cual hay asientos para dos o más personas, o un vagón del tren o del metro.

Dentro de los vehículos automotores, se incluyen el camión, que es un vehículo de cuatro ruedas que se usa para transportar grandes cargas; La camioneta, que es un vehículo automóvil menor que el camión y que sirve para transporte de toda clase de mercancías. El autobús, que es el vehículo automóvil de transporte público y trayecto fijo que se emplea habitualmente en el servicio urbano.

La motocicleta que es un vehículo automóvil de dos ruedas, con uno o dos sillines y a veces con sidecar. El ciclomotor, que es una bicicleta provista de un motor de pequeña cilindrada y que no puede alcanzar mucha velocidad.

---

<sup>12</sup> [es.wikipedia.org/wiki/Derecho\\_argentino](https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_argentino)

Hay que agregar los vehículos todo terreno, que son aquellos que sirven para circular por zonas escarpadas e irregulares conocidas como camionetas “cuatro por cuatro”.

Los ómnibus, que son los vehículos de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones. Los tractores y maquinarias agrícolas en general se consideran automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micrómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidos tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen.

**VEHÍCULOS DE TRACCIÓN A SANGRE.-** La bicicleta es un vehículo no automotor, de dos ruedas normalmente de igual tamaño, cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de un plato, un piñón y una cadena.

El biciclo es un velocípedo de dos ruedas de tamaño desigual.

Se define como el vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

La utilización masiva de las bicicletas en las calles y avenidas dá como resultado la proliferación de accidentes de Tránsito en los que resultan víctimas sus conductores, generalmente, como resultado de conductas imprudentes y desaprensivas, ha conducido a que en la ley vigente se refiera a la existencia de ciclovías y debería existir una reglamentación que deberán regular a los ciclistas para desplazarse por las vías públicas.

### **LA ADOPCIÓN DE LA TEORÍA DEL RIESGO CREADO EN EL DERECHO ARGENTINO.**

Se consagra la teoría del riesgo: “En los supuestos daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa a la víctima o de un tercero por quien no debe responder”.

### **APLICACIÓN DE LA TEORIA DEL RIESGO A LA BICICLETA**

En los accidentes de Tránsito protagonizados por un automóvil y una bicicleta en el caso, se rechaza la demanda por considerar que hubo culpa exclusiva del menor que la conducía, La situación del conductor y del propietario del primero se encuentra alcanzada por la presunción establecida

en el art. 1113, párr. 2°. 2°, in fine del Cód. Civil, que regula la responsabilidad civil por el riesgo de la cosa, por lo cual el autor del ilícito para exonerarse de responsabilidad debe probar que el hecho se produjo por culpa de un tercero por quien no debe responder o por culpa de la víctima que fracture el nexo causal.

En los accidente producidos por la intervención de rodados en los que ha resultado víctima un ciclista en el caso, estaba detenido frente a un semáforo junto a un camión de carga que estaba a su izquierda, cuyo conductor hizo una brusca maniobra para doblar a la derecha y tocó la bicicleta, lo que hizo perder el equilibrio se aplica el régimen legal art. 1113 párr. 2°, 2ª parte del Cód. Civil, por lo que el dueño o guardián de la cosa productora de riesgos para eximirse de responder deberá probar la interrupción del nexo causal, acreditando el hecho de un tercero por quien no debe responder, la culpa de la víctima o la producción del caso fortuito o fuerza mayor.

Se configura la culpa de la víctima como eximente del art. 1113 párr. 2°, parte del Cód. Civil, ante la falta de acreditación de que las lesiones sufridas fueron producto del contacto físico entre el auto del demandado y la bicicleta que conducía, toda vez que el daño se produjo en el momento en que el actor, que intentaba esquivar un pozo, cayó al lado del automóvil del demandado.

## **SISTEMA DE EVALUACIÓN MÉDICO PSICOLÓGICA PARA OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR EN EL PERÚ**

## **Los accidentes de Tránsito y la responsabilidad del conductor. Una preocupante causa de mortalidad**

El Tránsito motorizado terrestre, es parte fundamental de nuestras actividades cotidianas. Sin embargo, se ha convertido progresivamente en una acción compleja y riesgosa, como lo demuestran las estadísticas de accidentes de Tránsito en el mundo, que han logrado establecer que alrededor del 90% de los accidentes vehiculares, se deben a causas humanas que es importante detectar con un criterio técnico. Hay un constante aumento de conductores en Latinoamérica, lo que se traduce en el crecimiento proporcional del riesgo de accidentes de Tránsito<sup>13</sup>.

Por ésta razón es vital evaluar las capacidades físicas y emocionales del aspirante a una licencia de conducir. De tal manera que se pueda desplazar con responsabilidad, seguridad y criterio sin poner en riesgo su seguridad ni la del resto de usuarios que comparten las vías.

Los accidentes de Tránsito cobran, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la vida de 1,2 millones de personas anualmente, es decir, más de 3 200 al día. Asimismo, la cantidad de lesiones graves o discapacidades que provoca varía entre 20 y 50 millones cada año. La OMS estima que más

---

<sup>13</sup> **Psicosensometría Aplicada en Conductores**, Dr. Máximo Charapaqui Poma 1ª edición: marzo de 2010  
ISBN: 978-612-45730-0-2, Lima, Perú.

del 2.2% de la mortalidad en el mundo es consecuencia de accidentes de Tránsito, y en cuanto al futuro, provisiona que en el año 2020 los accidentes de Tránsito podrían ser la tercera causa más importante de mortalidad.

Es en los países de ingresos medios y bajos como el nuestro, donde se produce el 90% de los accidentes de Tránsito mortales a nivel mundial. Los conocimientos actuales permiten adoptar medidas en diferentes ámbitos para prevenir los traumatismos ocasionados por éstos incidentes. **Factores que intervienen en el Tránsito.**-Existen tres factores que intervienen en el Tránsito vial: el factor humano, el vehículo y las vías.

Cabe precisar, que el factor humano es la causa más importante en lo que ha accidentes se refiere, y de ese factor humano el rol protagónico lo tiene obviamente el conductor. A éste factor se le atribuye aproximadamente el 90% de los accidentes de Tránsito. Por ello una medida fundamental para impedir que el número de víctimas por accidentes de Tránsito aumente es la evaluación de las capacidades que posee para conducir. Para ello se debe establecer con claridad en qué áreas a nivel físico y psicológico se le evaluará al momento de conferirle una licencia de conducir. Los factores vehículo y vías no son analizados en el presente libro, pues su contenido está orientado principalmente al factor humano y concretamente a los aspectos referidos a la persona que conduce y maniobra un vehículo, sin embargo no está por demás mencionar que se

puede tener un vehículo nuevo y moderno, con vías debidamente señalizadas y en buen estado, pero si la persona que conduce el vehículo no está en condición física y mental óptimo puede ser protagonista de un accidente de Tránsito.

**Enfoque en función del conductor.-** Para el presente análisis se ha considerado la información que se puede obtener en los aportes e investigaciones del autor de éste libro a la Cruzada Nacional con relación a la causalidad de los accidentes de Tránsito. De los que podemos concluir que hay 3 o 4 factores que se repiten: 1) el exceso de velocidad; 2) la imprudencia del conductor; 3) ebriedad y finalmente 4) la imprudencia del peatón. Los primeros tres factores son los que provocan la mayoría de accidentes en N° 1). Estos datos son válidos también para la interpretación comparativa por departamentos y por país. A partir de estos elementos podemos inferir que efectivamente los accidentes de Tránsito en nuestro país se deben principalmente al factor humano, específicamente en la persona del conductor, quien tiene el control del vehículo, conduce a una velocidad prohibida, realiza actos o maniobras imprudentes y termina atropellando con su vehículo o el que conduce bajo los efectos de sustancias prohibidas. Por lo tanto, nuestra intervención estará enfocada precisamente en el protagonista de la mayoría de accidentes viales: el conductor; dado que la estadística no muestra las fallas mecánicas como un aspecto relevante en la causalidad de otras desgracias; y las fallas en las vías están consideradas una causa minoritaria



de ellas, sin embargo hacemos manifiesto que las auditorías viales son absolutamente necesarias<sup>14</sup>.

Por otra parte al evaluar adecuadamente al conductor desde la perspectiva médica y psicológica con una tecnología que le confiera precisión a su método, lograremos paulatinamente la disminución de accidentes de Tránsito y por lo tanto de muertos y heridos en las carreteras de nuestro país. Hay aspectos a considerar, por ejemplo cuando se obtiene una licencia de conducir el conductor presenta aptitudes que lo califican para conducir un vehículo en el momento de la evaluación, pero no se lo evalúa periódicamente para determinar si éstas condiciones se mantienen en el tiempo de manera óptima.

Así las empresas de transporte de pasajeros o carga a modo de ejemplificar, ¿evalúan las condiciones en las que abordan el vehículo los conductores responsables para realizar las actividades de desplazamiento de pasajeros o carga? Posiblemente la respuesta sea un “no” preocupante. Proponer y anticiparse a los eventuales accidentes de Tránsito en las carreteras interurbanas como urbanas en nuestro país no solo debe pasar por el control en los puntos de fiscalización (Tolerancia Cero) de aspectos referidos a la documentación administrativa que debe tener un servicio de transporte de pasajeros o carga (SOAT vigente, licencias de conducir, autorizaciones de la autoridad que confiere la concesión de

---

<sup>14</sup> DÁVILA, René. “Accidentes de Tránsito, primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29”. Publicado el 31 de agosto de 2009. JOURNALMEX, Periodistas de México.

ruta etc.) o una evaluación externa aproximada de las condiciones mecánicas del vehículo (luces, espejos, condiciones de las llantas, funcionamiento del sistema de freno, etc.) sino también deberían ser evaluadas las condiciones físicas y psicológicas en las que se desplaza el conductor de éstos servicios, tanto previamente a la salida de sus terminales como en los puntos de control; aspecto que lamentablemente no se está considerando a pesar de reconocer que el factor humano es el protagonista principal de un accidente de Tránsito.

Esta circunstancia genera el comentario general de los ciudadanos de nuestro país sobre el fracaso del programa Tolerancia Cero, pues a pesar que estos sistemas de control en las carreteras están ejecutándose los accidentes de Tránsito continúan, cuanto a cantidad de muertos y heridos considerados en las estadísticas publicadas en el Perú<sup>15</sup>.

## **2.2.- MARCO CONCEPTUAL**

### **VEHICULO DE TRACCION HUMANA.**

Es aquel que emplea la fuerza bruta humana como su nombre lo indica, para el desplazamiento continuó o constante según la actividad realizada, el ejemplo más claro de éstos vehículos es

---

<sup>15</sup><http://journalmex.wordpress.com/2009/08/31/accidentes-de-trasito-primera-causa-de-muerte-en-jovenes-de-15-a-29/17>.

la bicicleta, ya que aprovecha la fuerza humana aplicada en los pedales para generar un movimiento constante o repetitivo según la actividad que se quiera realizar como: un paseo por el parque, competencias, el transporte de diferentes productos entre otras. Algunos ejemplos de vehículos de tracción humana son: triciclos carenados, pequeños remolques, pequeños coches individuales, coches familiares y en otros terrenos como medios acuáticos: kayaks a pedal, pequeños submarinos y lancha a pedales.

## **VIAS.**

La palabra vía presenta diferentes referencias, la mayoría vinculadas a lugares por los cuales se circula, entonces, la vía es un camino por el cual se transita, ya sea a pie o en vehículos. Se trata de un espacio urbano lineal que permite la circulación de personas y de automóviles, permitiendo además el acceso a edificios que aparecen dispuestos a ambos lados de la mencionada vía. Normalmente, por debajo de las vías se encuentra tendida la infraestructura de servicios urbanos, tal es el caso de la red de telefónica, red eléctrica y el agua potable. Resulta ser bastante frecuente que se emplee el término vía como sinónimo de las palabras, pasaje, rúa, calle, avenida, sendero, paseo, entre otras, de todos modos, cabe destacar, que cada una de ellas ostenta un significado mucho más específico, tal es el caso de pasaje que se trata de una calle muy pequeña y angosta, sobre la cual no suele transitar

demasiado Tránsito como consecuencia de la mencionada estrechez.

Las vías presentan interrupciones, ya sea porque las corta otra vía o porque existe un límite físico, como ser un paredón, que marca su finalización y por tanto la imposibilidad de continuar transitando por la misma. Formalmente la vía está constituida por una calzada (lugar por el circulan los vehículos) y la acera

### **LA VIA PÚBLICA.**

Es todo camino o vía, privado o de uso público, abierto al tráfico en general que puede ser utilizado para marchar por él, observando siempre las normas establecidas en la Ley de Tráfico y Reglamento General de Circulación. Las carreteras y calles son vías públicas.

Existen vías urbanas y vías interurbanas.

### **VÍAS URBANAS.**

Es toda vía que transcurre por dentro de las ciudades o pueblos y reciben el nombre de CALLES.

### **POBLADO.**

Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida del pueblo.

## **VÍAS INTERURBANAS.**

Es toda vía que transcurre por fuera de las ciudades o pueblos y que vulgarmente se les llama **Carreteras**. Cuando una vía interurbana pasa por suelo urbano, recibe el nombre de TRAVESIA (Travesía es el tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano).

Existen varios tipos de vías interurbanas, que son:

### **1.- AUTOPISTA.-**

Carretera que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y reúne las siguientes características:

- a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por ruta, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

Por lo tanto está prohibida la circulación de bicicletas y ciclomotores por ella por varias razones. Primera que no es un automóvil, y segunda porque él según el art. 49 del R.G.C. dice que la velocidad mínima en Autopista será de 60 km/hora, y los ciclomotores sólo pueden alcanzar una velocidad máxima de 40 km/hora.

### **2.- AUTOVÍA.-**

Carretera que no reuniendo todos los requisitos de autopista tiene calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a propiedades colindantes. No cruzará a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni será cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna. En ésta clase de vía las bicicletas y ciclomotores sí pueden circular, siempre atendiendo las normas establecidas en la Ley y Reglamento de circulación.

### **3.- VÍA RÁPIDA.-**

Carretera de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes. Las vías rápidas no cruzarán a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni serán cruzadas a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

### **4.- CARRETERAS CONVENCIONALES.-**

Son las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

### **PARTES DE LA VÍA PÚBLICA**

1.- Plataforma, 2.- Calzada, 3.- Carril, 4.- Acera, 5.- Zona peatonal, 6.- Refugio, 7.- Arcén, 8.- Intersección (cruce), 9.- Paso a nivel.

### **CUANTAS CLASES DE CARRETERAS Y VIAS EXISTEN EN EL PAÍS.**

## **CARRETERAS DE ECUADOR.-**

El conjunto de carreteras y caminos de Ecuador se conoce como la Red Vial Nacional. La Red Vial Nacional comprende el conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente. La Red Vial Nacional está integrada por la Red Vial Estatal (vías primarias y vías secundarias), la Red Vial Provincial (vías terciarias), y la Red Vial Cantonal (caminos vecinales).

Red Vial Estatal del Ecuador<sup>16</sup>

## **LA RED VIAL ESTATAL.-**

Está constituida por todas las vías administradas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (anteriormente Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones) como única entidad responsable del manejo y control, conforme a normas del Decreto Ejecutivo 860, publicado en el Registro Oficial No. 186 del 18 de octubre de 2000 y la Ley Especial de Descentralización del Estado y de Participación Social.

La Red Vial Estatal está integrada por las vías primarias y secundarias. El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica. La

---

<sup>16</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Carreteras\\_de\\_Ecuador](http://es.wikipedia.org/wiki/Carreteras_de_Ecuador)

longitud total de la Red Vial Estatal (incluyendo vías primarias y secundarias) es de aproximadamente 8672.10 km.

