

CAPÍTULO I

1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.

1.1. CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL, LOCAL E INSTITUCIONAL

PROBLEMA.

La presente investigación jurídica tiene por objeto esclarecer las causas y consecuencias que ocasionan los altos índices de Infracciones de Tránsito y la seguridad ciudadana en la ciudad de Quevedo, en donde debido a la falta de señalizaciones, impericia e inobservancia de la Ley tanto de conductores como de peatones

y de quienes tienen la responsabilidad de hacerla cumplir, existen altos índices de infracciones de tránsito, identificados claramente por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Reglamento General de la misma como delitos y contravenciones¹.

De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 55 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303 del día martes 19 de octubre del año 2010, es competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Descentralizado, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. A partir de la vigencia de esta Ley, la Policía no debe estar controlando el tránsito, demostrado está que sus elementos no han sido capaces de poner orden y controlar el tránsito vehicular y peatonal en Quevedo, incluso en muchos casos convertirse en Policía de Tránsito ha sido una forma de enriquecerse ilícitamente, prueba

¹ Delitos y contravenciones. Art. 107 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

de ello, en Quevedo encontramos a varios policías de tropa, propietarios de grandes extensiones de tierra, de edificios y de automotores modernos de precios elevados.

A ciertos policías nunca les ha interesado controlar el tránsito y evitar el cometimiento de infracciones por parte de los conductores, estos se han beneficiado con las faltas que han cometido los conductores, sean éstos conductores de vehículos particulares, institucionales o de uso público, quienes han venido siendo extorsionados con fuertes sumas de dinero, el endurecimiento de las penas que desde el año 2000 se han venido dando en contra de los conductores infractores, en nada ha disminuido los altos índices de delitos y contravenciones en las ciudades ni en Quevedo.

Según lo dispuesto en el Art. 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no debidas por el causante, se verifican por

negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito. Según el Art. 107 de la Ley en mención, las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones y estas según el Art. 108 del referido cuerpo legal, pueden ser culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que entró en vigencia en el año 2008, en lo que se refiere al Art. 138, clasifica a las contravenciones de tránsito de leves, graves, muy graves y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, graves de primera, segunda y tercer clase. La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento Segundo del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de marzo del año 2011, en el Art. 56 lo único que ha hecho es endurecer las penas y Aumentar el pago de las multas, ocasionando más perjuicios para los conductores, muchas veces

por falta de señalizaciones o por resultado de fuerza mayor cometen infracciones las cuales deben pagar un alto precio económico.

Las infracciones de tránsito desde siempre ha sido un problema nacional, las grandes ciudades del Ecuador como: Quito, Guayaquil, Cuenca, Manta, en donde existen señalizaciones debidamente colocadas no están libres de los accidentes de tránsito en donde no únicamente han existido daños materiales, miles de personas han perdido la vida en accidentes ocasionados por las infracciones de tránsito llámese estas delitos y contravenciones, una de las principales causa ha sido por cansancio, el uso de alcohol, sustancias psicotrópicas por parte de los conductores.

El tránsito vehicular constituye un grave y grande problema en todo el mundo, en los países desarrollados pese a la alta tecnología para disminuir el tránsito, la policía no ha logrado controlar ni brindar seguridad a las personas y es en esos países

en donde ocurren accidentes en los que resultan involucrados diez o veinte y más vehículos, lo cual hasta el momento no ha ocurrido en el Ecuador, ni en Quevedo. En las ciudades como Quito y Guayaquil, en donde están asentados el mayor número de habitantes, el problema del tránsito vehicular en horas pico, constituye un verdadero caos. El Plan Pico y Placa, puesto en práctica en Quito por el Alcalde Augusto Barrera, mediante el cual se restringió la circulación de vehículos tomando en cuenta los números de las placas, ocasionó grandes molestias a las personas, quienes no acataron las disposiciones del Alcalde y tuvieron que pagar fuertes sumas de dinero².

En las ciudades pequeñas como Quevedo, no existen señaléticas de tránsito, se puede asegurar que gran número de las infracciones, son debidos a la falta de señalización o ha que éstas no se encuentra ubicadas ni colocadas en zonas de mucho peligro, y no brinda mayor seguridad. En el Centro de la ciudad de Quevedo se observan señales de tránsito tapadas por vitrinas con mercaderías y rótulos de los negocios, sin que los agentes

² Sistema de Tránsito puesto en práctica por el Alcalde de Quito para regular el tránsito en la Capital. Información de internet.

encargados del control del tránsito hagan algo por buscar la solución.

Mientras más perfectas sean las calles en las ciudades y las panamericanas sean modernas en las carreteras, los conductores irresponsables seguirán cometiendo infracciones, demostrado está que ni en los países desarrollados la mentalidad del conductor ha logrado controlar la Justicia, pese a las fuertes multas, sanciones y a las drásticas penas que existen en los estados desarrollados se ha logrado disminuir los accidentes con mortalidad y las infracciones de tránsito. En el Centro de Quevedo, se observan en varias calles las señaléticas de tránsito, colocadas en sitios no muy visibles, y están siendo ocultadas por vitrinas, mercadería y rótulos con los nombres de los negocios, a cuyos propietarios únicamente les interesa su bienestar personal, colocando anuncios y tapando muchas veces las señalizaciones.

En Quevedo, las calles de ingreso y salida a los cantones Buena Fe, Valencia y El Empalme, Babahoyo en donde existen mucho

flujo vehicular, se observa pocas señalizaciones y es en donde ocurren mayores casos de infracciones de tránsito con resultados fatales, con pérdidas de vidas humanas y perjuicios económicos. El cometimiento de infracciones de tránsito por el irrespeto o por la falta de señalizaciones por parte de los conductores y peatones ocasiona diversos tipos de problemas, entre los que sobresalen los siguientes: Según el Art. 98 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de Marzo del año 2011, el infractor se hace acreedor a:

Perdidos los primeros treinta puntos, la licencia será suspendida por sesenta días y será obligatorio tomar un curso en las “Escuelas de Conducción de Choferes no Profesionales, Escuelas de conducción de Choferes Profesionales, Los Institutos Técnicos de Educación Superior, Las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizadas por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán

veinte puntos. Si se perdieran nuevamente los veinte puntos, se suspenderán con ciento veinte días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones que de aprobarse solo se recuperarán quince puntos. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los quince puntos, de allí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los quince puntos. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva la de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para la recuperación de los puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el título de conductor. En los casos de renovación de licencias, la misma se emitirá con los puntos que corresponda, según lo establecido en este inciso. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.

El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispuesto por el inciso precedente perderá el derecho a renovarla.

Pago de multas. El cometimiento de infracciones de tránsito por la inobservancia de las señalizaciones o por falta de ellas conlleva al conductor infractor al pago de fuertes sumas de dinero que van desde el cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de puntos, según lo dispuesto por el Art. 64 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que sanciona las contravenciones (infracciones) leves, hasta el pago de dos remuneraciones básicas unificadas, según lo dispuesto por el Art. 70 de la citada Ley Reformatoria, que sanciona la contravención, infracción muy grave.

Prisión. El Art. 70 de la ya mencionada Ley, también dispone prisión de tres días para el conductor que cometa una contravención o infracción de tránsito muy grave.

Obligación de pagar los gastos a la persona agraviada. A más de los problemas indicados, el conductor autor de una infracción debe pagar los daños ocasionados en la persona agraviada, es decir cubrir los gastos médicos, los medicamentos y su recuperación. En la actualidad existe el SOAT (Seguro Obligatorio a Accidentes de Tránsito), pero este en caso de lesión únicamente cubre hasta 2.500 dólares debiendo por lo tanto el autor de la infracción deberá cubrir los demás gastos³.

El infractor compensará de acuerdo a la culpabilidad los gastos de reparación del automotor el que colisionó por no observar las señalizaciones de tránsito y si el vehículo es de su propiedad, deberá además pagar los gastos de la reparación del automotor, y de haber resultado él también herido, deberá realizar inversiones económicas para su recuperación, sin descartar la posibilidad de que pueda perder su trabajo o quedar imposibilitado de por vida.

El cometimiento de infracciones de tránsito por parte de los conductores y peatones ocasiona diversos tipos de problemas.

³ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN.

Quevedo es una ciudad que únicamente cuenta con dos calles transitables para vehículos como son las calles siete de Octubre y Bolívar, existiendo además la Avenida June Guzmán de Cortez, que es poco utilizada por los conductores de transporte urbano, que utilizan en su mayoría las calles anteriormente mencionadas, por esa razón en el Centro de Quevedo y en las calles mencionada deben existir señaléticas perfectamente ubicadas y visibles para conductores y peatones. De las calles transversales, las más transitadas, desde la Segunda hasta la Décima Segunda, por ellas circulan vehículos livianos, pesados, motocicletas y todos atraviesan las calles Bolívar, Siete de Octubre, Avenida June Guzmán de Cortez y la calle Doce de Octubre, siendo avenidas las calles transversales Tercera, Séptima y Octava, que circulan vehículos en doble dirección.

Los semáforos en el centro de la ciudad están instalados únicamente en las calles Bolívar y Siete de Octubre y estos a su vez no funcionan porque no tienen el mantenimiento adecuado, en la avenida June Guzmán de Cortez no existen semáforos, ni en la calle Doce de Octubre, por donde también existe gran circulación vehicular. Con el funcionamiento del puente recientemente inaugurado Dr. Humberto Alvarado Prado, se pensó que se descongestionaría el tránsito en las principales calles de Quevedo, pero no fue así, en horas denominadas pico, esto es desde las 06h30, hasta las 07h30, desde las 12h30, hasta las 13h30 y desde las 17h30 hasta las 18h30, circulan vehículos por las calles Siete de Octubre y Bolívar, en el ingreso y salida a la parroquia urbana San Camilo y salida a las vías a Buena Fe, y El Empalme resulta muy riesgoso por la presencia de cientos de vehículos que transportan a estudiantes y personas que salen de sus trabajos.

Hasta antes de que entre en vigencia El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303 de día martes 19 de Octubre del año 2010, el ordenamiento del tránsito en todo el Ecuador, excepto en la Provincia del Guayas, era de responsabilidad de la Policía Nacional, en la actualidad esa responsabilidad corresponde al Gobierno Autónomo descentralizado Municipal de cada cantón luego de que asuman la competencia en este ámbito.

En lo que respecta a Quevedo hasta la presente fecha no ha asumido el Gobierno Autónomo Descentralizado la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre dentro de la jurisdicción cantonal, las disposiciones del literal f) del Art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. El tránsito en Quevedo constituye un verdadero caos, este problema ha sido de siempre. La Policía Nacional que siempre ha tenido el control y no ha hecho nada, igual responsabilidad tenían los alcaldes que han pasado por el municipio⁴.

⁴ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Existen calles y callejones muy estrechos, un ejemplo claro es la calle sexta, en donde estacionan vehículos y motocicletas haciendo muchas veces imposible la circulación vehicular y peatonal. Qué decir de las calles Bolívar y Siete de Octubre, las dos principales arterias de circulación de Quevedo, en donde estacionan a cualquier hora toda clase de vehículos.

El Gobierno Autónomo de Descentralizado de Quevedo no ha hecho cumplir la ordenanza que permita sancionar a los propietarios de almacenes quienes sin respeto a los transeúntes sacan sus vitrinas a la vereda ocupando y aprovechando en su beneficio espacios públicos que deben servir únicamente para la circulación de peatones, que muchas veces por caminar por la calle han sido atropellados y arrollados por vehículos, que les han ocasionado pérdidas de extremidades y hasta la muerte. La presencia en las veredas y calles de Quevedo de comerciantes informales, hombres, mujeres, ancianos y hasta niños ha ocasionado atropellamientos y arrollamientos, la presencia de

aquellos comerciantes sumado a la falta de señalización ha hecho que el tránsito vehicular en Quevedo sea en verdad un caos.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

La falta de señalizaciones de tránsito, ha hecho que Quevedo se convierta en una ciudad con altos índices de infracciones de tránsito, las mismas que han tenido resultados fatales la pérdida de vida de personas, y grandes pérdidas económicas.

1.3.1.- PROBLEMA GENERAL.

La falta de señalización, el irrespeto a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General por parte de conductores y peatones ha ocasionado el congestionamiento vehicular y provocado graves infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo.

1.3.2. PROBLEMAS DERIVADOS.

Los problemas que se derivan, por la falta de señalización, en la ciudad de Quevedo, se desprende una serie de problemas, entre las más notorias tenemos:

- Personas con heridas leves, traumatismos graves y discapacidad total que les han ocasionado incapacidad temporal y permanente, ya que han perdido alguna de sus extremidades superiores o inferiores.
- Muertes de las víctimas, quienes han sido padres o madres de familia que han dejado en completo desamparo a sus hijos menores de edad, con cuantiosas deudas que pagar.
- Daños en los vehículos, los cuales muchas veces han sido la herramienta de trabajo de los conductores, cuya reparación han tenido costos muy altos.
- Corrupción de varios agentes encargados del control del tránsito que han realizado partes policiales cambiado maliciosamente los hechos favoreciendo generalmente por dinero a los culpables de la infracción perjudicando a las víctimas.

- La inseguridad ciudadana frente a las infracciones de tránsito, por falta de señaléticas.
- La corrupción que ha imperado ha permitido la manipulación de la Ley en los juzgados, apenas un tres por ciento de los conductores causantes de infracciones, de las cuales han resultado personas heridas de gravedad o muertas han sido sentenciados.

1.4. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

El trabajo de investigación científica se ha realizado tomando como historiales los sitios en donde se observa mayor tránsito esto es:

Categoría: Señaléticas y ordenamiento vial.

Población: Cantón Quevedo

Lugar: Quevedo

Temporalidad: Segundo semestre año 2011.

1.5. JUSTIFICACIÓN.

Las infracciones de tránsito que diariamente ocurren en el país, sobre todo las que ocurren en Quevedo, ha sido el motivo por el cual haya realizado el trabajo de investigación cuyo es mejorar el ordenamiento vial en esta ciudad ya que las infracciones de tránsito se deben a la inobservancias de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial y a su Reglamento General, así como a la falta de señalización, lo que ocasiona inseguridad a la ciudadanía. Es importante establecer además que ésta problemática es consecuencia de la falta de control de las autoridades policiales y municipales, en el caso concreto de Quevedo, por no asumir la competencia en el ordenamiento vial.

La grandeza de un pueblo no solo se ve en el aspecto económico, social y desarrollo poblacional e infraestructuras gigantesca que la deslumbren, lo más importante es la seguridad que brinde a sus ciudadanos a todo nivel incluyendo el tránsito libre y responsable fundamentado en un ordenamiento vial que hay que respetar y

hacer respetar. Es urgente que Quevedo sea una ciudad que brinde seguridad vial a propios y visitantes, conductores o peatones, ya que nuestra ciudad es privilegiada, pues se encuentra como un punto de unión entre varias regiones, habíamos dicho anteriormente que Quevedo constituye una ciudad de paso obligatorio, ya que une a la Costa con la Sierra y Región Oriental y tiene que tener señalizaciones ubicadas en sitios adecuados que permitan observar a los conductores y puedan evitar el cometimiento de infracciones de tránsito.

La única forma de tratar evitar que continúen ocurriendo infracciones de tránsito sean éstas contravenciones o delitos es colocando señalizaciones de tránsito en lugares en donde la circulación vehicular y peatonal es masiva y exigir que estas sean respetadas por conductores y peatones, ya que ambos son protagonistas del cometimiento de infracciones y lograr que estas disminuya, las estadísticas y datos proporcionados por las autoridades encargadas del control del tránsito son alarmantes y esto debe parar.

El presente trabajo está orientado hacer conocer a la ciudadanía que factores intervienen en el alto índice de cometimiento de infracciones de tránsito, saber si esto en verdad obedece a la falta de señalización o al irrespeto por parte de conductores y peatones a las disposiciones de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General, para de esa forma tomar los correctivos que sean necesarios y optar por cambios urgentes, tanto en la Ley, Reglamento, y en el accionar de conductores, peatones, agentes de policía y jueces, ya que de una forma u otra somos parte del problema y podemos ser también parte de la solución.

1.6. OBJETIVOS.

1. 6.1. OBJETIVO GENERAL.

Establecer cuáles son las principales causas que inducen a conductores de vehículos y peatones a la comisión de las

infracciones de tránsito reprimidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1. 6. 2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Determinar las garantías y derechos de las personas al libre tránsito.
- Identificar a las principales causas que ocasionan las infracciones de Tránsito en Quevedo.
- Establecer el índice de infracciones, las consecuencias que existen en la ciudad de Quevedo.
- Dar propuestas de acción de Ordenanza Municipal.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. ALTERNATIVAS TEORICAS ASUMIDAS.

Evolución histórica.

El Tránsito es una actividad que tiene su origen en los pasados siglos el hombre desde sus inicios sintió la necesidad de movilizarse de un lugar a otro. Los chinos hace aproximadamente 2.400 años utilizaron por primera vez los troncos y las ruedas para construir los carros. Según Paco Costa en los tiempos de Julio César ésto es de cincuenta años A.C. se había promulgado

la primera. Ley de Tránsito la cual limitaba el tránsito desde el amanecer hasta el crepúsculo.

El primer automóvil había llegado a Quito en octubre del año 1910, según Jorge Rivadeneira en su revista el primer accidente de Tránsito en Ecuador se había producido el 13 de Junio de 1913 siendo su primer víctima José Antonio Chiriboga en la vía Tumbaco, en 1913 se había producido el primer choque de consecuencias fatales por exceso de velocidad e imprudencia, en 1923 se expidió el primer Reglamento de Tránsito, con el objeto de controlar de mejor manera la circulación de los vehículos a motor.