### **VÍAS PRIMARIAS.-**

Las vías primarias, o corredores arteriales, comprenden rutas que conectan cruces de frontera, puertos, y capitales de provincia formando una malla estratégica. Su tráfico proviene de las vías secundarias (vías colectoras), debe poseer una alta movilidad, accesibilidad controlada, y estándares geométricos adecuados. En total existen 12 vías primarias en Ecuador con aproximadamente un 66% de la longitud total de la Red Vial Estatal. Las vías primarias reciben, además de un nombre propio, un código compuesto por la letra E, un numeral de uno a tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.).

Una vía primaria es considerada una troncal si tiene dirección norte-sur. El numeral de las troncales es de dos dígitos (excepto la Troncal Insular) e impar. Las troncales se numeran incrementalmente desde el oeste hacia el este. Del mismo modo, una vía primaria es catalogada como transversal si se extiende en sentido este-oeste. El numeral de las transversales es de dos dígitos y par. Las transversales se numeran incrementalmente desde el norte hacia el sur. Aparte de su denominación alfa-numérica, las vías troncales y transversales (excepto la Troncal de la Costa Alternativa y la Troncal Amazónica Alternativa) tienen asignaciones gráficas representadas por



distintos amíñales de la fauna ecuatoriana. La asignación gráfica es determinada por el Ministerio de Turismo.

### **VÍAS SECUNDARIAS.-**

Las vías secundarias, o vías colectoras incluyen rutas que tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o urbana para conducirlo a las vías primarias (corredores arteriales). En total existen 42 vías secundarias en Ecuador con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal. Las vías secundarias reciben un nombre propio compuesto por las ciudades o localidades que conectan. Además del nombre propio, las vías secundarias reciben un código compuesto por la letra E, un numeral de dos o tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.). El numeral de una vía secundaria puede ser impar o par para orientaciones norte-sur y este-oeste, respectivamente. Al igual que las vías primarias, las vías secundarias se enumeran incrementalmente de norte a sur y de oeste a este.

**ESTADO DE TRANSITABILIDAD DE LA RED VIAL ESTATAL.-** El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el ente encargado de proporcionar a la ciudadanía el estado de circulación de las vías primarias (troncales y transversales) y secundarias (colectoras) de la red vial estatal. Para cumplir con tal responsabilidad, el Ministerio publica un boletín mensual denominado “Reporte del Estado de Transitabilidad de las Vías

de la Red Estatal” que incluye información sobre mantenimiento, ampliación, y construcción de las vías como también información sobre desastres naturales que dificulten o obstaculizan la circulación por las vías. Dichos boletines pueden ser descargados en el portal oficial de internet del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

### **RED VIAL PROVINCIAL.-**

La Red Vial Provincial es el conjunto de vías administradas por cada uno de los Consejos Provinciales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales. Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.

### **RED VIAL CANTONAL.-**

Es el conjunto de vías urbanas e interparroquiales administradas por cada uno de los Consejos Municipales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales. Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.

### **EL TRANSPORTE.**

El nombre de transporte o transportación proviene (del latín trans, “al otro lado”, y portare, “llevar”) que significa el traslado de algún lugar a otro cierto elemento, en general personas o

bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad, desde la antigüedad la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el ser humano los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su imperio, a pie o a lomo de llamas, hoy el transporte por carretera se caracteriza por ser el único medio capaz de realizar por sí mismo el servicio de pasajeros y carga de puerta a puerta.

## **EN EL LIBRO DE PROCEDIMIENTOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DEL AUTOR CESAR AUGUSTO ZAPATA CORREA SE PRESENTA LOS SIGUIENTES FACTORES:**

### **CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.**

El accidente de Tránsito es un hecho involuntario que ocurre en las vías públicas y deja como consecuencia personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad, daños materiales en los vehículos o vías. Indudablemente, traduce la participación necesaria de los elementos de Tránsito, entre los que se incluyen el elemento humano, vía y vehículo.<sup>17</sup>

### **ELEMENTOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-**

---

<sup>17</sup> LIBRO PROCEDIMIENTOS EN ACCIDENTE DE TRANSITO, Cesar Augusto Zapata Correa Editorial EDIMEC Pág. 17

Los elementos de Tránsito son: Humano Vía y Vehículo, existiendo dos.

**FIGURAS DE UN ACCIDENTE.-** Existen dos figuras importantes que diferencian un accidente de Tránsito, independientemente de la participación de los elementos que conforman el Tránsito (humano, vía y vehículo). Dependiendo de diferentes condiciones y circunstancias del momento, un accidente puede catalogarse como **fortuito** cuando intervienen los diferentes elementos de Tránsito, pero el hecho resulta inevitable o imprevisible por lo que no guarda relación con el manejo defensivo o la observación de medidas preventivas, es decir, no existe una relación directa entre el comportamiento del hombre con la causa y efecto del hecho. Como ejemplo práctico, la caída intempestiva de un árbol o una roca sobre un vehículo.

La segunda figura de un accidente es por **fuerza mayor**, consiste en la acción o participación que escapa el control del hombre pese a la voluntad de evitarlo. Para clarificar más esta categoría de accidentes, cuando el conductor pese a un manejo a la defensiva o manejo preventivo, dadas las circunstancias que se le presenten sobre la vía necesariamente se ve forzado a evitar algún accidente, razón por la cual puede ocasionar o verse inmerso en otro tipo de accidente. Para citar un ejemplo, un conductor conduce a la defensiva y por evitar un atropello realiza una maniobra de viraje brusco o una maniobra evasiva con lo cual ocasiona un choque.

## **2.3.- PLANTEAMIENTO DE LA HIPOTESIS**

### **2.3.1.- HIPOTESIS GENERAL**

La falta de exigencia de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por éstos vehículos.

### **2.3.2.- HIPÓTESIS ESPECÍFICAS**

1. La falta de ordenanzas municipales a los vehículos de tracción humana presentes sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no impiden la reincidencia en la transgresión de la norma en las vías públicas en la ciudad de Quevedo.
2. La responsabilidad del Municipio de Quevedo presente sobre la falta de aplicabilidad administrativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no garantiza la regulación y control del Tránsito de los vehículos de tracción humana en las vías públicas induciendo el alto índice de accidentes de Tránsito en la ciudad de Quevedo.
3. Las influencias administrativas sobre la falta de cultura de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no disminuyen el cometimiento de contravenciones leves por los vehículos de tracción humana en la ciudad de Quevedo.

### **2.3.3.- CATEGORÍAS CONCEPTUALES DE LA HIPÓTESIS.**

**VEHICULOS DE TRACCION HUMANA.-** Es aquel que emplea la fuerza bruta humana, para el desplazamiento continuo o constante según la actividad realizada, el ejemplo más claro de estos vehículos es la bicicleta, ya que aprovecha la fuerza humana aplicada en los pedales para generar un movimiento constante o repetitivo según la actividad que se quiera realizar como: un paseo por el parque, competencias, el transporte de diferentes productos entre otras. Algunos ejemplos de vehículos de tracción humana son: triciclos carenados, pequeños remolques, pequeños coches individuales, coches familiares y en otros terrenos como medios acuáticos: kayaks a pedal, pequeños submarinos y lancha a pedales.

**DETERMINACION DE IDENTIDAD.-** Es necesario determinar la identidad de cualquier vehículo para poder controlar, regular y señalar su Tránsito en las vías públicas, ya que los usuarios de las rutas están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes, y debe quedar prohibido conducir de modo negligente o temerario, los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen estar identificado y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías.

## 2.4.- OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES.

### CUADRO N° 2

#### VARIABLE INDEPENDIENTE: La falta de ordenanzas municipales.

CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TEC. INST.
La obligación de los municipios es contribuir en la cultura y capacitación vial que este dirigida a los peatones y los aspirantes a conductores de vehículos motorizados profesionales o no profesionales; la recuperación de puntos; capacitadores e instructores en conducción, Tránsito y seguridad vial; profesores y auditores viales; y, personal de control que requieran de una preparación teórica, técnica y practica con respeto al uso de los automotores, su mecánica, las leyes y reglamentos de transporte y seguridad vial,	Sistema de Justicia  Proceso Penal  Defensa Penal  Relaciones de Psicología y Defensa Penal.  Marco legal del perito psicólogo de defensa penal  Ley de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial.	Un estado de madurez mínimo, fisiológico y psíquico.  - Plena conciencia de los actos que se realizan.  - Capacidad de voluntariedad  - Capacidad de libertad  - Discernimiento de sus actos	¿Cree usted que un conductor de vehículo de tracción humana está consciente de sus actos?  ¿Cree usted que para conducir un vehículo de tracción humana tiene que haber un mínimo de madurez psíquica?  ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntariedad?  ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se cometen por la capacidad de libertad de los individuos?  ¿Cree usted que deba reformarse el Art.89 y Art.102 en la Ley Orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial para mejorar la circulación de los vehículos de tracción humana?	Entrevistas  Encuestas  Sondeo focalizado en las personas universo de estudio.  Medios audiovisuales  Observación  Cámaras Fotográficas  Filmadoras

**CUADRO N° 3**

**VARIABLE DEPENDIENTE: Vehículo de tracción humana**

CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TEC. INST.
<p>Es aquel que emplea la fuerza bruta humana como su nombre lo indica, para el desplazamiento continuo o constante según la actividad realizada, el ejemplo más claro de estos vehículos es la bicicleta, ya que aprovecha la fuerza humana aplicada en los pedales para generar un movimiento constante o repetitivo.</p>	<p>La aplicación de la institución jurídica de la</p> <p>Responsabilidad Restringida en los hechos delictivos.</p> <p>Responsabilidad restringida por caso fortuito o fuerza mayor</p> <p>Se excluye el agente que haya incurrido en delitos extraordinarios.</p>	<p>La falta de madurez mental y psíquica tiene como fuente entre nosotros: los accidentes de Tránsito.</p> <p>Los vehículos de tracción humana no son sancionados de manera ejemplar por falta de regularización y control</p> <p>Las Contravenciones leve de Tránsito atentan contra la seguridad de las personas y las contravenciones leve de Tránsito sancionado con penas pecuniarias o suspensión de licencia de conducir no son suficiente.</p>	<p>¿Cree usted que un vehículo de tracción humana que ocasiona accidente de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito?</p> <p>¿Cree usted que para el vehículo de tracción humana que comete contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción?</p> <p>¿Cree usted que el vehículo de tracción humana cuando comete contravenciones leves de Tránsito el conductor está en pleno discernimiento de sus actos?</p> <p>¿Cree usted que es suficiente la Sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravenciones leves de Tránsito?</p> <p>¿Cree usted que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir?</p>	<p>Entrevistas</p> <p>Encuestas</p> <p>Sondeo focalizado en las personas universo de estudio.</p> <p>Medios audiovisuales</p> <p>Observación</p> <p>Cámaras Fotográficas</p> <p>Filmadoras</p>



## **CAPITULO III**

### **METODOLOGIA**

La Metodología, hace referencia al conjunto de procedimientos basados en principios lógicos, utilizados para alcanzar una gama de objetivos que rigen en una investigación científica o en una exposición doctrinal.

La metodología es parte del proceso de investigación o Método Científico que sigue a la propedéutica permitiendo sistematizar los métodos y las técnicas necesarias para llevarla a cabo. Los métodos elegidos por el investigador facilitan el descubrimiento de conocimientos seguros y confiables que, potencialmente, solucionarán los problemas planteados en el proyecto de investigación.

La metodología es una guía para la realización y aplicación del proyecto; que permite observar como la investigación se va desarrollando.

El fin del presente trabajo es dar a conocer soluciones a un problema práctico y documental, debido a que es un tema de actualidad, de gran interés y preocupación ciudadana. La

información proviene de diferentes páginas de internet y fuentes bibliográficas.

Se pretende además, dar a conocer las normativas que existen para sancionar éste tipo de contravenciones, como también posibles reformas, regulación y control de los vehículos de tracción humana, pero más que todo, poner en práctica leyes que por mucho tiempo han estado inertes sin que se sepa de ellas mucho menos de cómo aplicarlas.

El pragmatismo es la línea a seguir en el proyecto de investigación y su desarrollo se basa en técnicas de detallará la observación directa e indirecta y la encuesta, se mediante gráficos estadísticos las respuestas de los encuestados, la ejecución del proyecto se realizara con procesos del sistema de porcentaje.

Los métodos son los pilares de la metodología, destinada a descubrir nuevos conocimientos sistemáticos de la realidad de la investigación. Mediante éste método, dentro del presente trabajo, se pretende:

- Comprobar y demostrar un problema
- Formular hipótesis y comprobar la misma
- Recopilar datos de encuestas
- Analizar dichas encuestas

Para la realización de éste proyecto, se han aplicado los siguientes métodos: científico, inductivo, deductivo.

### **3.1.- TIPO DE ESTUDIO**

#### **Investigación Aplicada.**

Está encaminada a resolver problemas prácticos por la falta de exigencia de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, que imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por éstos vehículos y poder dar solución inmediata con resultados.

#### **Investigación de Campo.**

Se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos o los accidentes de Tránsito de vehículos de tracción humana, en contacto directo con quien o quienes son los gestores del problema en las vías públicas del país.

#### **Investigación Explicativa.**

Porque permite realizar un análisis y síntesis general del estudio investigado (causa-efecto) y así tomar los correctivos necesarios y en el menor tiempo posible para de ésta manera encontrar una solución.

### 3.2.- UNIVERSO Y MUESTRA

#### MUESTRA

APLICACIÓN DE LA FORMULA  $n=N [e(N-1)1]$

$n$ = Tamaño de la muestra

$N$ = Tamaño de la población

$e$ = Error máximo admisible 5%, de modo que el (5%) = 0,0025

Si y trabajamos con la población determinada, entonces los resultados serán

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

$$n = \frac{160}{(0.0025)^2(160 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{160}{(0.0025)^2 (159) + 1}$$

$$n = \frac{160}{0.3975 + 1}$$

$$n = \frac{160}{1.03975}$$

$$n = 153.88$$

$$n = 154$$

La muestra representativa es de 154 personas.

### **3.3.- MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

#### **Método inductivo.**

Por medio del cual se establece proposiciones de carácter general inferidas de la observación y el estudio analítico de hechos y fenómenos particulares, con la falta de exigencia de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, que imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por éstos vehículos y que permita establecer conclusiones generales derivadas precisamente de la observación sistemática y periódica de los hechos reales que ocurren en torno al fenómeno en cuestión.

#### **Método deductivo.**

El razonamiento deductivo considerado como el método, desempeña dos funciones de investigación científica:

1.- La primera función consiste en hallar el principio desconocido de un hecho conocido, se trata de referir el fenómeno a la ley que lo rige.

2.- La segunda función consiste en descubrir la consecuencia desconocida de un principio conocido, esto significa que si

conocemos cierta Ley podemos aplicarla en casos particulares menores.

### **Método Histórico.**

El utilizado por la escuela histórica alemana, y seguido por Savigny, Puchta, Gierke y otros. Considera que el estudio de la historia demuestra que cada pueblo tiene, en cada época de su vida, leyes e instituciones adecuadas a su manera de ser, reflejo del espíritu del pueblo, el cual actúa sobre las costumbres y tradiciones hasta convertirse en normas jurídicas de aplicación coercitiva. Según éste método el conocimiento jurídico se alcanza mediante la comparación entre el derecho anterior que conforma un sistema cerrado y la nueva norma, a fin de determinar el modo de acción de la ley que produce el cambio en función de nuevos requerimiento de la sociedad que interpreta el legislador que los formaliza. El mérito sustancial de éste método radica en haber puesto el acento en dos aspectos particularmente importantes en los estudios jurídicos, que habían sido subestimados por el racionalismo anterior: las soluciones que sugiera la conciencia social en cada momento histórico y la necesidad de interpretar cada norma jurídica como parte de un todo coherente e inseparable.