La Ley de Transito ha sido objeto de muy pocas reformas, lo que había contribuido para que los accidentes de tránsito aumenten, en vista de que existe desconocimiento de la normas legales por parte de los conductores y de los peatones y de la sociedad en general, las autoridades encargadas de sancionar al infractor no dan cumplimiento a lo que establece la Ley de Tránsito,

especialmente las contravenciones graves, porque muchos conductores han sido sorprendidos manejando en estado de embriaguez o sin licencia de conducir y han salido en libertad con mucha facilidad sin cumplir las sanciones establecidas en la ley.

Durante doce años estuvo vigente en el país la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que se fue 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; sin embargo con el gobierno del economista Rafael Correa se dio un cambio radical en el marco jurídico de varias materias, la Ley 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, es necesario contar con una Ley de carácter eminentemente técnica 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

contemplaba normas relacionados con la prevención, por lo que se 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.

GARANTÍAS CONSTITUCIONALES. La Constitución de la República del Ecuador, en el Capítulo Primero, denominado de las Garantías Normativas, Art. 84 establece: “La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los Tratados Internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del

poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución”.⁵

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

El capítulo Cuarto de la referida Constitución de la República del Ecuador trata sobre el Régimen de Competencias, y en el artículo 264 numeral 6) dice: Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias: “Planificar. Regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

⁵ Constitución promulgada en el año 2008.

El Art. 55, literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, se refiere a las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal, en éstos términos: “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la Ley”. Literal f) Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial.

El Capítulo VI del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se refiere a las Competencias Municipales en su artículo 27 dispone: “Las municipalidades se regirán de acuerdo a las competencias establecidas en el Título V, Capítulo IV, del Régimen de Competencias de la Constitución de la República del Ecuador vigente”.

El Título XVIII, Capítulo I, denominado DEL USO DE LA VÍA PÚBLICA, del antes mencionado Reglamento, en el Art. 151

dispone: Las calzadas son para uso exclusivo de los vehículos. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los peatones cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos. En este caso deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad.⁶

El Art. 152 del Reglamento establece: Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizados por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos. El Art. 153 dispone: Las bermas solo podrán ser utilizadas por vehículos con precaución, para circulación de emergencia y detenciones de igual carácter. Los peatones podrán usarlas para transitar de frente al sentido de circulación, cuando no existan otras zonas transitables más seguras.

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, y sus nuevas figuras jurídicas, contempla

⁶ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

novedosas reformas e involucra a otros actores sociales y políticos que anteriormente no eran sujetos de sanciones; principalmente se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencia de conducir; lo que ocasionó múltiples reacciones por parte de los conductores de vehículos, en especial aquellos que trabajan en el transporte público y que se encuentra legalmente asociados a una Cooperativa o Compañía de Transporte Público, en razón de que corren el riesgo de perder su trabajo por la reducción de puntos hasta completar el máximo de treinta que otorga la ley.

También dispone que los peatones deban ser sancionados pecuniariamente por infringir la Ley cuando cometan una contravención de tránsito; y, deberán ser privados de la libertad cuando sean responsables de un delito de tránsito. Frente al desafío que implica la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación se considera necesario realizar un estudio, plantear el problema sobre LAS INFRACCIONES DE TRANSITO Y LA

SEGURIDAD CIUDADANA EN LA CIUDAD DE QUEVEDO, a fin de dar a conocer a los actores sociales y todo lo relacionado a este tipo de Infracciones para que a futuro no se vean inmersos o involucrados en una falta de tránsito.

Un problema adicional constituye el hecho que la ciudad de Quevedo, Provincia de los Ríos, tiene acceso a vías principales, ejemplo las ciudades grandes como Guayaquil, Quito cuenta con la visita permanente de ciudadanos tanto nacionales y extranjeros, quienes acuden a diario a realizar actividades comerciales, laborales, familiares. Etc. y desconocen las normas de tránsito en nuestro territorio, por lo que se ven involucrados de manera frecuente en el cometimiento de infracciones de tránsito; la reducción de puntos es inaplicable, las instituciones públicas y privadas deben difundir el contenido de las contravenciones de tránsito; algo han hecho ciertas instituciones vinculadas directamente con la problemática de tránsito, pero no ha sido suficiente.

Durante los años 2010 - 2011 unas catorce mil ochocientas sesenta y nueve personas resultaron heridas y discapacitadas en accidentes de tránsito. Las siete vías más peligrosas del país en lo que va del año se registraron cinco mil quinientos treinta y cinco accidentes que han dejado cuatrocientos noventa y tres fallecidos y tres mil setecientos un Heridos, según el informe de la Dirección Nacional de tránsito, estos mismos informes revelan que las vías más peligrosas del país son: Quevedo – Santo Domingo, Cuenca Riobamba, Panamericana–Sur, Panamericana - Norte, Salinas, Guayaquil, Riobamba - Guaranda y Guayaquil - Machala. Al impresionante cúmulo de muertes, se suman miles de heridos con la secuelas de incapacidad, lesiones y se producen a la par, cuantiosas pérdidas materiales.

Siete de cada diez accidentes tienen por causa la impericia, o imprudencia de los conductores y la falta de señalización. Este hecho señala una grave responsabilidad en las autoridades y la ineficacia del sistema de concesión de licencias que debería garantizar la idoneidad de los conductores. En el año 2010, la

propia Policía denunció que se habían entregado ochocientas Licencias profesionales Falsificadas. Según reportes de la Dirección de Tránsito, en el país se produce un accidente de tránsito cada cuarenta y cinco minutos y en su mayoría son por imprudencia del conductor; de ahí surgió la necesidad de Seguro Obligatorio de Accidentes. La Dirección de Tránsito determinó que, entre las principales causas se encuentran, la impericia de los conductores, maniobras equivocadas, ingesta excesiva de alcohol, el mal estado de las carreteras y la imprudencia de los peatones.

La Falta de Señalización preocupa a moradores y conductores. Quevedo con gran intranquilidad ven el tema se han presentado alrededor de más de diez accidentes en los últimos dos meses por falta de señalización, parece que existe falta de coordinación entre el subjefe de tránsito, municipio y sindicato de choferes, lo que es necesario y urge la señalización de tránsito, para de esta manera evitar percances. Al respecto el sub jefe de transito sostuvo que la policía de tránsito cuenta con el personal técnico,

para realizar dichos trabajo, pero que al municipio le corresponde dotar la logística, es decir semáforo, pintura, y todo lo que tenga que ver con señalización que hace falta en toda la ciudad de Quevedo.

Quevedo, un sitio de comunicación con la costa, sierra y oriente, no puede adolecer de señalizaciones modernas de tránsito, quienes pasan o nos visitan se han visto muchas veces involucrados en cometimiento de infracciones de tránsito con resultados fatales por la falta de señales que permita una adecuada circulación vehicular. La colocación de señales de tránsito en sitios estratégicos y la observancia de las mismas por conductores y peatones evitará que Quevedo siga siendo una ciudad con altas cifras de infracciones de tránsito.

Las reformas introducidas sin lugar a duda son positivas para tratar de mejorar el caos la cual se ha convertido el manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario que se aplique de manera firme y correcta las disposiciones contempladas en la Ley

de Tránsito por parte de quienes están involucrados en el quehacer de administrar justicia, pero para que exista un verdadero cambio en la circulación vial, todos deben embarcarse en el tren de una verdadera concientización y cambio de actitud, que conduzca a esa real transformación que se anhela, con hechos y no solo con buenas intenciones.

Los usuarios de las vías públicas entonces, están obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, de cambio eficaz, que permita lograr que los altos índices de infracciones de tránsito sean estas contravenciones o delitos disminuyan. La circulación vehicular y peatonal en Quevedo debe ser guiada y regulada a fin de que ésta pueda llevarse a cabo en forma segura, fluida, ordenada y cómoda. Las señalizaciones horizontales en carreteras y dentro de la ciudad tienen funciones muy importantes, deben proveer información y guía para los usuarios de las vías. Las más usados son el blanco y el amarillo, señaléticas que deben ser utilizadas en Quevedo.⁷

⁷ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ejemplo.

Entre las señalizaciones y / o demarcaciones más importantes que regulan el tránsito colocadas en el pavimento, en aceras y bordillos, y consisten en demarcadores de objetos, delineadores, pavimentos de color, barricadas, dispositivos de canalización e islas. En algunos casos, las demarcaciones son usadas para complementar otros dispositivos de control del tránsito, por ejemplo; los semáforos y otras señalizaciones.

Por otra parte, las señales verticales de tránsito se utilizan para ayudar al movimiento seguro y ordenado del tránsito de vehículos y peatones y pueden contener instrucciones las cuales deben obedecer los usuarios de las vías, ya que éstas constituyen prevención de peligros que pueden no ser muy evidentes o información acerca de rutas, direcciones, destinos y puntos de interés.⁸

⁸ Manuel de prevención de accidentes de tránsito. Mayor Juan Zapata. Editorial Pantone. Ecuador.

Las señalizaciones de tránsito deben ser reconocidas y respetadas como tales y los medios empleados para transmitir información constan de la combinación de un mensaje, una forma y un color destacados, de fácil visibilidad.

En este trabajo se tomado como caso práctico el análisis y estudio de las tres calles de circulación vehicular dentro del centro de Quevedo como son las calles siete de Octubre y Bolívar y la Avenida June Guzmán de Cortez, y la avenida transversal 7ma., así como también en las vías de salida e ingreso a Quevedo desde las ciudades de Buena Fe, El Empalme, Valencia, y Ventanas, en donde existe en horas pico un verdadero caos vehicular.

Estas calles han sido construidas con el objetivo de ser vías expresas y como tal destinadas a soportar un gran movimiento ininterrumpido de grandes volúmenes de tráfico, y a bajas velocidades de operación; es decir que, la prioridad es la movilidad de punto a punto, que las paradas de transporte público

sean prohibidas en cualquier lugar y que la velocidad de circulación sea de veinte kilómetros por hora. Estas condiciones de vías expresas no se han cumplido debido a la falta de planificación y al poco control por parte de las Autoridades municipales y policiales y a la gran afluencia de personas y automotores que unos más que otros irrespetan las señalizaciones existentes, violando de esa forma las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General.

En todo lo largo de las calles siete de Octubre y Bolívar y de la Avenida June Guzmán de Cortez, y en la salida e ingreso de las vías a las ciudades de Buena Fe, Valencia, Ventanas y el Empalme, hacen falta a más de los semáforos existentes las siguientes señalizaciones de tránsito:

La señalización horizontal.- Corresponde la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, símbolos y letras sobre las capas de rodadura, bordillos y otras estructuras al pavimento. Estas

demarcaciones o señalizaciones son usadas para canalizar y regular el tránsito o indicar la presencia de obstáculos y muy a menudo usadas también para complementar la información de otros dispositivos de control de tránsito (semáforos, señalización vertical y otras demarcaciones) y deben ser de color amarillo, blanco, rojo, o azul.

Los colores para las demarcaciones deben cumplir con los colores especificados para una carretera estándar. El negro puede ser utilizado en conjunto con uno de los colores de arriba, donde un pavimento de color claro no provee suficiente contraste con las demarcaciones.

Las líneas amarillas delinean:

- 1) La separación de tráfico viajando en direcciones opuestas.
- 2) El borde izquierdo de las vías en carreteras de una vía, en caminos divididos físicamente y en rampas.

- 3) La separación de carriles de giro izquierdo de dos direcciones y la separación de carriles reversibles del resto de carriles.

Las líneas blancas delinear:

1. La separación de flujos de tráfico en la misma dirección.
2. El borde derecho de la vía.
3. Estacionamientos privados y públicos.

Las demarcaciones rojas delinear: vías que no deben ser ingresadas o usadas.

Las demarcaciones azules delinear: espacios de parqueo para personas con discapacidades. En cuanto a las líneas tenemos, las líneas continuas prohibición que y líneas segmentadas que expresan una condición permisiva.

Las señalizaciones transversales.- Estas señalizaciones incluyen demarcaciones de espaldón, demarcaciones de líneas de pare y

ceda el paso, líneas de cruce de peatones, demarcaciones de medición de velocidad, demarcaciones de espacios de parqueo, de reductor de velocidad en la vía y otras, deben ser blancas.

Debido al bajo ángulo de acceso en el cual demarcaciones de pavimento son vistas, las líneas transversales deberían ser proporcionales para proveer la misma visibilidad que las líneas longitudinales. Las señalizaciones de cruce de peatones también sirven para alertar a usuarios de la vía de la existencia de puntos de cruce de peatones que no están controladas por señales de tráfico o señales PARE.

Son usadas, las líneas de pare y ceda el paso deberían ser ubicadas a un metro con veinte centímetros antes de y paralelas a la línea de cruce de peatones más cercana, excepto las líneas de ceda el paso en los redondeles y en cruces peatonales. En la ausencia de cruces de peatonales demarcados, la línea de pare o la línea de ceda el paso deberían ser ubicadas en el punto deseado de Pare o ceda el paso, pero deben ser ubicadas a no

más de 9 metros y no menos de un metro con veinte centímetros del filo más cercano de la vía.

Las señalizaciones verticales.- Se define como señalizaciones verticales a cualquier dispositivo de control de tránsito que es usado para comunicar información específica a los usuarios de la vía a través de una palabra o leyenda con símbolo y de acuerdo a su función las principales son:

Las señalizaciones reglamentarias.- Regulan el movimiento del tránsito y la falta de cumplimiento de sus instrucciones constituye una infracción.

Las señalizaciones preventivas.- Advierten a los usuarios de las vías ya sean conductores o peatones sobre condiciones de éstas o del terreno adyacente que pueden ser inesperadas o peligrosas.

Las señalizaciones de Guía. – Dan información de la designación de las rutas, destinos, direcciones y distancias.

Las señalizaciones de servicios generales, turísticas y recreativas, proporcionan información de la designación servicios generales, puntos de interés turísticos y otra información geográfica, recreativa o cultural.

Las señalizaciones y dispositivos para trabajos en la vía y propósitos especiales.- Advierten a los usuarios sobre condiciones temporalmente peligrosas para ellos o para los trabajadores y equipos empleados en obras públicas sobre la vía. También protegen trabajos parcialmente realizados contra posibles daños.

Orientación, distancia lateral y altura.- El ángulo horizontal comprendido entre el eje de la vía y el plano del tablero debe ser de ochenta y cinco a noventa grados. En carreteras, la distancia de la señal medida desde su extremo interior hasta el borde del pavimento, deberá estar comprendida entre un metro con ochenta centímetros metros y tres metros con sesenta centímetros. La altura de la señal medida, desde el extremo inferior del tablero

hasta el nivel de la superficie de rodadura no debe ser menor de un metro, con ochenta centímetros.

Materiales de las Señales.- El material de los tableros suele ser de poliéster reforzada de tres a cinco metros para zonas costeras, aluminio de dos milímetros de espesor para zonas menores a mil metros sobre el nivel del mar y acero galvanizado para zonas mayores a mil metros sobre el nivel más. Las láminas retro reflectivas deben cumplir con las normas ASTM D 4956 y para las ciudades de la costa recomienda usar las de tipo IX. Los postes deben ser en perfiles en ángulo de dos por dos por $\frac{1}{4}$ de pulgada, perfiles omega o perfiles tubulares de dos pulgadas con resistencia mínimas de veinte y cinco kg / mm².

La Semaforización.- El semáforo es un dispositivo de control de tráfico que regula secuencialmente el paso de vehículos y peatones mediante el uso de luces de color rojo, amarillo y verde. Para la colocación del mismo se necesitan el cumplimiento de los justificativos enunciados a continuación:

Justificativo uno volumen vehicular de ocho horas.- Se determina el volumen de vehículos por hora para un periodo de 8 horas en la calle principal y secundaria.

Justificativo dos volumen vehicular de cuatro horas.- Se determina el volumen de vehículos por hora para un periodo de 4 horas en la calle principal y secundaria.

Justificativo tres hora pico.- Se realiza el conteo de vehículos por hora en una hora pico del día para las calles principal y secundaria.

Justificativo cuatro volumen de peatones.- Se calcula la cantidad de peatones tratando de cruzar en la intersección dentro de un periodo de cuatro horas.

Justificativo cinco cruce escolar.- Se calcula a cantidad de estudiantes tratando de cruzar la intersección dentro del periodo

de cruce máximo. Ejemplo En la actualidad se han instalado los reductores de velocidad, en las afueras de los centros de estudios y no ha pasado dos meses estos a su vez han sido de un material malo, la misma situación ocurrió en la parroquia el guayacán donde se realizó una debida señalización y no ha transcurrido tres semanas y ya no son visibles, por la mala calidad de la pintura.

Justificativo seis experiencia de accidentes.- Si existen más de cinco accidentes dentro de un periodo de doce meses.

Congestionamiento. Constituye el problema de tránsito más visible. Esto ocurre cuando el tránsito no es fluido ya que la cantidad de vehículos es superior a la que puede acoger una calle o avenida. Al producirse una congestión los vehículos no puedan circular con normalidad y deben reducir su velocidad o hasta detener su marcha.

El Art. 198 de la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a probada el 24 de Julio del año 2008, en Ciudad Alfaro, Provincia de Manabí y publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398 el 7 de Agosto del año 2008, señala los derechos de los peatones.

Obligación de los peatones:

Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública los peatones deberán observar lo siguiente:

- a) De los agentes, Acatar las disposiciones tránsito y las disposiciones que en efecto se dicten.
- b) Utilizar las calles y veredas para actividades que no afecten contra su seguridad, la de terceros y bienes.
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos.
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra o pasos elevados.
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular.

- f) Cruzar las calles por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente.
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados, y a falta de marca por el espaldón de la vía siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos.
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, solo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera.
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 200. Las personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias.

- a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruce cebra y donde no existan semáforos gozarán de derecho de paso las personas y vehículos. Es obligación de todo usuario vial,

incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluya el cruce; y,

b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

De las infracciones de tránsito.

El Título III de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Capítulo I, trata de Las Infracciones de Tránsito, y refiriéndose a las infracciones de tránsito el Art. 106 manifiesta: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”⁹.