### 3.4.- PROCEDIMIENTO.

#### CUADRO N° 04

#### TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS

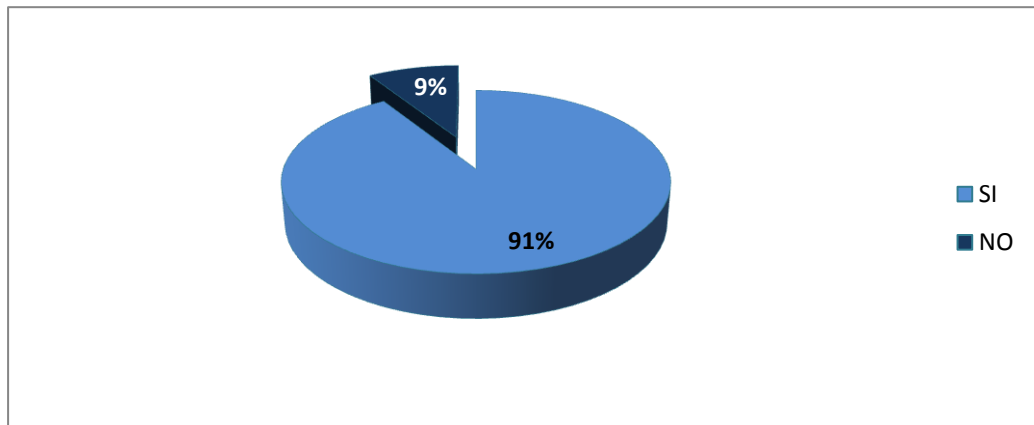
N°	PREGUNTAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Cree usted que un conductor de vehículo de tracción humana debe estar consiente de sus actos?	140	91	14	9	154	100
2	¿Cree usted que para conducir un vehículo de tracción humana tiene que haber un mínimo de madurez psíquica?	154	100	0	0	154	100
3	¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntad?	125	82	29	18	154	100
4	¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se cometen por la capacidad de libertad de los individuos?	136	88	18	12	154	100
5	¿Cree usted que deba reformarse el Art.89 y Art.102 en la Ley Orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial para mejorar la circulación de los vehículos de tracción humana?	154	100	0	0	154	100
6	¿Cree usted que un vehículo de tracción humana que ocasiona accidente de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito?	154	100	0	0	154	100
7	¿Cree usted que para el vehículo de tracción humana que comete contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción?	154	100	0	0	154	100
8	¿Cree usted que el vehículo de tracción humana cuando comete contravenciones leves de Tránsito, el conductor está en pleno discernimiento de sus actos?	146	97	8	3	154	100
9	¿Cree usted que es suficiente la sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravención leve de Tránsito?	154	100	0	0	154	100
10	¿Cree usted que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir?	149	97	5	3	154	100
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>97</b>	<b>78</b>	<b>3</b>	<b>154</b>	<b>100</b>

## ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### 1.- ¿Cree usted que un conductor de vehículo de tracción humana debe estar consciente de sus actos?

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Cree usted que un conductor de vehículo de tracción humana debe estar consciente de sus actos?	140	91	14	9	154	100

GRAFICO N° 01



### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.

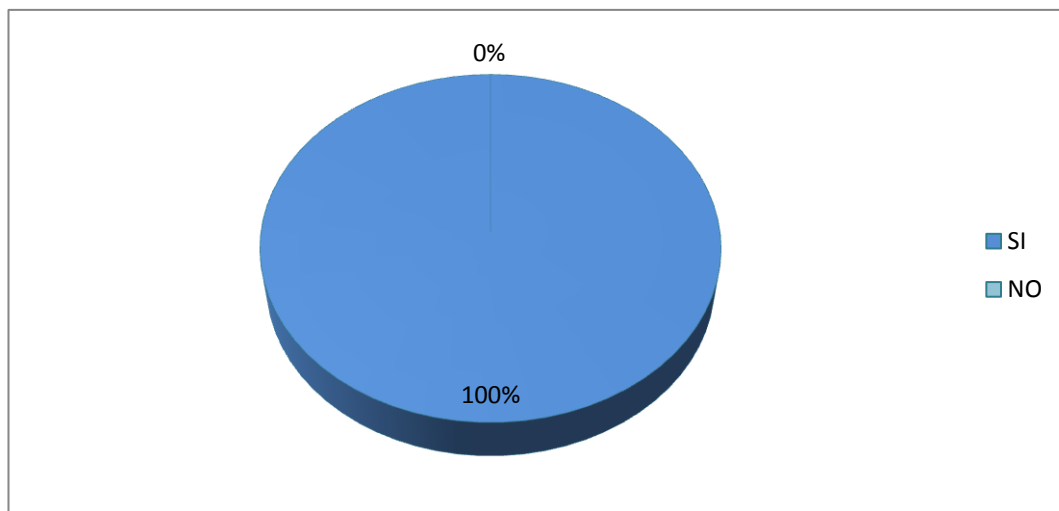
El 91 % de los encuestados afirman que muchos de los conductor de vehículo de tracción humana están conscientes de sus actos, porque las sanciones aplicadas a éstas contravenciones son flexibles, lo que conlleva a que el conductor trate de hacer colusión junto a los policías creando así una cultura de vulneración de los derechos de las víctimas y de sus familiares.



**2.- ¿Cree usted que para conducir un vehículo de tracción humana tiene que haber un mínimo de madurez psíquica?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
2	¿Cree usted que para conducir un vehículo de tracción humana tiene que haber un mínimo de madurez psíquica?	154	100	0	0	154	100

**GRAFICO N° 02**



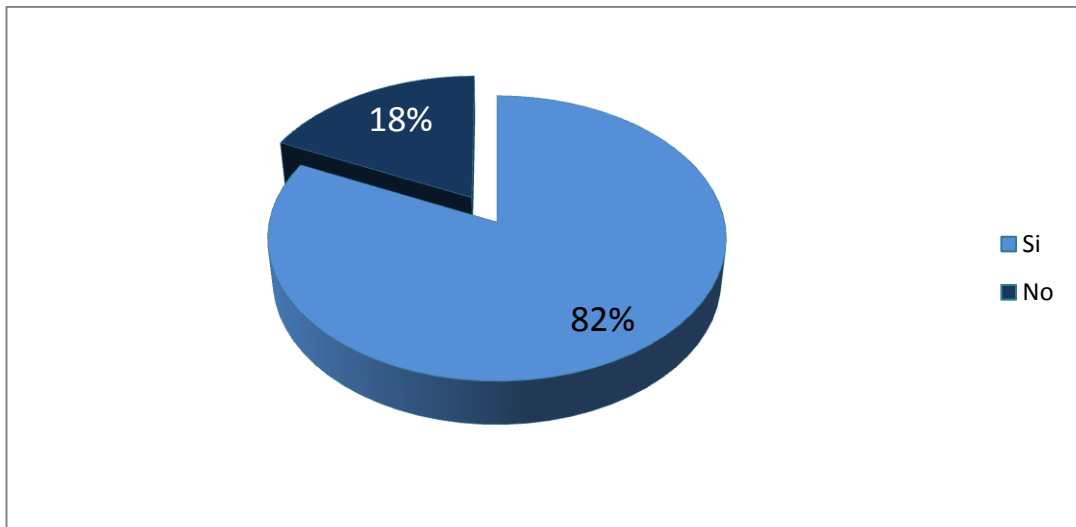
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 100% de los encuestados afirman que a pesar de que no son vehículos de tecnología avanzadas se necesita para conducir un vehículo de tracción humana un mínimo de madurez psíquica, éstos conductores siguen evadiendo sus responsabilidades, ésto ocurre por no existir en la ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial una sanción más alta como la de prisión por más tiempo.

**3.- ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntariedad?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
3	¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntariedad?	125	82	29	18	154	100

**GRAFICO N° 03**



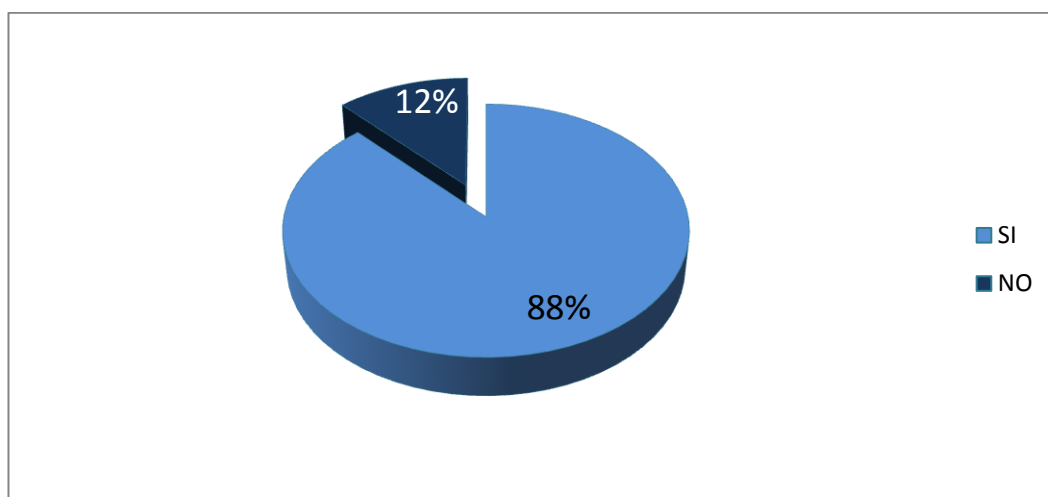
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 100% de mis encuestados supieron contestar que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntariedad, quedan sin sanciones por falta de aplicación de la Ley, ya que para los conductores de vehículo de tracción humana no hay una legislación máxima que les haga cumplir con sus obligaciones y responsabilidades.

**4.- ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se cometen por la capacidad de libertad de los individuos?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
4	¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se cometen por la capacidad de libertad de los individuos?	136	88	18	12	154	100

**GRAFICO N° 04**



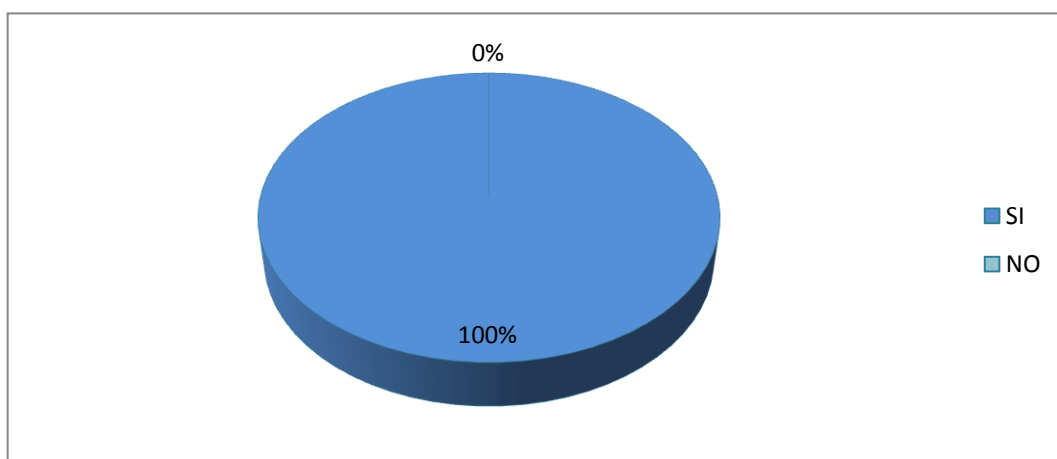
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 88% de los encuestados respondieron que existe un alto índice de accidentes por vehículo de tracción humana de contravenciones leves de Tránsito que se cometen por la capacidad de libertad de los individuos, en perjuicio de las víctimas, ésto se dá por las personas inescrupulosas que creen que por dinero se puede seguir jugando con las vidas de las personas que transitan por las vías públicas, al parecer existen individuos que no tiene ética ni vergüenza de lo que hacen.

**5.- ¿Cree usted que deba reformarse el Art.89 y Art.102 en la Ley Orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial para mejorar la circulación de los vehículos de tracción humana?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
5	¿Cree usted que deba reformarse el Art. 89 y Art. 102 en Ley de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, para mejorar la circulación de los vehículos de tracción humana?	154	100	0	0	154	100

**GRAFICO N° 05**



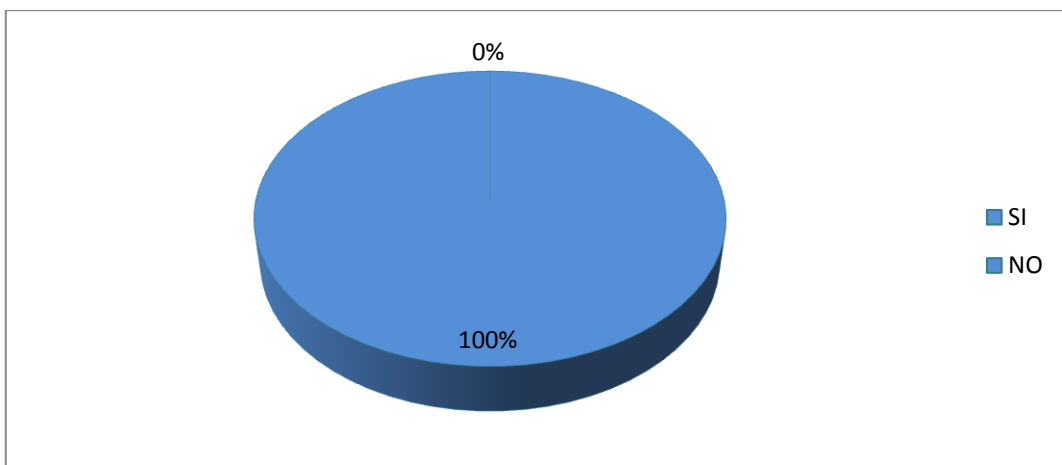
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 100% de las personas encuestadas respondieron que hay muchos casos de corrupción y que deba crearse un artículo para los vehículos de tracción humana en la Ley de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, porque se continúa en la evasión de los conductores del vehículo antes mencionado, porque no existe un verdadero control por parte de las autoridades.

**6.- ¿Cree usted que un vehículo de tracción humana que ocasiona accidente de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
6	¿Cree usted que un vehículo de tracción humana que ocasiona accidente de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito?	154	100	0	0	154	154

**GRAFICO N° 06**



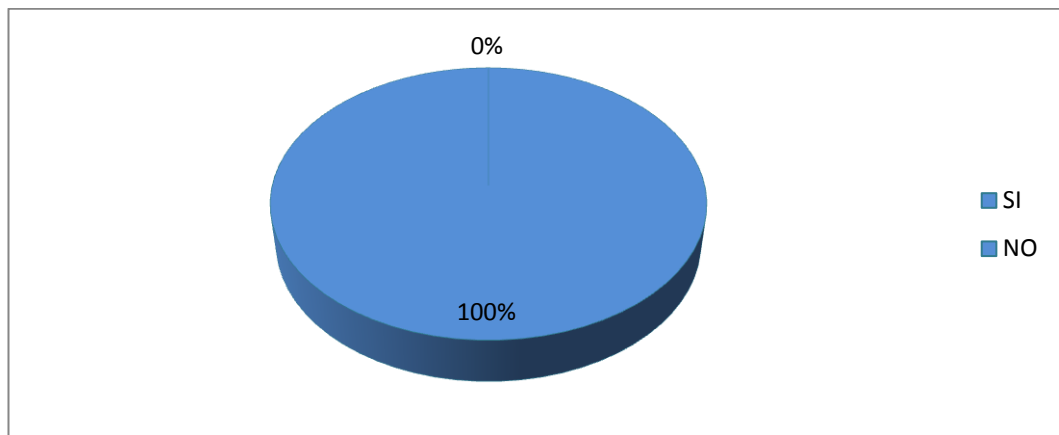
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 100% de los encuestados me dijeron que existen muchos casos de vehículo de tracción humana que ocasionan accidentes de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito, se sirven de policías inescrupulosos, para cumplir las leyes de Tránsito. Por existir éstas personas es que los familiares de las víctimas no creen ya en las leyes.