A renglón seguido el Art. 107 de la mencionada ley divide a las Infracciones en: delitos y contravenciones.

Para efectos de proporcionar una mejor explicación de la investigación, es menester entender con exactitud que es un

⁹ Art. 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial.

delito y que es una contravención, siendo estas según el Art. 108 de la Ley que en mención culposa, su cometimiento conlleva a la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción de tránsito, y la acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relacionado con la prescripción del delito y de las penas y del ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito se estará a lo dispuesto por el Art. 101 del Código Penal. Por disposición del Art. 110 de la Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las infracciones de tránsito dejan de ser punible cuando esta fuere el resultado de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobado.

Se sabe que no todos los accidentes de tránsito, pueden ser el resultado de infracciones cometidas por el conductor, el usuario o peatón. Muchos factores pueden incidir como en efecto inciden para que ocurra un accidente, que pueden ser:

Desperfectos en las vías por estaciones invernales como derrumbes, deslizamientos de la capa asfáltica que humanamente el conductor no está en capacidad de evitar.

- Imprudencia del usuario vehículo o peatón que pudiendo evitar ser atropellado o arrollado simplemente no lo hizo, obligando con su conducta al conductor a cometer la infracción, ya sea esta contravención o delito de tránsito, muchas veces el usuario o el peatón suele viajar o caminar por las calles en completo estado de ebriedad.
- Se escucha decir que ningún chofer amanece con deseos de atropellar, arrollar ni matar a nadie, desgraciadamente en las calles, avenidas y carreteras de las ciudades del Ecuador cuando éstas están perfectamente adecuadas y acondicionadas con todas las señalizaciones de tránsito, insita al conductor irresponsable acelerar el automotor a 100, 120 y hasta 160 kilómetros por hora ya que las carreteras en la actualidad se prestan para ello dado sus excelentes condiciones, y cuando éstas tienen desperfectos

simplemente las infracciones se culpa a las calles, avenidas y carreteras, casi ningún conductor admite ser él, el responsable del accidente, olvidando que dicho percance muy bien lo pudo evitar actuando con responsabilidad.

- Según la disposición del artículo 111 de la Ley de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuando en un mismo accidente existan varias infracciones el infractor será juzgado por la más grave y la reincidente por disposición del Art. 112 de la Ley en mención será reprimida con el máximo de la pena sin tomar en cuenta ninguna circunstancia atenuante.

El Art. 97 de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de Marzo del año 2011, introduce reformas al Art. 199 de la Ley en mención.

En el literal a) luego de la expresión “disposiciones que la palabra para y sustituye los literales d) y f) por los siguientes:

- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o de no existir pasos cebra, cruzar pos las esquinas de las intersecciones.

- f) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente.

Además de las disposiciones de los artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, analiza también lo que respecta al uso de la vía pública. El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Título XVIII, Capítulo I, que regula la circulación, estacionamiento, luces y límites de velocidad.

Del uso de la vía pública.

Art. 151. – Las calzadas son para el uso exclusivo de los vehículos. Excepcionalmente podrán ser usadas por los peatones

cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos. En ese caso deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad.¹⁰

Art. 152. – Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizados por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

Art. 153. – Las bermas solo podrán ser usadas por los vehículos, con precaución, para circulación de emergencia y detenciones de igual carácter. Los peatones podrán usarlas para transitar de frente al sentido de la circulación, cuando no exista otras zonas transitables más seguras.

Art. 154. – La Comisión Nacional, las Comisiones Provinciales, o los Municipios que hayan asumido las Competencias, en las vías de su jurisdicción, podrán establecer limitaciones al uso o

¹⁰ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

circulación de peatones, vehículos y animales o al estacionamiento vehicular.

Del estacionamiento.

Art. 177.- Está prohibido a los conductores estacionar su vehículo:

- 1) En los sitios en que las señales reglamentarias lo prohíban.
- 2) Sobre las aceras y rampas destinadas a la circulación de peatones.
- 3) En doble columna, respecto de otros ya estacionados, junto a la acera o cuneta de la carretera.
- 4) Al costado o lado opuesto de cualquier obstrucción de tránsito, excavación o trabajos que se efectúen en las calzadas.
- 5) Dentro de una intersección.
- 6) En curvas, puentes, túneles, zonas estrechas de la vía, pasos a desnivel, pasos deprimidos y sobre nivel, pendientes, líneas y cruces de ferrocarril.

- 7) Obstruyendo el paso a entradas de garajes, pampas para entradas y salida de vehículos.
- 8) Frente a recintos militares o policiales.
- 9) Por más tiempo del autorizado por las señales reglamentarias en los sitios determinados para e efecto.
- 10) Dentro de las horas establecidas por los dispositivos de tránsito o señales correspondientes.
- 11) A una distancia menor de 12 metros del paso de intersección (PI) de una bocacalle, de las entradas de hospitales o centros de asistencia médica, cuerpo de bomberos o hidrantes de servicio contra incendios.
- 12) A menos de 20 metros de un cruce ferroviario a nivel.
- 13) Sobre o junto a un parterre central o isla de seguridad.
- 14) Dentro de 9 metros del lado de aproximación a un cruce peatonal intermedio; y,
- 15) A menos de 3 metros de las puertas de establecimientos educativos, teatros, iglesias, salas de espectáculos, hoteles, hospitales, entre otros.

De los adelantamientos.

Art. 196. – Para rebasar o adelantar a otros vehículos lo harán siempre por la izquierda y en ningún caso o circunstancia lo harán por la derecha, salvo en los casos siguientes:

1. En vías de dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, siempre que la señalética lo permita; y,
2. Para evitar una desgracia o accidente inminente.

Art. 197. – Para rebasar o adelantar, el conductor de un vehículo deberá observar lo siguiente:

1. Verificar si la potencia del motor de su vehículo es superior al del vehículo que va a rebasar.
2. Asegurarse de que exista el espacio suficiente para adelantar.
3. Cerciorarse de que las señales no lo prohíban.
4. Verifique que no existan vehículos en el campo visual anterior y posterior que signifique peligro para realizar la maniobra.

5. Debe hacerlo siempre por la izquierda.
6. Señalice con luces direccionales o con señales manuales.
7. Asegúrese que no es rebasado por otro vehículo al mismo tiempo; y,
8. Una vez que haya adelantado al otro vehículo, de inmediato deberá incorporarse al carril de la derecha, tan pronto le sea posible y haya alcanzado una distancia suficiente para no obstruir la marcha del vehículo rebasado.

Art. 198. – El conductor de un vehículo al que intente rebasar o adelantar deberá conservar su derecha y no aumentar la velocidad de su vehículo.

Del derecho de vía o preferencia de paso.

Art. 202.- En las intersecciones en donde no existan semáforos, intersecciones en “T” o en intersecciones controladas con señales

de PARE O CEDA EL PASO, los conductores observarán las siguientes reglas.

1. Cuando el conductor llegare a una intersección, deberá ceder el derecho de vía al vehículo que se encuentre cruzando la intersección.
2. Cuando dos vehículos lleguen simultáneamente a una intersección, tendrá derecho de vía el que se aproxime por su derecha.
4. Cuando un vehículo va a girar a la izquierda, deberá ceder el paso al vehículo que llega desde la derecha o en sentido opuesto.
5. Los peatones tienen derecho de vía una vez que han iniciado el cruce de la calzada por los sitios demarcados para el efecto; y,
6. Cuando los semáforos que regulan la circulación en una intersección se encuentren apagados, el derecho de vía se sujetará a lo indicado en el numeral 2 de este artículo.

Art. 203. – En las intersecciones en “T” donde no exista señales de PARE o CEDA EL PASO, el conductor que se aproxime a la intersección por la vía que termina, debe ceder el paso al otro vehículo que se aproxima por la izquierda o derecha en la vía continua al tope de la “T”.

Art. 204. – En las intersecciones reguladas con señales de PARE o CEDAEL PASO, todo conductor que se aproxime a estas señales debe ceder el paso a los vehículos que se encuentren cruzando o acercándose a la izquierda o en sentido opuesto.

Art. 205. – En las intersecciones con redondeles, todo conductor debe ceder el paso a los vehículos que se encuentren circulando dentro del mismo.

Art. 206.- En las vías de un solo carril, cuando dos o más vehículos circulen en direcciones opuestas y estuvieren próximos a cruzarse, los que circulan de bajada detendrán la marcha hasta

que pasen los que circulan de subida. En gradientes convergentes tendrán preferencia los vehículos más pesados.

Art. 207. – Los conductores que circulen por una vía principal tienen preferencia respecto a los que circulan por vías secundarias.

Art. 209. – Cuando una vía sea más amplia y tenga notoriamente mayor circulación vehicular, tendrán preferencia de paso los vehículos que transiten por la vía con estas características. Así mismo las calles asfaltadas tendrán preferencia sobre las que no lo estén.

Art. 313. – Cuando el conductor tenga que cruzar la acera para entrar o salir a un estacionamiento, deberá obligatoriamente respetar la preferencia de paso de los peatones, ciclistas y vehículos.