**7.- ¿Cree usted que para el vehículo de tracción humana que comete contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
7	¿Cree usted que para el vehículo de tracción humana que comete contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción?	154	100	0	0	154	100

**GRAFICO N° 07**



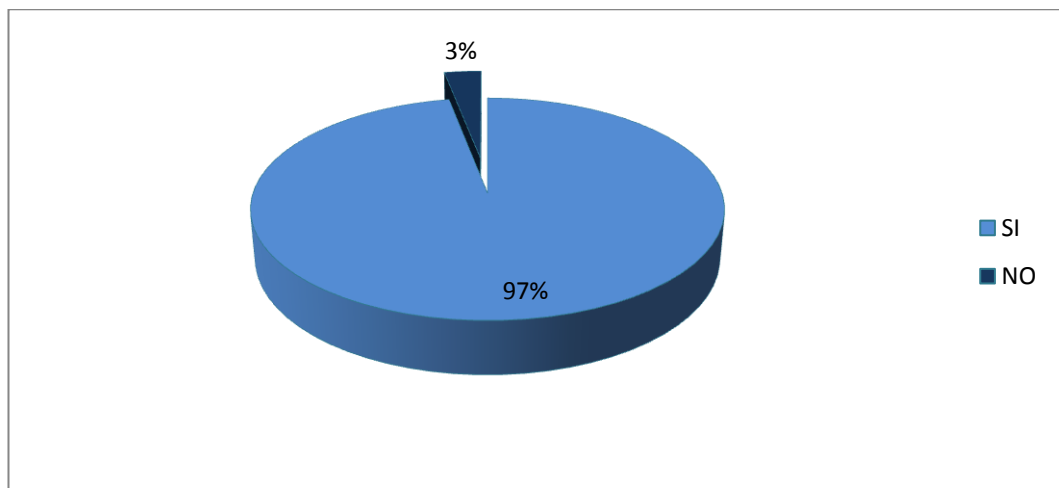
### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 100% de los encuestados respondieron que hay gran cantidad de casos de vehículo de tracción humana que cometen contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción, los familiares de las víctimas de accidentes de Tránsito ya no solo dudan de la ley sino de los abogados que no prestan las verdaderas medidas para defender a las víctimas y se le vulneran los derechos humanos y constitucionales.

**8.- ¿Cree usted que el vehículo de tracción humana cuando comete contravenciones leves de Tránsito el conductor está en pleno discernimiento de sus actos?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
8	¿Cree usted que el vehículo de tracción humana cuando comete contravenciones leves de Tránsito el conductor está en pleno discernimiento de sus actos?	146	97	8	3	154	100

**GRAFICO N° 08**



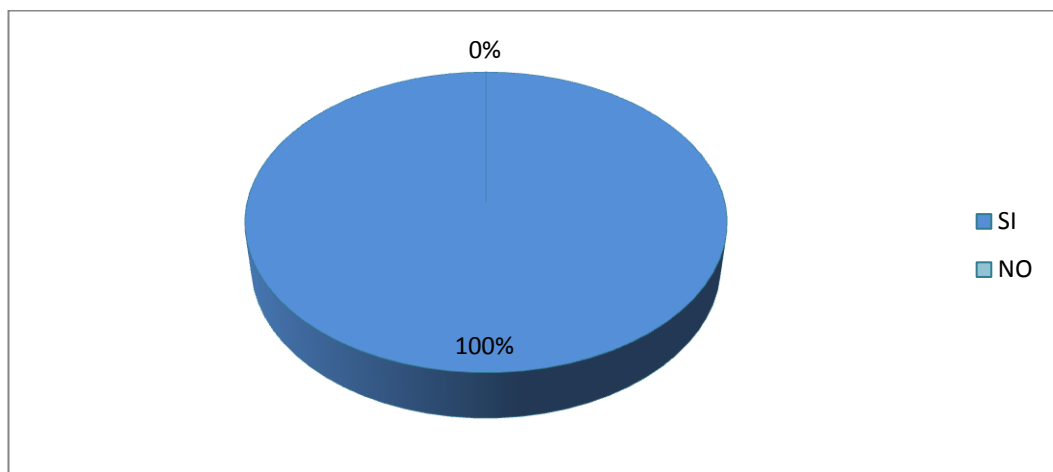
### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 97% me contestaron que muchos conductores de vehículo de tracción humana cuando cometen contravenciones leves de Tránsito el conductor está en pleno discernimiento de sus actos, por lo tanto tiene que ser regulado, controlado y sancionado y debe cumplir con sus responsabilidades y obligaciones en las vías públicas del país.

**9.- ¿Cree usted que es suficiente la sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravención leve de Tránsito?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
9	¿Cree usted que es suficiente la sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravención leve de Tránsito?	154	100	0	0	154	100

**GRAFICO N° 09**



**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

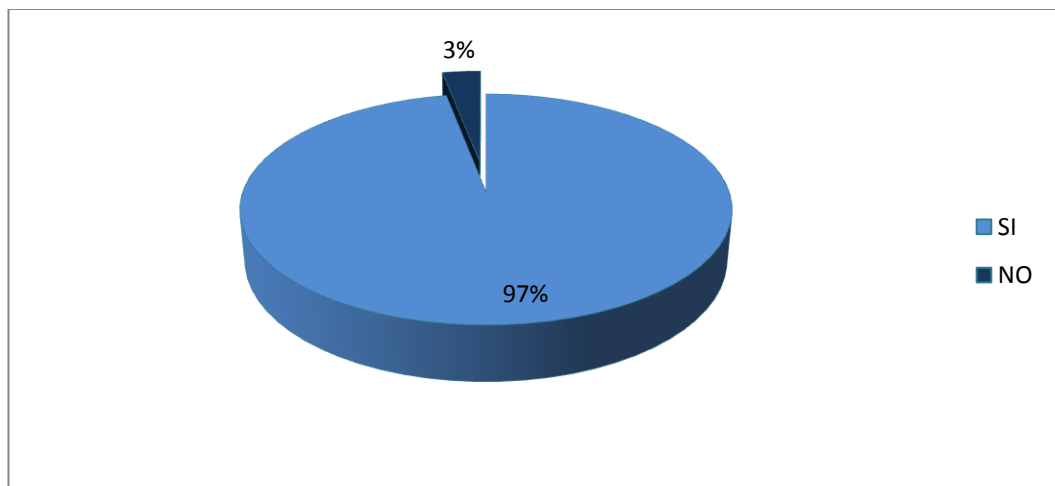
El 100% de los encuestados dijeron que no es suficiente la sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravención leve de Tránsito, esto es que a los conductores de vehículo de tracción humana se lo debe de controlar y sancionar mas drásticamente ya que ocasionan el caos en la ciudades del país..



**10.- ¿Cree usted que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir?**

Nº	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
10	¿Cree usted que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir?	149	97	5	3	154	100

**GRAFICO N° 10**



### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.**

El 97% nos comentaron que muchos casos en que no cree que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir, ésto no es más que los familiares de las víctimas que se siente acorralado por la necesidad que tienen de cumplir con su hogar, ésto le dá para aceptar lo que le proponga su abogado.

## ELABORACIÓN DEL INFORME DE LA INVESTIGACIÓN HIPÓTESIS GENERAL.

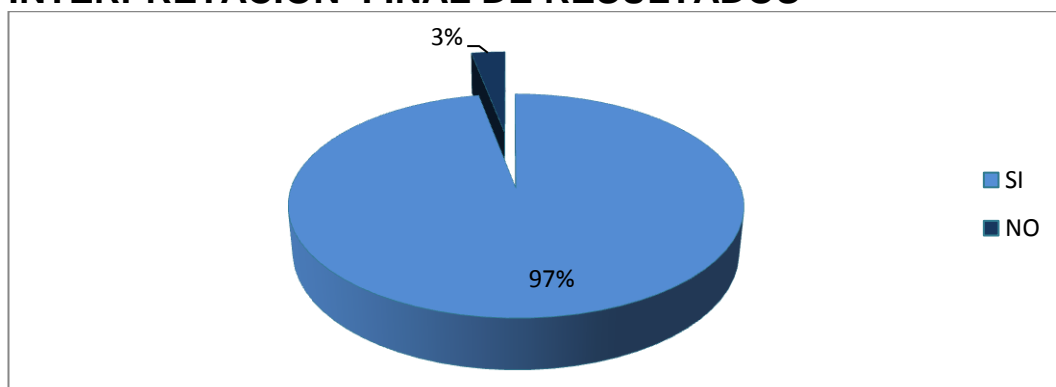
La falta de exigencia de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por estos vehículos.

### RESULTADO FINAL DE LA ENCUESTA

Nº	PREGUNTAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
	TOTAL	146	97	78	3	154	100

### GRAFICO N° 11

#### INTERPRETACIÓN FINAL DE RESULTADOS



#### ANÁLISIS FINAL

El 97% de los encuestados afirman que los factores jurídicos, políticos y sociales presentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocado por éstos vehículos de tracción humana, la reincidencia, la vulneración de los derechos de las víctimas y ciudadanía en general en las vías públicas de la ciudad de Quevedo, porque no hay control ni regularización. Y por eso

sugiero reformar el artículo 89 y 102 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar el cumplimiento de los principios constitucionales y se respeten los derechos de las víctimas y de sus familiares en un accidente de Tránsito.

### **3.5.- COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS**

Dentro de la comprobación y discusión de la hipótesis de éste tema de investigación, hay mucha responsabilidad del Estado en la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas en lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, tiene que preocuparse en el control, regulación, y exigir que los vehículos de tracción humana tengan el registro de los mismos, así como el respectivo permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, ya que imposibilita la determinación de la identidad en los accidentes de Tránsito provocados por éstos medios de transporte, los municipios tienen la obligación de crear ordenanzas para los vehículos de tracción humana, que impidan la reincidencia en la transgresión de la norma en las vías públicas en la ciudad de Quevedo.

## **CAPITULO IV**

### **RECURSOS Y PRESUPUESTOS**

#### **4.1.- RECURSOS**

##### **RECURSOS HUMANOS**

- MSc. Erwin Kleber Calle Galarza

##### **Director trabajo de investigación**

- Dr. Horacio Manuel Vasconez Bustamante

##### **Lector Asesor Especialista**

- Sr. Marco Antonio Navarro Maldonado

##### **Investigador del proyecto**

##### **RECURSOS MATERIALES**

- Computadora
- Calculadora
- Grabadora
- Materiales de escritorio y logísticos
- Fotocopias
- Transportes
- Imprevistos
- Impresión de ejemplares de tesis y anillados
- Cuaderno académico y Bolígrafos
- Empastados de Tesis
- CD

## RECURSO ECONÓMICO

El recurso económico que se ha invertido en la investigación de éste proyecto de tesis es de \$ 1153,25, el mismo que fué financiado por el investigador del proyecto.

### 4.2.- PRESUPUESTO

#### CUADRO N° 05

CONCEPTO	VALOR UNIT	SUBTOTAL
<b>IMPRESIÓN DE INSTRUMENTO</b>		
Impresión de ejemplares de tesis	\$ 35.00	\$ 105.00
Fotocopias	\$ 0.02	\$ 10.00
Anillados	\$ 5.00	\$ 15.00
Empastado de tesis	\$ 7.00	\$ 21.00
CD	\$ 2.00	\$ 8.00
Cuaderno académico	\$ 2.00	\$ 4.00
Material Logístico	\$ 10.00	\$ 30.00
Bolígrafos	\$ 1.00	\$ 5.00
<b>EQUIPOS</b>		
Cámara fotográfica	\$ 200.00	\$ 200.00
Grabadora	\$ 50.00	\$ 50.00
<b>COSTO POR SERVICIOS</b>		
Digitación e impresión del proyecto	\$ 0.60	\$ 180.00
Digitación del informe final (tesis)	\$ 0.25	\$ 0.25
Costos por transporte	\$ 0.25	\$ 25.00
Costos por dirección y asesoría	\$ 50.00 C/DIAX6	\$ 300.00
<b>TOTAL</b>	<b>1 TESIS DE GRADO</b>	<b>\$ 1.153.25</b>

### 4.3. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO

**CUADRO N°06**

#	ACTIVIDADES	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR
1	Planificación del proyecto, planteamiento del problema presentación del tema y elaboración del marco contextual	<b>X</b>	<b>X</b>			
2	Formulación del problema, Desarrollo del marco teórico y aplicación de la metodología de la investigación		<b>X</b>	<b>X</b>		
3	Análisis e interpretación del proyecto de tesis, desarrollo objetivos e hipótesis				<b>X</b>	
4	Operacionalización de las variables independiente, dependiente, conclusiones y recomendaciones				<b>X</b>	
5	Presentación del borrador de tesis				<b>X</b>	<b>X</b>
6	Redacción del proyecto de tesis					<b>X</b>
7	Preparación para sustentación de la tesis					<b>X</b>

## **CAPITULO V**

### **CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN**

#### **5.1.- CONCLUSIONES**

1.- Los accidentes que son causados por los conductores de vehículo de tracción humana al cruzar por lugares no señalizados, se producen por no respetar las señales de Tránsito y por falta de señalización para vehículos de tracción humana y de sanciones y multas más severas.

2.- Falta de Cultura de educación vial, al incumplir la enseñanza obligatoria de las regulaciones de Tránsito, y la falta de control en la aplicabilidad administrativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial impide la señalización, y los vehículos de tracción humana transitan sin orden provocando caos y accidentes de Tránsito.

3.- Los vehículos de tracción humana transitan por cualquier calle, sitio de seguridad, y en contra vías, provocando accidentes de Tránsito, por la indiferencia al conocimiento y falta de legislación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **5.2.- RECOMENDACIONES**

1.- Que se cumpla lo estipulado en la Ley orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, título II, del control, capítulo I de los conductores, Sección 1 de las licencias de conducir en el Art.88 literal a) y siguientes de la Ley orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial.

2.- Que se controle la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial para que se cumplan las Sanciones establecidas en el Art.139 literal (O) de la citada ley.

3.- Que se cumpla lo estipulado en el reglamento de la ley de Tránsito del título XXVI de los actores de la seguridad vial. Capítulo VII de las vías. Reglamento de la ley orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial en los Art.318 y Art. 319

4.- Que los organismos pertinentes realicen las gestiones respectivas para que procedan a realizar las respectivas Señalizaciones para vehículo de tracción humana en la ciudad de Quevedo según lo estipulado en el Art.208 de ésta ley.

5.- Que los miembros de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, deben controlar la aplicabilidad de la Ley, de incumplir la ley deben ser sancionados de acuerdo al



Art, 43 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

6.- La creación de Ordenanzas Municipales en el uso, conservación y ocupación de espacios y vías públicas para los vehículos de tracción humana, de acuerdo con lo que dispone el Art.130 en la ley del COOTAD.

## **CAPITULO VI**

### **PROPUESTA ALTERNATIVA**

#### **6.1.- TITULO**

Reformar el Art. 89 y 102 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, sobre el otorgamiento de autorización administrativa previa de licencias de conducir y documentos habilitantes para la circulación de vehículos de tracción humana.

#### **6.2.- JUSTIFICACION**

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo de destacar los elementos que deben considerarse, en un accidente de Tránsito, para disminuir el alto índice de accidentes por vehículos de tracción humana en las vías públicas observados en la ciudad de Quevedo, para mejorar la aplicación de la Ley orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, en el Título II, del control, Capítulo I, de los conductores, Sección 1, de las licencias de conducir, a su vez, en atención al reclamo social basado en la reiteración y gravedad de hechos de ésta naturaleza, porque en éste estudio es muy importante no sólo por el tipo de accidentes de Tránsitos sino más bien por la seguridad del habitante de la ciudad de Quevedo, ya que con éste estudio lo más probable

es que lleguen a buscar soluciones en el problema de la responsabilidad de las autoridades y de las normas de Tránsito y aclarar de la manera más fácil para el mayor entendimiento de todos los sujetos activos del Tránsito, con lo cual evitar que más conductores y personas sean detenidas y peor aun sentenciadas por una infracción que no quiso cometer, ya que para que sea considerado como tal se debe realizar con voluntad y conciencia, con esto se estará evitando el caos vehicular en el centro de la ciudad de Quevedo y sus sectores periféricos ya que toda persona tiene derecho a que se respeten sus derechos conforme lo designa la Ley.

Es una forma de poder decir la verdad con la fidelidad de la realidad sobre situaciones dramáticas en materia de Tránsito y sobre todo en el inicio de un nuevo sistema de ordenamiento de las vías públicas, para lo cual es muy necesario indicar a los actores dentro de un conflicto dramático de Tránsito, la idea de justicia en ésta tesis de grado con una serie de apuntes en el tratamiento de las infracciones de Tránsito y su grado de responsabilidad, en la jurisdicción de Quevedo, tomando en cuenta los elementos materiales para así poder imponer la sanción que corresponda.

Dentro de todo éste estudio están involucrados todos los que en algún modo se consideran comprometidos, ya que la parte activa del Tránsito ésta sea como peatón o conductor o por saber un poco más acerca del derecho al respeto ajeno, es decir cómo vivir en sociedad, Reformar los Art.89 y 102 de la

Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, sobre el otorgamiento de autorización administrativa previa de licencias de conducir y documentos habilitantes para la circulación de vehículos de tracción humana, hacia conocer las razones por que no se reguló en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para poder circular en las vías públicas del país y en la ciudad de Quevedo.

## 6.3.- PRESENTACIÓN



### **EL PLENO CONSIDERANDO:**

Que, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial N° 449 el 20 de octubre del 2008, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. De la misma manera, el referido artículo vela por la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte como prioritarias;

Que, el Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;

Que, el Art. 415 de la Constitución establece que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías;

Que, los Arts. 262 y 264 de la Constitución de la República Ecuador, otorgan la competencia para planificar, regular y controlar el Tránsito, el transporte y la seguridad vial a los gobiernos regionales, municipales y metropolitanos, en sus respectivas jurisdicciones;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de constitucional, adaptándose a las necesidades de la sociedad con un sistema de transporte eficiente para el servicio de la ciudadanía;

Que, la organización político administrativa territorial del Estado, tiende a desarrollar un modelo de descentralización progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad, las fuentes de financiamiento, la definición de políticas para la democratización de la gestión del gobierno central de los gobiernos autónomos descentralizados por medio de la participación ciudadana y especialmente la rectoría general del sistema nacional de Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial otorgándola al

ministerio del ramo que se ejecuta a través del organismo técnico nacional sobre la materia;

Que, es imprescindible reformar y depurar la normativa pertinente a las sanciones por contravenciones y delitos de Tránsito;

## **LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,**

### **CAPITULO II**

#### **DE LOS VEHICULOS**

##### **SECCION 1**

##### **DE LOS DOCUMENTOS HABILITANTES DEL VEHICULO**

**Art. 1.- En el artículo 89 después de la expresión.-** [otorgamiento de autorización administrativa previa para la circulación].- La circulación por las vías habilitadas al Tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, ***agréguese vehículos de tracción humana***, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

**Art. 2.- En el artículo 102 después de la expresión**

Al propietario de vehículos a motor, ***agréguese de tracción humana***, mecánicos, se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad.

## **6.4.- OBJETIVOS**

### **6.4.1.- OBJETIVO GENERAL**

Crear normas que regularicen los vehículos de tracción humana, que permitan tener el control de los vehículos que transitan en las vías públicas del país en procura de la seguridad ciudadana.

### **6.4.2.- OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Identificar derechos y obligaciones de los conductores de vehículos de tracción humana.
- Analizar la situación actual de los conductores y vehículos de tracción humana.
- Determinar si existen mecanismos que permitan sancionar al conductor que comete contravenciones leves de Tránsito.
- Establecer la necesidad de implementar la normativa que exija el registro y el permiso de conducir a los vehículos de tracción humana en las vías públicas.

## **6.5.- CONTENIDOS**

### **6.5.1.- DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA.**

- a) Estudio, diseño y ejecución de la investigación y dominio del tema.
- b) Aprobación de la tesis por el Tutor.
- c) Corrección y orientación de la propuesta por el lector especialista.
- d) Aprobación del tribunal durante la sustentación.
- e) Tratamiento del tema por la Asamblea Nacional o Constituyente.
- f) Tratamiento del tema por los organismos y tratados o convenios internacionales.
- g) Modificación del artículo reformado.
- h) Incorporación del artículo modificado en el registro oficial vetado por el ejecutivo.
- i) Publicación y ejecución.
- j) Evaluación.

## **6.6.- RECURSOS DE LA PROPUESTA**

### **6.6.1.- RECURSOS HUMANOS**

- Tutor de tesis
- Lector de tesis
- Población de la ciudad de Quevedo



### 6.6.2.- RECURSOS MATERIALES:

**CUADRO N° 07**

<b>MATERIALES</b>	<b>PRESUPUESTO</b>
Copias	35,00
Internet	55,00
Libros	125,00
Impresora	170,00
Papelería	65,00
Anillado	15,00
Empaste	15,00
Pendrive	20,00
Transporte	160,00
Alimentos	250,00
CD	130,00
Varios	220,00
<b>Total</b>	<b>1240,00</b>

### 6.7.- CRONOGRAMA DE EJECUCION DE LA PROPUESTA

**CUADRO N° 08**

<b>No</b>	<b>ACTIVIDADES</b>	<b>AÑO 2012</b>							
		<b>MARZO</b>				<b>ABRIL</b>			
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	Elaboración de y la presentación de la propuesta	X	X	X	X				
<b>2</b>	Elaboración del borrador de la tesis				X	X	X		
<b>3</b>	Aplicación de la tesis						X	X	X

## **BIBLIOGRAFIA**

### **Correo electrónico**

[www.buscador.rincondelvago.com/](http://www.buscador.rincondelvago.com/)

[www.derechoecuador.com](http://www.derechoecuador.com)

[www.elrevolucionario.org](http://www.elrevolucionario.org)

[www.eluniverso.com.ec](http://www.eluniverso.com.ec)

[www.monografias.com](http://www.monografias.com)

[www.diariohoy.com.ec](http://www.diariohoy.com.ec)

[www.wikilearning.com/](http://www.wikilearning.com/)

[www.emagister.com](http://www.emagister.com)

[www.inec.gov.ec](http://www.inec.gov.ec)

[www.ley fácil](http://www.leyfacil.com)

### **Textos**

1. ÁLVAREZ Gallardo, Ernesto: Tránsito Histórico, Económico del Ecuador y el Mundo, Editorial EDICIAM, 2da edición.
2. ÁLVAREZ Gallardo, Ernesto:(1988-1991), Los Derechos Humanos en el Ecuador.
3. AROSEMENA, Guillermo, 1998, Hacia un Nuevo Ecuador, Porque es necesario y como lograrlo, Guayaquil-Ecuador.
4. ARTEAGA Calderón, Marco: Inicios del pensamiento sociólogo en el Ecuador.

5. CABANELLAS de Torres, Guillermo: Diccionario Jurídico Básico elemental.
6. EYSSAUTIER de la Mora, Maurice: Metodología de la Investigación, Editorial ECAFSA Thomson Learning, cuarta edición. Año 2002.
7. ESPINOSA Galo M.: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, volumen 1 y 2, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal.
8. POMA Jannet A.: Sociología y Problemas Económicos del Ecuador, Guía Didáctica, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Abril-Agosto 2004.
9. LINCOYAN Portus Govidenden. Introducción a la Estadística, Editorial McGraw-Hill, segunda edición. Año 2003.
10. MURRAY R. Spiegel: Estadística, Editorial McGraw-Hill, segunda edición. Año 2000.
11. PERALTA José, Fundación de Investigación y Promoción Social, 2001, Ecuador: su realidad, Editorial Artes Gráficas Silva, Quito-Ecuador.

12.SOLANO Pinzón, Víctor Abraham: Metodología de la Investigación Científica, Guía Didáctica, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Abril-Agosto 2005.

13.VICUÑA Izquierdo Leonardo: Problemas económicos del Ecuador.

## GLOSARIO DE LOS TÉRMINOS JURÍDICOS

**Alegar.-** citar algo como prueba, disculpa o defensa de lo dicho o hecho. Exponer o referir méritos, servicios o actitudes, etc. para fundar en ellos una pretensión. Citar el abogado leyes y jurisprudencia, casos, razones y otros argumentos, en defensa de la causa a él encomendados.

**Apelación.-** recurso que la parte, cuando se considera agraviada por la resolución de un juez o tribunal, eleva a una autoridad judicial superior; para que con el consentimiento de la cuestión debatida, revoque, modifique o anule la resolución apelada, por lo general ambas partes litigantes.

**Abrasión.-** desgaste mecánico resultante de la fricción y/o impacto en la superficie del neumático.

**Abolladura.-** es una deformación de la carrocería metálica que produce diversas entrantes y salientes que son espacios cóncavos y convexos en su superficie, como consecuencia del impacto.

**Acceso.-** todos los carriles de tránsito que se mueven hacia una intersección, ingreso o salida de una infraestructura.

**Accidente de tránsito.-** todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

**Acera o vereda.-** parte de la vía reservada para el uso exclusivo de los peatones, ubicado a los costados de la vía.

**Acompañante.-** persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor, ubicado generalmente en los asientos delanteros.

**Adelantamiento.-** maniobra efectuado para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril.

**Agente de tránsito.-** miembro de la policía nacional perteneciente a la dirección nacional de control del tránsito y seguridad vial o agente de tránsito del cuerpo de vigilancia de la comisión de tránsito del guayas, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones.

**Alcoholemia.-** examen para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona.

**Alcoholtest.-** examen que permite determinar la cantidad de alcohol en aire expirado.

**Alcoholector.-** instrumento que sirve para realizar el examen de alcoholtest.

**Altura de un vehículo.-** dimensión vertical total de un vehículo, medido desde la superficie de la calzada hasta la parte superior del mismo, de la carga o del dispositivo que lleve para sostenerla.

**Altura libre.-** distancia vertical entre la calzada y un obstáculo superior, que limita la altura máxima para la circulación de vehículos.

**Ambulancia.-** vehículo de emergencia especialmente diseñado, equipado y legalmente autorizado para el transporte de enfermos y heridos.

**Ancho de un vehículo.-** dimensión transversal de un vehículo, incluido las partes sobresalientes, su carga o dispositivo para sostenerla.

**Apoya cabeza-** dispositivo de seguridad pasiva que reduce el desplazamiento de la cabeza hacia atrás para evitar el fenómeno de látigo sobre el cuello.

**Arrollamiento.-** acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

**Atropello.-** impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

**Autocarril.-** vehículo unitario para el transporte de personas o carga que circula sobre rieles.

**Automóvil.-** vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas.

**Autopista.-** vía de varios carriles separados con parterre central sin cruces a nivel, con acceso regulado y estacionamiento prohibido.

**Avenida.-** vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

**Acusado.-** persona a quien se le acusa en un proceso penal.

**Acusador particular.-** el que ejercita la acción penal al lado del ministerio fiscal.

**Afianzar.-** obligarse a pagar la obligación de otro para el caso de que éste no cumpla.

**Amparo.** - recurso constitucional para la protección de derechos y libertades fundamentales reconocidos en la constitución.

**Arresto.-** detención provisional del acusado en un asunto penal. Privación de libertad por un tiempo breve, como corrección o pena.

**Avalúo.-** acción y efecto de tasar o justipreciar alguna cosa.

**Baliza.-** dispositivo fijo o móvil que proyecta luz, utilizada como señal de advertencia o a los vehículos de emergencia.

**Barrera.-** elemento de seguridad vial utilizado para el desvío o restricción del tránsito.

**Bastidor.-** estructura básica diseñada para soportar todos los componentes del vehículo y la carga.

**Bache.-** agujero que se forma en un segmento de la calzada, producido por efectos del tránsito vehicular o un agente externo.

**Berma o espaldón.-** faja lateral adyacente a la calzada de una vía pavimentada o no, destinada al tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos en caso de emergencia.

**Bicicleta.-** vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.

**Bifurcación.-** división de una vía en uno o más ramales.

**Bolsa de aire (air-bag).-** dispositivo de seguridad pasiva incluida en algunos vehículos, el cual se acciona en milisegundos al producirse un impacto. protege a los pasajeros



amortiguando su desplazamiento e impide que se golpeen contra el tablero, el volante o la puerta.

**Bordillo.-** elemento que separa la calzada de la acera o vereda.

**Bus.-** vehículo automotor destinado al transporte de hasta 36 personas y sus equipajes.

**Buseta.-** vehículo a motor de baja capacidad destinado al transporte pasajeros de hasta 22 asientos.

**Careo.-** en materia de investigación criminal, y por orden del juez u otra autoridad competente, la confrontación de los testigos o acusados que se contradicen en sus declaraciones, para averiguar mejor la verdad oyéndolos en sus debates, discusiones, reproches y acusaciones.

**Caución.-** precaución, cautela, caución es sinónimo de fianza, que cabe constituir obligando bienes o prestando juramento. La garantía que presta una persona u otra en su lugar para asegurar el cumplimiento de una obligación actual o eventual.

**Circunstancias agravantes.-** son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal.

**Circunstancias atenuantes.-** son aquellas que disminuyen la responsabilidad por el delito cometido.

**Calzada.-** parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

**Carril.-** parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

**Conductor.-** toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

**Cabezal.-** vehículo autopropulsado, diseñado para remolcar y soportar la carga que le transmite un semi remolque a través de un acople adecuado para tal fin.

**Cabina.-** parte de la carrocería diseñada para ubicar los mandos y controles del vehículo, y proteger exclusivamente al personal de operación.

**Caída de pasajero.-** es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada.

**Calle.-** vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

**Callejón.-** sendero estrecho y largo a modo de calle, entre edificaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

**Calzada.-** parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

**Camión.-** vehículo a motor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad de más de 3.500 kg.

**Camión hormigonero.-** automotor destinado al transporte de hormigón premezclado.

**Camión grúa.-** vehículo a motor con dispositivos para transportar o remolcar vehículos.

**Camión tanquero o cisterna.-** automotor destinado al transporte de carga líquida.

**Camión tolva.-** automotor destinado al transporte de cemento y asfalto.

**Camión volquete.-** vehículo a motor de cajón basculante, destinado al transporte de materiales de construcción.

**Camioneta.-** vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 kg.

**Capacidad de carga.-** carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo.

**Casa rodante.-** vehículo que incluye mobiliario básico en su interior a modo de casa u hogar, homologado para ser usado como vivienda durante los viajes.

**Carga.-** bienes o animales que son transportados de un lugar a otro.

**Carretera.-** vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicado fuera del centro poblacional.

**Carril de aceleración.-** un carril de cambio de velocidad para que el vehículo pueda aumentar su velocidad hasta llegar a un promedio que le permita una mayor seguridad para incorporarse al tránsito.

**Carril de circulación.-** espacio delimitado en la calzada, destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

**Carril de deceleración.-** un carril de cambio de velocidad que tiene por objeto permitir a un vehículo que va tomar una curva de salida desde una carretera, hacerlo a una velocidad segura para realizar un viraje luego de abandonar el flujo normal de circulación.

**Carril externo.-** el carril de la derecha de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto a la berma o a la acera.

**Carril interno.-** el carril izquierdo de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto al parterre o a la línea de separación de flujos opuestos.