Art. 314. – En las vías reguladas por semáforos, cuando indique luz roja, bajo la estricta responsabilidad del conductor y siempre que no existan vehículos circulando en sentido contrario podrá virar hacia la derecha extremando las precauciones necesarias.

DERECHO COMPARADO.

Ley Nro. 18.191 que Regula el Tránsito de la República de Uruguay.¹¹

Señalización Vial

Artículo 34. La señalización vial se regirá por lo siguiente:

- 1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:
 - a) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

¹¹Ley Nro. 18.191 que Regula el Tránsito de la República de Uruguay. Fuente de Internet.

- b) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

 - c) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

 - d) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.
- 2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

- 3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.
- 4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.
- 5) Queda prohibida en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.
- 6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

- 7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

- 8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

- 9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

- 10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

- 11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra

cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

- a) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.
- b) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.
- c) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

- a) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.
- b) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".
- c) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.
- d) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.
- e) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán

seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

- f) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.
- g) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

La competencia del control del tránsito en Uruguay lo tiene.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su

organismo, a través de procedimientos de espirómetro u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o para clínicos. Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

Ley Nro. 18.290 que Regula el Tránsito de la República de Chile.¹²

De los virajes y señales de advertencia.

Artículo 138.- El conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar, carecerá de toda preferencia para ejecutar esta maniobra y deberá respetar el derecho preferente de paso que tengan, en estas circunstancias, los otros vehículos que circulen y los

¹²Ley Nro. 18.290 que Regula el Tránsito de la República de Chile. Fuente de Internet

peatones en los cruces o pasos reglamentarios a ellos destinados, que estén o no demarcados.

En el caso que dos vehículos se aproximen a un cruce por distintas vías, con el propósito de virar ambos a su izquierda, el derecho preferente de paso de uno respecto al otro se regirá por la aplicación general de lo establecido en el artículo 143.

Artículo 139.- El conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar en una intersección, lo hará como sigue:

1.- Viraje a la derecha. La iniciación de un viraje a la derecha y el viraje mismo deberá hacerse tan cerca como sea posible de la cuneta de la mano derecha o del borde de la calzada: con todo, en el caso de viraje a la derecha, debidamente señalado por un vehículo de carga articulado compuesto de camión tractor y semirremolque, o de camión y remolque, no regirá lo prevenido anteriormente, debiendo los demás conductores aguardar que dicho vehículo termine su maniobra.

2.- Viraje a la izquierda. Para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito hacia otra vía de doble tránsito, el vehículo deberá aproximarse al costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde transita y, después de pasar la intersección, deberá entrar a la otra vía, tomando el lado derecho de su eje o de la línea central;

3.- Para efectuar un viraje a la izquierda. Desde una vía de doble tránsito a una de tránsito en un solo sentido, el vehículo deberá tomar previamente el costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde se transita, y

4.- El viraje a la izquierda. Desde una vía de tránsito en un solo sentido, hacia otra de doble tránsito, deberá efectuarse de manera que el vehículo; una vez pasada la intersección, tome el costado derecho del eje o de la línea central de la vía de doble tránsito.

Artículo 140.- La Dirección de Vialidad o las Municipalidades, según corresponda, podrán autorizar los virajes desde segunda pista, previa demarcación y señalización¹³.

Artículo 141.- Se prohíbe efectuar virajes en "U" en los siguientes casos:

- 1.- En las intersecciones de calles y caminos;
- 2.- En los pasos para peatones;
- 3.- A menos de 200 metros de las curvas, cimas o gradientes, cruces ferroviarios, puentes, viaductos y túneles, y
- 4.- Donde la señalización lo prohíba.

Artículo 142.- Toda maniobra de viraje deberá ser advertida previamente por el conductor, con una anticipación mínima de treinta metros, mediante el señalizador eléctrico del vehículo o, en su defecto, con el brazo.

Todas las señales de advertencia con el brazo, deberán hacerse por el conductor solamente por el costado izquierdo, en la forma que se indica:

¹³ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización. "COOTAD"

- 1.- Viraje a la izquierda, brazo extendido horizontalmente;
- 2.- Viraje a la derecha, brazo en ángulo recto hacia arriba, y
- 3.- Disminución de velocidad o detención, brazo extendido hacia abajo
- 4.- Derecho preferente de paso.

Artículo 143.- Todo vehículo que se aproxime a un cruce deberá hacerlo a velocidad razonable y prudente, deteniéndose si fuere necesario, y el de la izquierda cederá el paso al vehículo que se acerque al cruce por la derecha, el que tendrá derecho preferente de paso.

El conductor del vehículo de la izquierda reiniciará la marcha e ingresará a la intersección sólo cuando se asegure que no hay riesgos de accidente, en atención a la distancia, visibilidad y velocidad de los otros vehículos que se aproximen por la derecha.

Este derecho preferente de paso no regirá en los siguientes casos:

- 1.- En los cruces regulados;
- 2.- En aquellos cruces donde se haya determinada la preferencia mediante signos "PARE" o "CEDA EL PASO";
- 3.- En las zonas rurales, donde tendrá preferencia el conductor del vehículo que circule por un camino principal, con respecto al que se aproxime o llegue por una vía secundaria.

Se entenderá por camino principal, el que tenga pavimento de concreto, asfalto, macadam bituminoso definitivo o los que expresamente determine y señalice la Dirección de Vialidad, y
- 4.- Respecto de los vehículos que se vayan a incorporar a una zona de tránsito en rotación.

Artículo 146.- Ante la aproximación de un vehículo de emergencia que haga uso de sus señales audibles y visuales, se observarán las siguientes reglas:

- 1.- El conductor de un vehículo que circule en el mismo sentido, deberá respetar el derecho preferente de paso del vehículo de emergencia, conduciendo el suyo hacia el lado de la calzada que tenga desocupado, lo más cerca posible de la solera o del eje de la calzada, deteniéndose si fuere necesario hasta que haya pasado el de emergencia; y
- 2.- Los vehículos que lleguen a un cruce al cual se aproxima un vehículo de emergencia, deberán detenerse y respetarle su derecho preferente de paso.

En las condiciones referidas, cuando un vehículo de emergencia se aproxime a un cruce con luz roja del semáforo u otra señal de detención, su conductor deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuere necesario, y cruzar solamente cuando verifique que los demás conductores de vehículos le hayan cedido el paso y no existan riesgos de accidente. El conductor de un vehículo de emergencia, cuando concurra a un llamado de urgencia haciendo uso de sus señales audibles y visuales reglamentarias, podrá estacionarse o detenerse en sitios prohibidos.

Competencia del control del tránsito, en la República de Chile.

Artículo 151.- Las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, en casos excepcionales, por razones fundadas y previo informe de Carabineros de Chile, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta. Las modificaciones a que se refiere el inciso anterior deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.

ANALISIS DEL DERECHO COMPARADO.

Luego del estudio minucioso de las tres leyes de tránsito del Ecuador, Chile y Uruguay, se puede concluir afirmando que únicamente en el Ecuador hasta la presente fecha el control del tránsito está en poder y bajo la responsabilidad de la Policía Nacional, en Chile y Uruguay esta competencia desde hace muchos años atrás la tienen los municipios dentro de sus

respectivas jurisdicciones. Ver que existen varias similitudes entre las tres leyes estudiadas, la gran diferencia está en quienes controlan el tránsito en los países mencionados, que han obtenido grandes logros en cuanto a la seguridad vial, especialmente en Uruguay en donde el conductor está educado a respetar al peatón sobre todas las cosas. “En lo relacionado a otorgamiento de las licencias de conducir, encontramos una gran diferencia puesto que, el Chile y Uruguay existen institutos superiores en donde el conductor tiene que estudiar para obtener su licencia de conducir, lo que nos hace entender que la persona que pretenda tener una licencia de conducir tiene que haber aprobado el bachillerato, de lo contrario no puede ingresar al Instituto. “¹⁴

En el Ecuador ha existido siempre luz verde para que toda persona, incluso iletrados obtengan la licencia de conducir profesional y es de conocimiento general la entregan o venden los sindicatos de choferes profesionales, para colmo el control del tránsito dentro y fuera de la ciudad pese a existir y estar en

¹⁴ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización. “COOTAD”

vigencia El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303, el martes 19 de Octubre del año 2010, en el Literal f) del Art. 55, estipula: Planificar, regular y controlar el transporte terrestre dentro de su jurisdicción cantonal, aun la Policía Nacional sigue manteniendo el control.

Del estudio comparativo realizado, El Ecuador debe actualizar a la época actual la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y ubicarse al mismo nivel que Chile y Uruguay. Se espera que cuando el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo asuma el control del tránsito como ocurre en todas las ciudades de Chile y Uruguay, la conducta de los conductores y peatones cambie para bien de todos.

2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL.

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.

Avalúo de daños.- Es la estimación del valor comercial de un inmueble o artículo reflejado en cifras monetarias por medio de una inspección técnica imparcial. El avalúo se puede realizar de la siguiente manera: Avalúo cualitativo mediante tablas con escala para la calificación del estado de los sistemas y repuestos de un vehículo. Avalúo Cuantitativo, mediante porcentajes de pérdida total y parcial del vehículo mediante la vida útil promedio del vehículo y fórmula de depreciación.