**Carrocería.-** estructura que se adiciona al chasis de forma fija, para el transporte de carga y las personas.

**Casco.-** pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica y que cumpla con las especificaciones de la norma inen específica o la norma que la modifique o sustituya.

**Causa basal o eficiente.-** es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

**Causas concurrentes o coadyuvantes.-** son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

**Ceder el paso.-** obligación de los conductores y peatones de detenerse para permitir el paso a los vehículos que circulan por vías principales o a los peatones que transitan por zonas de seguridad peatonal.

**Chasis.-** estructura básico del vehículo, compuesto por el bastidor, el tren motriz y otras partes mecánicas relacionadas.

**Chatarrización.-** desintegración total de un vehículo automotor determinada por autoridad competente por no cumplir con las especificaciones técnicas pertinentes o por haber cumplido con su vida útil determinada para cada servicio.

**Choque.-** es el impacto de dos vehículos en movimiento.

**Choque posterior o por alcance.-** es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede.

**Choque frontal longitudinal.-** impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.

**Choque frontal excéntrico.-** impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.

**Choque lateral angular.-** es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados.

**Choque lateral perpendicular.-** es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados.

**Ciclista.-** es la persona que conduce una bicicleta; y como tal, responsable de la movilización de la misma.

**Ciclomotor o bicimoto.-** vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

**Ciclo vía.-** vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

**Cinturón de seguridad.-** conjunto de fajas, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del

conductor choque contra el parabrisas o salga despedido del mismo en caso de accidente.

**Circulación.-** movimiento del tránsito por vías urbanas y rurales.

**Circunvalación.-** vía que circunda un núcleo urbano al que se puede acceder por diferentes accesos.

**Colisión.-** impacto de más de dos vehículos.

**Conductor.-** es la persona legalmente facultado para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado.

**Conductor profesional.-** conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.

**Conductor no profesional.-** conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 kg de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.

**Conjunto óptico.-** grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, de freno y reverso.

**Concesionario vial.-** persona jurídico legalmente facultado por la autoridad de tránsito competente para la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, custodia, administración y recuperación económica, mediante el cobro de peaje u otro sistema de recuperación económica.

**Contaminación visual.-** es el desorden producido por los anuncios publicitarios que en número excesivo o mal

colocados, obstruyen la visibilidad o alteran la fisonomía urbana o natural.

**Contravía.-** circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las disposiciones o señales de tránsito.

**Controlador o cobrador.-** persona autorizada para cobrar el valor del pasaje a los usuarios del transporte público.

**Corredor vial.-** conjunto de dos o más rutas continuas que se conforman para una finalidad específica.

**Croquis.-** plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente de tránsito o por el personal técnico del SIAT u OIAT en sus jurisdicciones.

**Cruce.-** la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada delimitada o no y el espacio demarcado en la calzada destinado al cruce peatonal.

**Cruce peatonal cebra.-** zona señalizada para el paso de peatones.

**Cruce peatonal con semáforo.-** zona señalizada para el paso de peatones, regulada por un semáforo peatonal o vehicular.

**Cuadrón o cuatrimoto.-** vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas conforme lo especificado en la matrícula correspondiente.

**Cuneta.-** en calles y carreteras el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada, acera y berma, destinada a recoger y evacuar las aguas superficiales.

**Curva.-** tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección.

**Curva vertical.-** pudiendo ser cóncava o convexa.

**Curva horizontal.-** cambio de rasante en el plano horizontal, pudiendo ser abiertas o cerradas, hacia la izquierda o a la derecha.

**Derecho de vía o de paso.-** preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.

**Derrape.-** deslizamiento de un vehículo desviándose lateralmente.

**Deshecho contaminante.-** todo elemento o materia en cualquiera de sus estados físicos y formas, que al arrojarse a la vía, alteran o modifican el tránsito o el medio ambiente.

**Desvanecimiento de los frenos.-** la reducción temporal de la efectividad de los frenos como consecuencia del calor, generado por el uso reiterado del freno de pedal.

**Detención.-** inmovilización obligatoria de un vehículo a que obligan los dispositivos de señalización, o las órdenes de un agente de tránsito encargado de su regulación.

**Dispositivo sonoro.-** mecanismo de tipo manual, eléctrico o electrónico que emite sonido.

**Distancia de detención.-** es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor percibe un problema, lo evalúa, actúa y el vehículo se detiene; comprende la distancia de reacción más la distancia de frenado.



**Distancia de frenado.-** es la distancia que recorre un vehículo desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene.

**Distancia de reacción.-** es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor levanta el pie del acelerador y acciona el pedal de freno.

**Distancia de seguimiento.-** la distancia que debe mantener un conductor, medida desde el frente de su vehículo hasta la parte posterior del vehículo que le antecede en el mismo carril.

**Distancia de seguridad lateral.-** distancia lateral mínima (1.5 metros) que deben guardar los vehículos entre sí cuando se encuentren en circulación.

**Distribuidor de tránsito.-** emplazamiento vial que permite el desplazamiento del tránsito vehicular por múltiples vías de circulación y hacia diversos destinos.

**Educación vial.-** conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

**Eje de calzada.-** es la línea imaginaria o demarcada longitudinal a la calzada, que determina flujos de circulación opuesto; al ser imaginaria, la división de la calzada, es en dos partes iguales. Para el caso de vías perimetrales y carreteras duales el eje se ubica en el centro del separador central.

**Esquina.-** vértice del ángulo que forman las líneas de fábrica convergentes.

**Estacionamiento.-** inmovilización voluntaria de un vehículo sobre el costado de una vía pública o privada con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros.

**Estrellamiento.-** impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo.

**Faro.-** conjunto compuesto por el foco, cubierta y luna.

**Ferrocarril.-** conjunto de vagones halados por locomotoras a vapor, eléctricas o impulsadas por cualquier otro sistema de tracción, que se desliza sobre rieles destinados al transporte de personas, equipajes, mercaderías o bienes en general.

**Frecuencia.-** horario o itinerario otorgado por autoridad competente, a las operadoras de transporte, para la prestación del servicio público de pasajeros o carga.

**Furgón.-** parte de la carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de carga.

**Furgoneta.-** vehículo de transporte de pasajeros de hasta 16 asientos.

**Gravilla.-** producto de la trituración de una roca cuyos elementos tienen un grosor máximo de 25 mm.

**Gradiente/pendiente.-** inclinación de la calzada.

**Gr/lit.-** grados por litro.

**Grúa o wincha.-** automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar a otro vehículo.

**Guardavía.-** componente de contención instalado en los márgenes o en el separador central de las vías y en los bordes de los puentes, que sirven para preservar la seguridad vial.

**Hidroplaneamiento.-** fenómeno que produce la pérdida de contacto de los neumáticos con la calzada por conducir a alta velocidad, y que hace que el vehículo empiece a “esquiar” sobre una fina capa de agua.

**Hoja de ruta.-** documento oficial que contiene datos para que un vehículo de transporte público transite de acuerdo con un itinerario determinado.

**Intersección.-** área común de calzadas que se cruzan o convergen.

**Intersección regulada.-** aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia, pare, ceda el paso o agente de tránsito.

**Impronta.-** número de chasis y motor que cada fabricante le asigna a un vehículo; levantada y registrada en un documento para la matriculación correspondiente.

**Isla de seguridad.-** área o espacio oficialmente designado, construido o señalizado sobre las vías públicas, para refugio y protección exclusiva de peatones.

**K/h.-** kilómetros por hora.

**LOTTTSV.-** Sigla que significa Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

**Licencia de conducir.-** documento habilitante que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

**Línea de fábrica.-** lindero entre un lote de terreno y las áreas de uso público.

**Línea de pare.-** línea pintada en la calzada antes de una intersección o cruce, para indicar al conductor el sitio donde

debe detener su vehículo momentáneamente, para permitir el paso reglamentario de otros usuarios.

**Longitud de un vehículo.-** dimensión longitudinal de un vehículo o combinación de vehículos, con inclusión de su carga o dispositivos para sostenerla.

**Luces altas.-** las que emiten las luces principales de un vehículo, para obtener largo alcance en la iluminación de la vía.

**Luces bajas.-** las que emiten las luces principales de un vehículo, para iluminar la vía a corta distancia.

**Luces de estacionamiento.-** luces de baja intensidad intermitentes color amarillo, emitidas por dos faros colocados en el frente y en la parte posterior del vehículo.

**Luces de freno.-** luces de baja intensidad, fijas, de color rojo, se encuentran ubicadas en la parte posterior del vehículo y se encienden cuando se oprime el pedal del freno.

**Luces de marcha atrás.-** luces de mediana intensidad, de color blanco, ubicadas en la parte posterior del vehículo y que se activan automáticamente cuando el vehículo está en marcha reversa.

**Luces direccionales.-** las de haces intermitentes, emitidos simultáneamente por una lámpara delantera y otra posterior del mismo lado del vehículo, según la dirección que se vaya a tomar.

**Luces rojas posteriores.-** las emitidas hacia atrás por lámparas colocadas en la parte baja posterior del vehículo o del último remolque de una combinación y que se encienden simultáneamente con los faros principales o con los de estacionamiento.

**Maniobra.-** es la acción que me permite cambiar la posición del vehículo mientras está en circulación normal, implicando un potencial riesgo para mí y para los demás usuarios.

**Maquinaria especial.-** vehículo automotor cuya finalidad no es el transporte de personas o carga y que utiliza ocasionalmente la vía pública.

**Matrícula.-** documento habilitante que acredita la inscripción de un vehículo a motor en las respectivas comisiones provinciales de tránsito, como requisito obligatorio para la circulación.

**Mg/lit.-** miligramos por litro.

**Mixto.-** vehículo de servicio de transporte comercial acondicionado para el transporte de pasajeros y carga.

**Moto bicicleta.-** bicicleta con motor que produce una fuerza no mayor de 5h.p. sin estabilidad propia.

**Motocicleta.-** vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia.

**Mototaxi.-** motocicleta de tres ruedas y con techo que cumpliendo las especificaciones técnicas establecida en la norma inen, se usa para el servicio de transporte comercial de pasajeros para recorridos cortos.

**Mototriciclo.-** vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo sidecar y recreativo.

**Neumático.-** es una pieza toroide de caucho que se coloca en el aro de un vehículo.

**Nodriza.-** parte de la carrocería, remolque o semi - remolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados.

**Odómetro.-** es un dispositivo que sirve para medir la distancia recorrida de un vehículo en un espacio determinado.

**Ómnibus.-** vehículo de servicio público de gran capacidad para el transporte público de pasajeros, con un mínimo de 36 personas sentadas.

**Parada.-** inmovilización voluntaria momentánea para tomar o dejar personas o bienes observando las normas legales y reglamentarias correspondientes.

**Parada de bus.-** espacio público destinado, para el ascenso y descenso de personas.

**Parterre.-** área o isla de seguridad central, construida en las vías urbanas y destinadas a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

**Pasajero.-** es la persona que utiliza un medio de transporte para moverse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

**Pasó a nivel.-** intersección a un mismo nivel de una carretera con una vía férrea u otra carretera.

**Pasó a desnivel.-** cruces vehiculares o ferroviarios que pasan sobre o bajo el nivel de las vías.

**Peaje.-** tarifa que paga el usuario, por el derecho de utilizar una infraestructura vial pública determinada.

**Peatón.-** es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

**Peralte.-** inclinación transversal de la vía en los tramos de curva, destinada a contrarrestar la fuerza centrífuga del vehículo.

**Pérdida de carril.-** es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación.

**Persona con capacidades especiales.-** persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

**Peso bruto.-** la suma del peso neto de un vehículo más el peso de la carga que transporta.

**Placas.-** planchas metálicas con siglas y números, otorgadas por la autoridad competente para identificación de los vehículos.

**Plataforma.-** parte de la carrocería de estructura plana descubierta, diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y posteriores, fijas o desmontables (estacas).

**Pretensores.-** el pretensor del cinturón de seguridad es un dispositivo que, en caso de un choque frontal, compensa el alargamiento inevitable de los cinturones bajo la acción del cuerpo manteniendo a este apoyado contra el respaldo del asiento.

**Puente peatonal.-** estructura elevada destinada para el paso de peatones.

**Rasante.-** nivel terminado de la superficie de rodamiento. la línea de rasante se ubica en el eje de la vía.

**Rebasar.-** maniobra efectuada para sobrepasar a otro vehículo que circula en una misma dirección o se encuentra estacionado en un carril distinto.

**Red vial.-** toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

**Redondel.-** intersección de varias vías donde el movimiento vehicular es rotatorio al rededor de una isla central.

**Remolque.-** vehículo no autopropulsado con eje (s) delantero (s) y posterior (es) cuyo peso total, incluyendo la carga, descansa sobre sus propios ejes, y es remolcado por un camión o cabezal.

**Roce.-** es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales.

**Roce negativo.-** cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido.

**Roce positivo.-** cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario.

**Rozamiento.-** es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo.

**Ruta.-** recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino.

**Chevrones horizontales.-** son líneas diagonales anchas y oblicuas de color blanco o amarillo que sirven para simular parterres o islas de seguridad y canalizar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular.



**Chevrones verticales.-** señalización vertical que se utiliza sobre los bordes laterales de las vías para encauzar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular en sitios que representan peligro.

**Seguridad activa.-** aquellos sistemas o elementos que permiten el funcionamiento normal del vehículo.

**Seguridad pasiva.-** conformada por aquellos elementos que actúan en el momento del accidente, minimizando las consecuencias del mismo disminuyendo los daños materiales y personales.

**Seguridad vial.-** reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la mobimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente.

**Semáforo vehicular.-** aparato óptico luminoso tricolor, por cuyo medio se dirige alternativamente el tránsito vehicular y peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

**Semáforo peatonal.-** aparato óptico luminoso bicolor, por cuyo medio se dirige el tránsito peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

**Semáforo en flecha verde.-** autorización a los vehículos para cruzar en el sentido que ella indica.

**Semáforo en luz amarilla.-** prevención o advertencia, anticipa el cambio a luz roja. en este caso los vehículos deben disminuir la velocidad y detenerse antes de llegar a la línea de pare. si se

utiliza solo en forma intermitente significa que el conductor puede cruzar la intersección, con las debidas precauciones.

**Semáforo en luz roja.-** obligación de todo vehículo de detenerse antes de la línea de pare y el peatón abstenerse de cruzar la calzada. si se utiliza solo en forma intermitente, significa que el conductor debe detenerse completamente antes de cruzar la vía.

**Semáforo en luz verde.-** libre pasó para los vehículos y peatones en el mismo sentido de circulación, estos últimos tienen preferencia en el cruce.

**Semáforo peatonal verde.-** significa que los peatones, pueden cruzar la calzada.

**Semáforo peatonal rojo intermitente.-** significa que los peatones si ya han empezado a cruzar la calzada pueden continuar hasta la otra acera; caso contrario deben esperar.

**Semáforo peatonal rojo fijo.-** prohibición para los peatones de ingresar a la calzada para cruzar.

**Semi-remolque.-** vehículo no autopropulsado con eje (s) posterior (es), cuyo peso y carga se apoyan (transmiten parcialmente) en el cabezal que lo remolca.

**Semoviente.-** se consideran a todo animal que transita por la vía.

**Señales de tránsito.-** objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito.

**Señalética.-** disciplina mucho más desarrollada que la señalización; parte de la ciencia de la comunicación visual, encargada de estudiar las relaciones funcionales entre los

signos de orientación en el espacio y los comportamientos de los individuos, responde a la necesidad de información u orientación provocada por la proliferación del fenómeno de movilidad y de los servicios públicos y privados.

**Sillas especiales para niños.-** son los dispositivos de seguridad diseñados especialmente para el traslado en vehículo de niños de acuerdo a las edades y pesos específicos.

**Superficie de rodamiento.-** área de la vía sobre la cual transitan los vehículos.

**Station wagon.-** vehículo automotor derivado del automóvil que al rebatir los asientos posteriores, permite ser utilizado para el transporte de carga.

**Tacógrafo.-** es un dispositivo electrónico que registra diversos sucesos originados en un vehículo durante su conducción, estos pueden ser parámetros de velocidad, tiempos de conducción, paradas, consumo de combustible etc.

**Tacómetro.-** es un dispositivo para medir la velocidad de giro de un eje, normalmente la velocidad de giro del motor se mide en revoluciones por minuto.

**Talud.-** inclinación de diseño dada al terreno lateral de la carretera, tanto en zonas de corte como en terraplenes.

**Tara o peso neto del vehículo.-** peso neto del vehículo excluida la carga.

**Tarifa.-** precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades de tránsito y transporte terrestres.

**Taxi.-** automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas.

**Taxi ejecutivo.-** automóvil tipo sedán de color amarillo destinado al transporte comercial de personas, cuya prestación se la realiza a través de llamada telefónica a una central.

**Tracción.-** es la fuerza que mueve a un vehículo sobre una superficie, y puede ser mecánica, animal o humana.

**Tractor.-** máquina motorizada para trabajos de construcción, mantenimiento, reparación de caminos y labores agrícolas.

**Tránsito.-** movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

**Transporte.-** acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro.

**Tren.-** automotor para el transporte masivo de pasajeros y carga, integrado por varios vagones que circula sobre rieles.

**Trolebús.-** vehículo eléctrico y a combustible de transporte terrestre público montado sobre neumáticos y que toma la corriente por medio de un cable aéreo.

**Usuario vial.-** es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de la misma.

**Vehículo.-** medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro.

**Vehículo de carga.-** vehículo autopulsado destinado al transporte de bienes por carretera. puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

**Vehículo de emergencia.-** el perteneciente a la policía nacional o al cuerpo de bomberos y las ambulancias de las instituciones públicas o privadas que porten los distintivos especiales determinados para el efecto.

**Vehículo de tracción mecánica.-** su movimiento es producido por un motor o mecanismo autónomo de combustión interna, eléctrico o cualquiera otra fuente de energía.

**Vehículos de tracción humana.-** Son cualquier vehículo impulsado exclusivamente por la fuerza muscular del ser humano, los diseños varían según la función y el objetivo que se pretendan.

**Vehículo de tracción animal.-** su movimiento es producido por la acción de uno o más semovientes, destinados generalmente al transporte de carga.

**Vehículo de transporte escolar e institucional.-** vehículo automotor legalmente autorizado para el transporte de estudiantes y de personas de entidades públicas o privadas.

**Velocidad de operación.-** es la velocidad promedio de una unidad de transporte en la cual se incluye el tiempo de parada en estaciones o paradas así como las demoras por razones de tránsito. se calcula como la relación entre la longitud en un sentido en km y el tiempo que tarda la unidad en recorrer dicha longitud en minutos.

**Vía.-** carretera, camino o calle abierta a la circulación pública.

**Vía férrea.-** diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con preferencia sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la preferencia.

**Vía principal.-** calle o carretera en que por dispositivos de control de tránsito instalados, los vehículos tienen preferencia respecto de otros.

**Vía privada.-** vía comprendida dentro de los límites de una propiedad privada.

**Vía pública.-** vía destinada al libre tránsito vehicular y peatonal.

**Vía secundaria.-** calle o carretera no principal.

**Visibilidad.-** circunstancia que permite distinguir con mayor o menor nitidez objetos, dependiendo además, de las condiciones atmosféricas y de la luminosidad.

**Volcamiento.-** accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente.

**Volcamiento lateral.-** es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo.

**Volcamiento longitudinal.-** es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo.

**Zona comercial.-** son zonas urbanas, en donde por el uso del suelo al costado de las vías se encuentran ubicados diversos comercios o negocios que generan atracción para toda clase de usuarios.

**Zona de estacionamiento.-** sitio destinado y marcado con señales especiales por la autoridad competente, para el estacionamiento de los vehículos en las vías públicas o privadas fuera de ellas.

**Zona de seguridad peatonal.-** es el espacio señalizado o no ubicado dentro de las vías y reservado oficialmente para el uso exclusivo de los peatones como: paso cebra; las aceras o veredas; puentes peatonales; ingresos a establecimientos educativos, iglesias, cuarteles, cuerpo de bomberos, mercados

cerrados y abiertos, plazas, parques, campos deportivos, cines y teatros; y, accesos para discapacitados, sin perjuicio de la señalización reglamentaria establecida para el efecto.

**Zona residencial.-** área urbana que por el uso del suelo, al costado de las vías se encuentran ubicadas viviendas para uso habitacional.

**Zona rural.-** áreas ubicadas fuera del perímetro urbano.

**Zona urbana.-** áreas con asentamientos poblacionales.

# **ANEXOS**



# ANEXO 1

## UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

### FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN.

#### Encuesta Aplicada a los Abogados en el libre ejercicio, Estudiantes de Jurisprudencia, y Habitantes de la Ciudad de Quevedo.

**Objetivo.-** Investigar la falta de obligatoriedad en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país, para disminuir el alto índice de accidentes de Tránsito y vulneración de los Derechos de las víctimas por los vehículos sin identidad.

#### Preguntas de Encuestas

##### Marque con una x en el paréntesis

1.- ¿Cree usted que un conductor de vehículo de tracción humana debe estar consciente de sus actos?

Si ( ) No ( )

2.- ¿Cree usted que para conducir un vehículo de tracción humana tiene que haber un mínimo de madurez psíquica?

Si ( ) No ( )

3.- ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se basan en la capacidad del conductor y su voluntariedad?

Si ( ) No ( )

4.- ¿Cree usted que las contravenciones leves de Tránsito se cometen por la capacidad de libertad de los individuos?

Si ( ) No ( )

5.- ¿Cree usted que deba reformarse el Art. 89 y Art. 102 en la ley orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial para mejorar la circulación de los vehículos de tracción humana?

Si ( ) No ( )

6.- ¿Cree usted que un vehículo de tracción humana que ocasiona accidente de Tránsito se le deba declarar responsable de sus actos cuando cometa contravenciones leves de Tránsito?

Si ( ) No ( )

7.- ¿Cree usted que para el vehículo de tracción humana que comete contravenciones leves de Tránsito en el que pierde la vida una persona se le debe duplicar la sanción?

Si ( ) No ( )

8.- ¿Cree usted que el vehículo de tracción humana cuando comete contravenciones leves de Tránsito el conductor está en pleno discernimiento de sus actos?

Si ( ) No ( )

9.- ¿Cree usted que es suficiente la sanción aplicada al conductor de un vehículo de tracción humana que cometa una contravención leve de Tránsito?

Si ( ) No ( )

10.- ¿Cree usted que el conductor de un vehículo de tracción humana que ha sido sancionado debe volver a conducir?

Si ( ) No ( )

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**

## ANEXO 2

### UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

**Entrevista Aplicada a Juez de Tránsito, y Abogado especialista en Tránsito de la Ciudad de Quevedo.**

**Objetivo.-** Conocer las razones porque no se regula en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la matrícula para vehículos de tracción humana y permiso de conducir para circular en las vías públicas del país. Dar propuesta de solución.

#### **Preguntas de Entrevistas**

- 1.- ¿Cuál cree usted que es la causa por las que se dan muchos accidentes de Tránsitos?  
t
- 2.- ¿Cree usted que una de las razones para que los conductores de vehículo de tracción humana no respeten las leyes de Tránsitos es por la falta de señalización en las vías públicas que influyen en el cometimiento de los accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Considera Ud. que se debe sancionar con multas más altas a los conductores de vehículo tracción humana que no respeten las señales de Tránsitos?
- 4.- ¿Considera Ud. que hace falta más control por parte de la policía nacional a los conductores de vehículo de tracción humana?

**LA INFORMACIÓN SERÁ TRATADA CON ABSOLUTA RESERVA, Y SERÁ EMPLEADA EN LA ELABORACIÓN DE UNA TESIS DE TRÁNSITO. GRACIAS.**

## ANEXO 3

### FOTOS DE ENTREVISTAS



DR. JOSE ANTONIO CEDEÑO HABLICH  
JUEZ DE TRÁNSITO DE QUEVEDO

## ANEXO 4



AB. KARINA GUANOPATIN MENDOZA  
FISCAL DE TRÁNSITO DE QUEVEDO

## ANEXO 5



**AB. NANCY DOLORES PARRAGA CEDEÑO**  
**ABOGADA ESPECIALISTA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y**  
**SEGURIDAD VIAL DE QUEVEDO**

## ANEXO 6

### CICLISMO URBANO



Paseando en  
bicicleta en zona  
libre de vehículos

Paseo nocturno en  
bicicleta



## ANEXO 7

# BICICLETAS PÚBLICAS



Ciclista urbana en Guadalajara, España

Estacionamiento multipisos de bicicletas en Ámsterdam



Bicicletas públicas Bicing en Barcelona

## ANEXO 8

### ADAPTACIÓN URBANA Y EQUIPAMIENTOS



Vía segregada y  
anclaje para bicis en  
Toronto

Servicio municipal de préstamo  
de bicicletas de Miranda de  
Ebro





## ANEXO 9

### CONDUCCIÓN DEL CICLISMO URBANO



Ciclistas en  
Ámsterdam

Rotonda urbana con  
carriles para  
automóviles y  
bicicletas



## ANEXO 10

### AL TRABAJO EN BICICLETA



En bicicleta  
al trabajo



Mensajería en  
bicicleta

## ANEXO 11

### SEÑALIZACIONES DE TRÁNSITO PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.



#### PROHÍBIDA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

Esta señal es empleada para indicar que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos de tracción animal. Ejemplo: carretelas. Generalmente se utiliza en vías principales y en grandes ciudades.



#### PROHÍBIDA CIRCULACIÓN DE CARROS DE MANO

Esta señal prohíbe la circulación de toda clase de vehículos a tracción humana. Por ejemplo en autopistas, autovías, túneles, puentes largos y en las principales calles y avenidas de ciudades grandes.



#### PROHÍBIDA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Esta señal indica la prohibición para circular en bicicleta. Como por ejemplo en autopistas, autovías y túneles.



## **SOLO BICICLETAS**

Es utilizada para indicar la existencia de una pista o vía exclusiva para bicicletas.



## **SUPERFICIE SEGREGADA PEATONES-BICICLOS**

Es utilizada para indicar a los peatones la existencia de una vía exclusiva para bicicletas y que deben caminar por el costado de ésta, enfrentando la circulación de bicislos.



## **BICICLETAS EN LA VÍA**

Se utiliza para advertir la probable presencia de ciclistas en la vía.



## **CARRETELAS EN LA VÍA**

Es usada para prevenir a los conductores de la presencia de carretas de tracción animal en la vía. Su lenta circulación y poca visibilidad nocturna pueden dar motivos de peligros.

[http://www.taringa.net/posts/info/8975044/Senales-de-Tránsito-\\_Significados\\_.html](http://www.taringa.net/posts/info/8975044/Senales-de-Tránsito-_Significados_.html)

## ANEXO 12

### LA LEY ECUATORIANA SOBRE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS BICICLETAS



Hay algunos motivos para subirse a una bicicleta. Entre los principales están: hacer ejercicio, movilizarse y cuidar el medio ambiente. Cuando uno le toma gusto al pedal, puede descubrir más razones para pedalear. Y empieza a disfrutarlo cada vez más. Ya sea que te guste el ciclismo urbano, hacer ruta o batallar una montaña, el amor por esas dos ruedas te llevará a donde tú quieras llegar.

Aquellos que disfrutan el ciclismo de montaña, tienen la oportunidad de tener un contacto directo con la naturaleza. Atravesar senderos, trillos, arroyos, sortear las piedras y obstáculos, luchar una subida y sentir la adrenalina al precipitarse cuesta abajo son sensaciones energizantes.

Para poder realizar bien esta actividad, aparte del equipo básico de protección, es recomendable llevar consigo bebidas rehidratantes y algo ligero de picar para reponer la energía utilizada. Un paquete de galletas, barras energizantes, el famoso guineo (fabulosa fuente de potasio), etc. Y cuando consumes dicho producto, ¿qué haces con la botella o la funda

Por

*Luis Vélez Calero*

– septiembre 2, 2010, Publicado en: Destacadas, Locales, Opinión, Reportajes

Atendiendo el pedido de nuestros lectores hemos recopilado información respecto a la legislación sobre los derechos y deberes de los ciclistas.

En nuestro país los ciclistas estamos sujetos al cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo reglamento; en conjunto suman 584 artículos en alrededor de 165 páginas, por lo que nos remitiremos a los artículos relevantes al ciclismo y segmentaremos el reportaje en 3 partes para no agobiarlos con tanta información.

La Ley y el Reglamento completos lo pueden obtener en la web de la CNTTTSV (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) que es la encargada de hacer cumplir la respectiva ley.

En el primer artículo de la Ley en que se menciona a las bicicletas, se hace referencia a la facilidad que debe de existir en los lugares públicos para poder aparcar las mismas:

**Art. 63.-** Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, Metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.

Con este primer artículo ya tenemos bastante de donde apalancarnos para exigir a los representantes de turno las respectivas implementaciones, sin embargo se limita a edificios y espacios públicos.

Más adelante hayamos el artículo donde expresamente se nos hace saber que estamos obligados a cumplir esta Ley:

**Art. 87.-** Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al Tránsito en el territorio nacional.

Luego saltamos a los artículos de las contravenciones leves de primera clase:

**Art. 139.-** Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración

básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

l) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto;

o) Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Es decir que en caso de no cumplir con esta disposición, nos pueden multar hasta por \$12. Añadí el literal L que hace referencia a peatones, ya que a veces es con estos con los que también tenemos problemas al momento de circular por la ciudad, entonces es importante saber sus derechos y obligaciones para en determinado momento poder argumentar con bases.

Contravenciones leves de segunda clase (\$24):

**Art. 140.-** Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

m) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;

s) Las personas que, sin permiso de la autoridad de Tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;

El literal “s” parece que deja la “puerta abierta” cuando habla de “actividades” en las vías públicas.

Contravenciones leves de tercera clase (\$36):

**Art. 141.-** Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

c) El que condujere un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible;

El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;

n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;

t) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;

u) Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;

v) El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;

x) Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento;

En los casos señalados en las contravenciones w), x) y y) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

En el literal “c” hay que trabajar muchísimo, en Guayaquil es una de las contravenciones que más se repite. El literal “u” es peligrosísimo cuando asumimos que por tener preferencia, los conductores la van a respetar; acá debe primar la cautela, lo importante es asegurar nuestra integridad física porque nunca faltará un despistado al volante.



## ANEXO 13

### CITACIÓN DE ARTICULO DE SENTIDO COMÚN

Y para terminar con esta primera parte, citaré un artículo que más tiene que ver con el sentido común, pero desgraciadamente algunos pasamos por alto cosas tan elementales que damos pie para que existan leyes respecto a comportamientos obvios.

Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales.