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 muerte de personas, 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.

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.

Contravenciones de tránsito.- De acuerdo a nuestra Ley de Tránsito se producen los delitos por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez que se sanciona con tres días de prisión. Las contravenciones de tránsito tienen suma importancia en nuestra sociedad, más aún en la ciudad de Quevedo comercial, gran cantidad de usuarios de las vías se ven envueltos en un

sinnúmero de faltas a la Ley de Tránsito. Los agentes de tránsito, encargados del control de la circulación al citar a los autores de una contravención, lo único que pretenden es evitar que se cometan accidentes que pueden traer consecuencias lamentables.

Delito.- El delito es aquella conducta legalmente "imputable"; esto quiere decir que dicha acción se encuentra tipificada (descrita), en los distintos ordenamientos de la ley penal. "Una vez admitido como axioma inconcuso que sin la ley no hay delito y que las conductas que quedan fuera de las leyes son impunes. La concepción formal del delito se considera la única posible por ser esta, producto de la metodología del derecho, debido a que la acción punible es aquella que se encuentra sancionando por las normas de derecho. El concepto de delito en los ordenamientos legales, es decir, buscar una generalidad aun por encima de todos las concepciones que se tienen de El Código Penal señala que delito es "el acto u omisión que sancionan las normas penales".

Naturalmente el conjunto de comportamientos que sanciona la ley no deriva de azares ni de prácticas legislativas inconscientes.

Con ello se enfatiza que los tipos penales se establecen para defender los intereses materiales éticos y sociales que la comunidad asume e integra a su patrón de convivencia a manera de bienes jurídicos, con plena convicción de su validez y su observancia, y en esa inteligencia, mediante la amenaza de una pena, tipifica ciertas conductas contrarias a la expectativa social que se despliega en **torno** a todos los individuos en convivencia, pues el Estado puede prohibir y sancionar acciones que sean contrarias a las posibilidades de hacer la vida en conjunto y que vayan en contra de los derechos ajenos y del Estado, siendo estos los límites de la intervención estatal.

Educación vial. - Es aquella que apunta a favorecer el conocimiento de las normas que regulan el tránsito así como aquella que tienda a promover conductas y hábitos positivos del comportamiento vial. Se debe realizar un plan de educación vial

para niños, adolescentes y adultos, desarrollando así los conocimientos, actitudes y comportamientos seguros, responsables y solidarios en la vía pública. El capacitar al individuo y por ende a la comunidad, constituye una herramienta para mejorar la calidad de vida, aumentar la seguridad y lograr disminuir los accidentes.

Flagrancia.- Las contravenciones de tránsito son infracciones flagrantes, en razón que al agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de las mismas, siendo requisito que al vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Tránsito por parte del contraventor, para en forma inmediata entregarle a éste la boleta de citación correspondiente por el acto jurídico en la cual incurrió. En atención a la flagrancia el artículo 162 del Código de Procedimiento Penal dispone: Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión. En las contravenciones de tránsito perfectamente se puede aplicar esta disposición legal en la parte pertinente, toda

vez que el acto, la falta cometida está a la vista de todos, especialmente del agente de policía que toma procedimiento del caso.

Infracciones de tránsito culposas.- El tratadista Jurídico 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. 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 esta 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 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.

Impericia en materia de tránsito.- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y

autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “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 el SECAP”.

“La impericia hoy en día en este medio junto al estado de embriaguez del conductor es quizá una de las causas más

sobresalientes para la comisión de una infracción de tránsito; no se respeta la categoría ni la facultad que concede una licencia para conducir determinados vehículos de acuerdo a su capacidad y fin; y por ello los agentes encargados del control de tránsito deben ser enérgicos en la revisión prolija de los documentos de conducción.”¹⁵

La imprudencia en materia de tránsito. - La culpa, puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de casos es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa. Genéricamente, es la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en

¹⁵ Ley orgánica de transporte terrestre tránsito, y seguridad vial

determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.

Toda conducta humana que aparece como desafío de la adversidad en la realización de una actividad cotidiana se enmarca dentro de la imprudencia, por cuanto esta conducta arrastra riesgos innecesarios o prescinde de adoptar las medidas de seguridad para impedirlos o minorarlos; el imprudente siempre está expuesto al peligro.

Negligencia en materia de tránsito.- Omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor. Gran cantidad de infracciones de tránsito se ocasionan por negligencia, este fenómeno que viene a ser sinónimo de irresponsabilidad es quizá una de las principales

causas que ocasiona especialmente accidentes de tránsito; los actores no toman las precauciones necesarias en las vías, existe falta de atención en la circulación y en la conducción; se presume que todo vehículo debe ser guiado por un conductor idóneo en razón de su edad y de sus condiciones físicas y mentales, con gran sentido de responsabilidad y sobre todo con capacidad; en tal virtud todo conductor de vehículo está en la obligación de cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del automotor, a él le corresponde verificar detenidamente el estado de la vía, su condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes depende de él; y, de cuidar sus propias condiciones personales y bienes materiales.

Prescripción.- El artículo 617 del Código Penal dispone: “La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada, respectivamente”. En la Ley de Tránsito no se dice nada respecto a la prescripción de las contravenciones, por lo que

tenemos que recurrir al Código Penal, norma supletoria en materia de tránsito.

Es de suma importancia esta figura jurídica en razón de la gran cantidad de contravenciones que deben tramitar y juzgar los jueces; en la ciudad de Tulcán ingresan al juzgado de tránsito un promedio de cien partes policiales cada mes, lo que significa en buen romance que el Juez debe resolver mil doscientas contravenciones al año, resultando una carga muy pesada y una responsabilidad enorme para ésta autoridad, si tomamos en cuenta que al no resolver a tiempo corre el riesgo que prescriban; entonces la sociedad calificaría al juzgador como negligente en el cumplimiento de sus funciones, y sobre todo la labor de los agentes de tránsito no se justificaría, su trabajo diario no tendría eco ante la falta de administración de justicia. Dejar que prescriban las contravenciones de tránsito constituye una falta del juez, a decir lo menos, por lo tanto debe redoblar esfuerzos y organizar de forma eficiente el trabajo en su juzgado con los servidores judiciales, y de ser necesario trabajar los días sábados

y domingos, recordemos que en materia de tránsito son hábiles todos los días y horas; sin perjuicio de reconocer horas extraordinarias.

Reconstrucción de los hechos.- Definición La reconstrucción del accidente de tránsito sirve de apoyo a las Autoridades Competentes, Fiscales y Jueces de Tránsito, para establecer con claridad las circunstancias que conllevaron a que se suscite el accidente, tomando en cuenta y estableciendo el grado de responsabilidad de quienes hayan intervenido en un siniestro, verificando principalmente las condiciones de la vía, su funcionalidad, sentidos de circulación, señalética, versiones de testigos, huellas, vestigios que posiblemente continúen en el lugar de los hechos y más datos que ayuden a identificar las causas probables del accidente. La reconstrucción del accidente implica el aporte de todos los elementos necesarios para determinar cómo y por qué se ha producido el percance. En la reconstrucción de los hechos se deben utilizar los vehículos involucrados.

Se considera que el cierre de las vías es muy importante para evitar que terceras personas entorpezcan la reconstrucción misma, para lo cual se debe contar con la respectiva colaboración de la Policía de Tránsito. En las diversas versiones participarán los imputados, testigos, ofendidos y las respectivas autoridades judiciales.

Ley de Tránsito.- Se debe respetar las leyes de tránsito, para que no aumenten los problemas de inseguridad vial, esto invita a concientizar a las autoridades competentes ejerciten plenamente sus competencias de gestión y fiscalización y tomen diligentemente las medidas preventivas definidas, controlen las infracciones tipificadas de conductores y peatones y apliquen sin dilación las sanciones especificadas en el Reglamento, revisar las contravenciones en el Ecuador.

Parada de buses. - Esta señal indica el lugar donde está autorizada la detención de buses de transporte público para tomar

o dejar pasajeros. Tratándose de sistemas de paradas diferidas se puede utilizar una señal especial, la que debe ser aprobada mediante resolución por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente.

Seguridad Vial: Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad 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.

“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.”¹⁶

Señales de Servicio. - Existe una familia de señales cuya función es informar a los usuarios respecto de servicios, tales como teléfono, correos, hotel, restaurante, primeros auxilios, entre otros, que se encuentran próximos a la vía. Estas señales son cuadradas, de fondo azul en autopistas y autovías y verde en vías convencionales; su símbolo es blanco. Cuando se requiere inscribir una leyenda, ésta es blanca y la señal, rectangular. Pueden colocarse al inicio de la salida que conduce a la instalación, en cuyo caso pueden llevar una flecha de color blanco apuntando en la dirección de la salida. Estas señales pueden mostrarse agrupadas en placas paneles de señalización, en la proximidad de una localidad o ciudad, manteniendo siempre cada señal individual sus dimensiones mínimas.