ANEXO 14

CASO DE ACCIDENTE DE TRANSITO, ENTRE UN VEHICULO A MOTOR Y UNO DE TRACCION HUMNANA

98-2010

REPUBLICA DEL ECUADOR

JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO  
DE LOS RIOS  
QUEVEDO

Juicio N° 98-2010

Causa: *Atropello y herido*

Lugar: *calle: 7 de Agosto. caspa Santa Rosa*

Agravado: *Antonio M. Tamayo Fambuena*

Acusado: *Macaelino Josen Rodriguez*

Fecha: *10 de Dic - 2010*

Personal que interviene:

JUEZ: *Ab. José Calderón H*

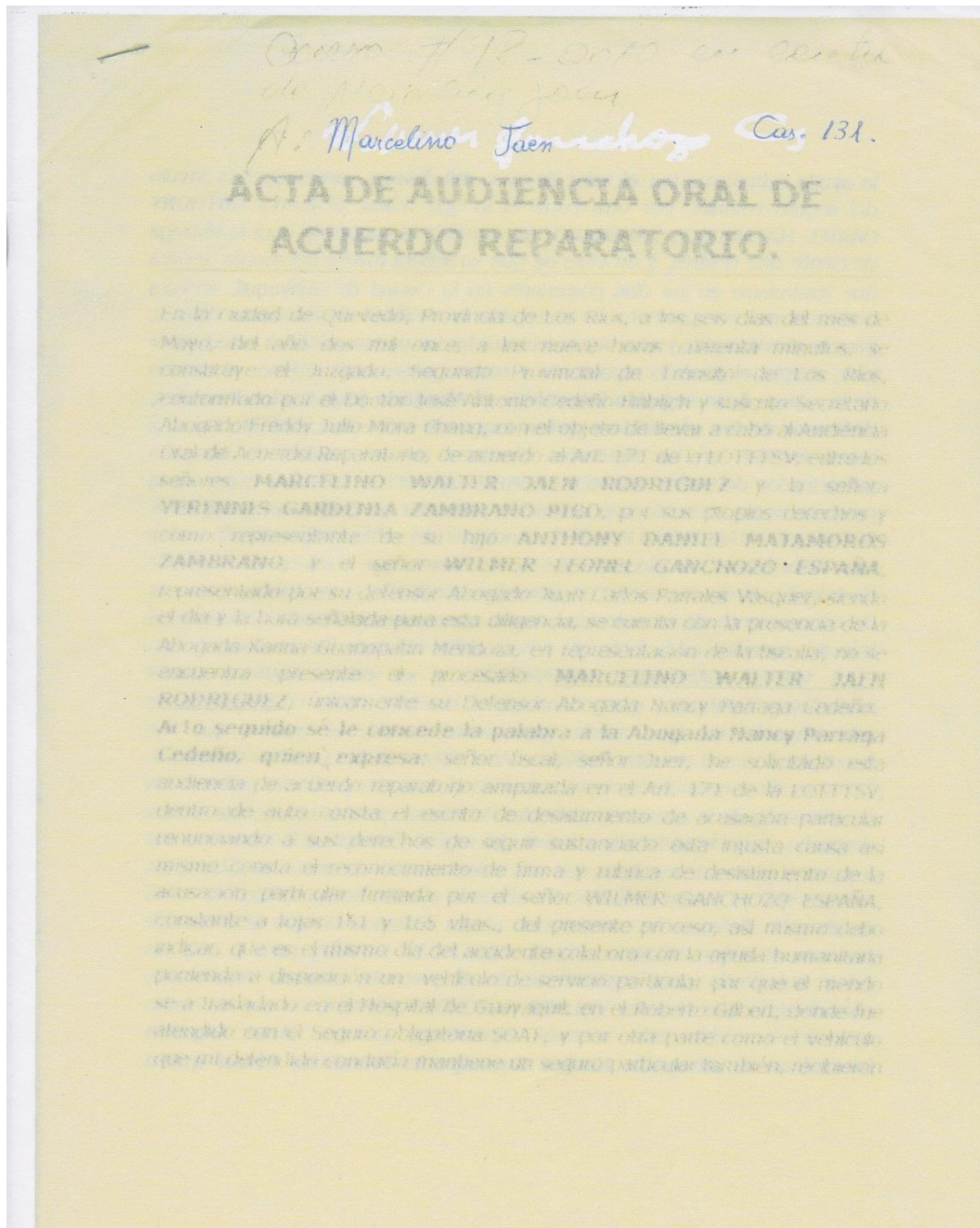
FISCAL: *Dr. Wilson Viteri Sfeida*

SECRETARIA:(O) *Ab. Freddy Mora Chacuf*

Fecha de iniciación del proceso: *11 de Dic - 2010*

Quevedo - Los Ríos

## AUDIENCIA DE ACUERDO REPARATORIO REALIZADA EN LA CIUDAD DE QUEVEDO.



## RESOLUCION DE LA AUDIENCIA

expone: señor Juez, tomando en cuenta los principios de mínimo intervención penal y economía procesal y por cuanto han presentado un desistimiento de la acusación particular y un escrito presentado ante usted señor Juez, en el que renuncia a sus derechos de seguir sustanciado la presente causa y una vez que los ofendidos han sido indemnizados a más de los valores correspondientes al SOAT, con cinco mil dólares a través del seguro Colonial, de la Empresa a la que pertenece el vehículo causante del accidente de tránsito, la fiscalía se alana al presente acuerdo de reparación, hace la entrega de la presente instrucción en 167 fojas útiles.- **Acto seguido el señor Juez**, una vez que ha escuchado al señor fiscal hace las siguientes consideraciones: **PRIMERO**.- Se declara válido el proceso por cuanto no se alegado ningún tipo de nulidad que vicié el procedimiento.- **SEGUNDO**.- como las partes de manera libre y voluntaria han expresado que en esta audiencia reparan de manera voluntaria los daños ocasionados a los ofendidos, quienes han manifestado no continuar con la presente acción penal de tránsito por que el acuerdo reparatorio le han sido beneficioso.- **TERCERO**.- Del proceso se establece que el procesado señor MARCELINO WALTER JAEN RODRIGUEZ, no tiene causa penal pendiente en cuanto a delitos de tránsito y además se ha ofrecido entregar el acta o contrato del acuerdo reparatorio en plazo máximo de quince días; por esta consideraciones el suscrito Juez Segundo Provincial de Tránsito de Los Ríos, **RESUELVE**: Aprobar el presente acuerdo reparatorio y suspender el proceso por un año, previniéndole al procesado MARCELINO WALTER JAEN RODRIGUEZ, que en caso de incumplimiento al acuerdo reparatorio, se continuara con la presente acción penal de tránsito, se suspende la medida cautelar de presentarse periódicamente a este Juzgado como lo venía haciendo hasta la actualidad, se mantiene la prohibición de salida del país; en cuanto a la medida cautelar, de carácter real, se la suspenderá una vez que acompañe el contrato privado de acuerdo reparatorio.- Se levanta también la medida cautelar de la suspensión de su licencia de conducir del procesado, a la Agencia Nacional de Tránsito Terrestre y Seguros del Vid.  
*F. D. José Cealero H. Juez*  
**Notifíquese y cúmplase.**

*Juzgado. mayo 6/2011*  
Abg. Freddy Julio Mora Chang  
**SECRETARIO**  
JUZGADO 2do PROVINCIAL DE TRANSITO  
DE LOS RIOS QUITO

## ANEXO 15

### EN EL AÑO DE 1959 MEDIANTE DECRETO N°490 DEL 30 DE MARZO SE REGLAMENTA EL USO DE PLACAS Y PATENTES E IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

(16)

#### REGLAMENTO SOBRE EL USO DE LAS PLACAS - PATENTES O - PLACAS DE IDENTIFICACION DE VEHICULOS

No. 237

**EL PRESIDENTE  
CONSTITUCIONAL  
DE LA REPUBLICA,**

De conformidad a lo estatuido en el Decreto No. 490 del 30 de marzo de 1959,

**Acuerda:**

Dictar el siguiente

**"Reglamento sobre el uso de las Placas - Patentes o - Placas de Identificación de vehículos"**

##### **CAPITULO I**

**De las Placas - Patentes o Placas de Identificación**

Art. 1o.- Ningún vehículo podrá circular sin las placas - Patentes o placas- de identificación conferidas por el Departamento de Tránsito a todos aquellos que hubieren sido inscritos en los Libros de Registro de las Jefaturas Provinciales, previa la adquisición de la Matrícula correspondiente, el pago de los impuestos

o tasas fiscales, municipales y el cumplimiento de las condiciones y requisitos exigidos por el Reglamento General de Tránsito Terrestre y por el presente Reglamento.

Art. 2o.- Por ningún concepto se permitirá el uso de otras placas de identificación que no sean las señaladas por el presente Reglamento o por el Reglamento General, en su caso. No obstante, podrán colocarse en los vehículos siempre que no perjudique la visibilidad de aquellas, sobreplacas o placas suplementarias con distintivos nacionales, provinciales, municipales, etc., o que contengan leyendas que hagan alusión al organismo o institución a la que pertenecen o a la actividad o función que desempeñan su dueño o usuario, con las limitaciones que al respecto acuerden la Dirección o las Jefaturas Provinciales de Tránsito y previa autorización.

Art. 3o.- Las placas de identificación de los vehículos se renovarán cada año, dentro del plazo legal, previa entrega de las anteriores o la certificación correspondiente, en caso de destrucción o pérdida.

## ARTICULO DE LA LEY DE TRÁNSITO DE 1959 DONDE SE PROPORCIONAN LAS DIMENSIONES DE LAS PLACAS DE IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN SU ARTICULO SEIS

Art. 4o.- El Departamento General de Tránsito dispondrá sobre los colores, material y el estampado de las placas de identificación.

Art. 5o.- Las placas de identificación de los vehículos automotores o placas de licencia ostentarán, con las excepciones que posteriormente se determinan una o dos letras como símbolos y la numeración correspondiente. Tanto los símbolos como los números deberán ser de color pálido sobre fondo oscuro o viceversa, pero ni éste ni aquellos podrán ser jaspeados. En la parte superior llevará el nombre de la Provincia en la cual tenga asiento el vehículo, en la parte superior la palabra "Ecuador" y a sus costados el año correspondiente.

Art. 6o.- Las placas de identificación o placas de licencia de vehículos automotores tendrán las siguientes medidas o dimensiones uniformes (tipo internacional): altura de 152 milímetros (6 pulgadas) por una longitud de 305 milímetros (12 pulgadas). Los centros de los ojales para los pernos deberán ser separados horizontalmente 178 milímetros (7 pulgadas) y verticalmente 120,6 milímetros (4 3/4 pulgadas). Estas dimensiones variarán en caso de tratarse de vehículos de tracción humana o animal o de tratarse de vehículos a motor especiales como motonetas, motocicletas u otros de este tipo.

Art. 7o.- Los vehículos de propiedad del Estado al servicio de señor Presidente de la República llevarán las siguientes placas en las dimensiones indicadas en el artículo anterior para los vehículos automotores sobre el fondo de los colores de la bandera y en el centro de la placa en

alto relieve el Escudo Nacional en metal dorado, sin leyenda alguna. El vehículo destinado al uso del señor Vicepresidente de la República ostentará las siguientes placas: en las dimensiones señaladas, sobre el fondo de los colores de la bandera y en el centro de la placa, el Escudo Nacional en alto relieve, en metal plateado, con la leyenda que diga: Vicepresidente de la República.

Los vehículos de propiedad del Estado al servicio de la Corte Suprema de Justicia y de las Cortes Superiores llevarán las siguientes placas: sobre el fondo de los colores de la bandera la leyenda que diga: Corte Suprema de Justicia o Corte Superior de Justicia.

Los vehículos al servicio de la Vicepresidencia de la Cámara del Senado, de la Presidencia y Vicepresidencia de la Cámara de Diputados, Vicepresidencia de la Cámara de Diputados, más el Escudo Nacional en alto relieve y en el mismo color, en el costado izquierdo superior de la placa, con una dimensión de 7 centímetros de alto.

Los vehículos pertenecientes a los señores Senadores o Diputados de la República, mientras duren en sus funciones, podrán llevar una sobre-placa auxiliar que diga: Senador de la República o Diputado de la República, que será entregada por la Dirección de Tránsito, previa comprobación de la propiedad del vehículo y pago de su valor.

Los vehículos que se hallan al servicio del señor Cardenal, de los Arzobispos u Obispos de Diócesis llevarán las siguientes placas: sobre el fondo de los colores de la bandera de la Iglesia la leyenda que

## ANEXO 16

# REGLAMENTO A LA LEY DE TRÁNSITO EXPEDIDA EN EL AÑO DE 1982

(2)

## REGLAMENTO DE LOS DOCUMENTOS DE TRANSITO

No. 2676

León Febres-Cordero Ribadeneyra,  
Presidente Constitucional de la  
República,

Considerando:

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 374 del 21 de diciembre de 1984, publicado en el Registro Oficial No. 92, del mismo mes y año, se instituye el Programa Nacional de Desburocratización, cuyo propósito fundamental es alcanzar mayor agilidad y eficacia en la prestación de servicios públicos;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 601 del 15 de marzo de 1985, publicado en el Registro Oficial No. 148 del 20 del mismo mes y año, se prohíbe la exigencia de requisitos y pruebas distintas o adicionales a las expresamente señaladas en la Ley para los procesos administrativos;

Que es preocupación del Consejo Nacional de Tránsito y de sus Organismos, dar fiel cumplimiento a lo dispuesto en los Decretos antes señalados y en el Programa Nacional de Desburocratización, simplificando y modernizando los procedimientos de obtención de brevets, licen-

cias y matriculación de vehículos, para facilitar al ciudadano el cumplimiento de sus obligaciones; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confieren la Constitución y la Ley,

Decreta:

Refórmase el Reglamento de los Documentos de Tránsito, contenido en el Decreto Ejecutivo No. 1113, del 23 de agosto de 1982, y publicado en el Registro Oficial No. 316, del 27 del mismo mes y año en los siguientes términos:

**Reglamento de los Documentos  
de Tránsito**

**CAPITULO I**

**Del registro de títulos de propiedad  
y matrículas**

Art. 1.- Toda persona natural o jurídica propietaria de un vehículo, deberá obtener la correspondiente matrícula en las Jefaturas o Subjefaturas Provinciales de Tránsito, previa presentación de los títulos justificativos de su derecho.

Para los fines previstos en la Ley de

## ANEXO 17

### ARTÍCULO N° 30 DEL REGLAMENTO DE LOS DOCUMENTOS DE TRÁNSITO DONDE SE CLASIFICA A LOS VEHÍCULOS Y CONSTA UN VEHÍCULO DE TRACCIÓN HUMANA COMO ES LA BICICLETA EN EL NUMERAL SIETE

(2)	REGLAMENTO DE LOS DOCUMENTOS DE TRANSITO	7
<p>Para efectos de identificación, tales vehículos recibirán de la Jefatura Provincial de Tránsito, una placa especial, válida por 180 días y en ningún caso se destinarán al transporte remunerado en el país.</p>	1. Automóviles	
<p>Para el otorgamiento de esta matrícula se presentará:</p>	2. Camionetas	
<p>a) Pedimento de aduana o certificación aduanera;</p>	3. Jeeps	
<p>b) Autorización de internación temporal, conferido por el Ministerio de Finanzas; y,</p>	4. Omnibus	
<p>c) Garantía aduanera.</p>	5. Camiones	
<p>La matrícula será válida por 180 días, y podrá ser renovada en consideración a la prórroga que conceda el Ministerio de Finanzas.</p>	6. Trailers	
<p>Art. 29.- Para matricular vehículos reconstruidos, se deberá demostrar la procedencia legal de las partes, mediante la presentación de facturas comerciales y la matrícula de los vehículos de los cuales se han obtenido las partes para la reconstrucción, especialmente en lo que a carrocería, motor y chasis se refiere.</p>	7. Bicicletas	
<p>Sólo se considerará vehículo reconstruido, aquel cuyo modelo a juzgar por el motor o chasis, sea anterior en no menos de diez años a la fecha de presentación de documentos para la matrícula.</p>	8. Motocicletas	
<p>Art. 30.- La matrícula de los vehículos se hará de acuerdo con la siguiente clasificación:</p>	9. Especiales	
<p>a) Clase:</p>	b) Tipos	
	b.1. Automóviles:	
	Convertibles	
	Coupé (2 puertas)	
	Sedán (4 puertas)	
	Deportivos; y,	
	Otros.	
	b.2. Camionetas:	
	Pick Up (Cajón)	
	Utility	
	Doble cabina	
	Furgoneta; y,	
	Otros.	