¹⁶ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

Señales de atractivo turístico. - Estas señales se usan para informar a los usuarios la existencia de lugares de recreación o de atractivo turístico que se encuentren próximos a la vía tales como parque nacional, playas, artesanía y buceo, entre otras. Son cuadradas, de fondo café; su símbolo es blanco. Cuando se requiere inscribir una leyenda, ésta es blanca y la señal, rectangular. Estas señales pueden mostrarse agrupadas en placas paneles de señalización, en la proximidad de una localidad o ciudad, manteniendo siempre cada señal individual sus dimensiones mínimas.

Cuando en un mismo panel se inscriban señales de servicio y de información turística, estas últimas pueden tener el color de fondo de las señales de servicio.

2.3. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS.

Como evitar el cometimiento de infracciones de tránsito en Quevedo.

2.3.1. HIPÓTESIS GENERAL.

- Colocando señalizaciones, observando y respetando las mismas por parte de conductores y peatones, evitaremos cometer infracciones de tránsito.

2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

- Respetando las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación, evitaremos cometer infracciones de tránsito.
- Realizando campañas de difusión lograremos concienciar a conductores y peatones sobre el respeto a las señalizaciones de tránsito.
- Con un mayor control policial a los conductores, se puede evitar el cometimiento de infracciones de tránsito por parte de los conductores.

- Colocando señalizaciones de tránsito en las calles de mayor circulación en Quevedo, se logrará reducir las infracciones de tránsito.

2.4 OPERALIZACION DE LAS VARIABLES DE LAS HIPOTESIS ESPECÍFICAS

VARIABLES.

VARIABLE INDEPENDIENTE.

Falta de señalización de transito en la ciudad de Quevedo.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ITEM	TEC.INSTRUMENTO
Las Calles y vías de Quevedo no permiten el tránsito ordenado debido a la falta de control y buen direccionamiento y desordenes que existen en el tránsito contribuyen a la acción de los peatones irresponsables.	Desordenes en el tránsito. Irresponsabilidad.	Señales de tránsito. Ordenamiento vial. Equilibrio vial Irresponsabilidad del peatón	1.- Cree usted que los conductores que circulan por Quevedo respetan las pocas señales de tránsito que existen. 2.- Usted como peatón, respeta las señales de tránsito. SI o NO 3.- Ha sido víctima de los conductores irresponsables. SI o NO 4.- Cree usted que las infracciones de tránsito en Quevedo ocurren por falta de señalizaciones. SI o NO 5.- Cree usted que en Quevedo si existen suficientes señalizaciones de tránsito. SI o NO	Encuestas a conductores, peatones, usuarios de transporte, profesionales del Derecho y agentes del orden.

VARIABLE DEPENDIENTE.

Los altos índices de infracciones de tránsito.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ITEM	TEC.INSTRUMENTO
Las infracciones de tránsito y la seguridad ciudadana en la ciudad de Quevedo.	Todo tipo de conductores de vehículos. Y peatones	Ejercer mayor control tanto a conductores como a peatones.	1.- Usted como conductor respeta las señales de tránsito. SI o NO 2.- Ha sido usted sancionado por irrespetar las señales de tránsito. SI o NO 3.- Cree usted que en Quevedo hace falta señaléticas de tránsito. SI o NO 4.- Cree usted que en la Avenida Quito, es necesario construir un distribuidor de tránsito. SI o NO 5.- Ha sido usted víctima de extorsión por parte de Agentes de Tránsito. SI o NO	Encuestas a conductores, peatones, usuarios de transporte, profesionales del Derecho y agentes del orden.

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA.

3.1. TIPO DE ESTUDIO.

Para la realización del presenta trabajo, se ha analizado minuciosamente las siguientes leyes:

- 1) Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada por La Asamblea Nacional Constituyente, en Monte Cristi “Ciudad Alfaro” Provincia de Manabí, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398 del 7 de Agosto del año 2008.

- 2) La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, del día martes 29 de Marzo del año 2011.

- 3) El Reglamento General, para la aplicación de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 604, del día miércoles 3 de Julio del año 2009.

- 4) La Ley Nro. 18.191 que regula el Tránsito y la Seguridad Vial en la República de Uruguay.

- 5) La Ley Nro. 18.290 que regula el Tránsito y la Seguridad Vial en la República de Chile.

- 6) Entrevistas a conductores.

7) Entrevistas a peatones.

8) Entrevistas a varios agentes de tránsito asignados a Quevedo.

Metodología utilizada en la siguiente investigación:

Aplicada. – Está encaminada a resolver problemas prácticos le interesa la aplicación inmediata de los resultados. El presente trabajo de investigación busca, que de forma inmediata se coloque señalizaciones de tránsito en los lugares de mayor tránsito para evitar que sigan ocurriendo infracciones de tránsito.

De Campo. –Se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos, en contacto directo con quien o quienes son los gestores del problema, para el presente caso de investigación, los actores son los conductores, peatones, agentes de policía encargados del control del tránsito y autoridades judiciales.

Descriptiva.- Se realiza la descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes y sus interrelaciones, por lo que en la presente investigación se hará constar las causas y consecuencias que ocasionan la falta de señalizaciones de tránsito en Quevedo.

Explicativa. – Busca la asociación o correlación entre variables, por esa razón se han analizado varias leyes nacionales e internacionales, reglamentos y normas que de una forma u otra tienen que ver con el control del tránsito.

3.2. UNIVERSO Y MUESTRA.

COMPOSICIÓN POR ESTRATOS	UNIVERSO	MUESTRA
Abogados en libre ejercicio.	5	5
Agentes policiales de tránsito.	6	6
Ciudadanas y ciudadanos	89	89
TOTAL	100	100

Para obtener la muestra del extracto de miembros policiales se aplicó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{100}{(0.0025) (100 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{100}{(0.0025) 99 + 1}$$

$$n = \frac{100}{0.2475 + 1}$$

$$n = \frac{100}{1.2475}$$

$$n = 80.16032064 = 80.16$$

3.3. METODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

Método de investigación.- Es el procedimiento riguroso formulado de una manera lógica, que el investigador debe seguir en la adquisición del conocimiento, siendo los más utilizados los siguientes:

Método Inductivo.- Se inicia con la observación de los fenómenos particulares, para llegar a las conclusiones generales.

Método deductivo. – Se inicia con la observación de fenómenos generales con el propósito de llegar a conclusiones particulares.

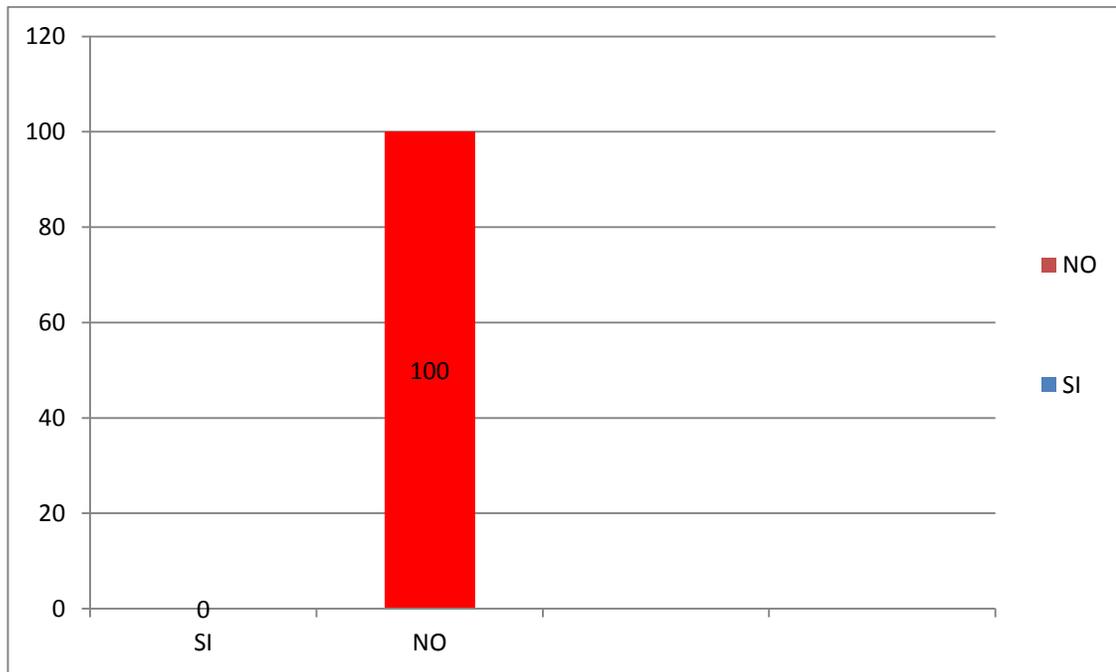
GRÁFICOS

NÚMERO 1

1.- Cree usted que los conductores que circulan por Quevedo respetan las pocas señales de tránsito que existen.

Muestra: 100 personas encuestadas.

1.- Cree usted que los conductores que circulan por Quevedo respetan las pocas señales de tránsito que existen.	SI	%	NO	%	TOTAL
				100	100



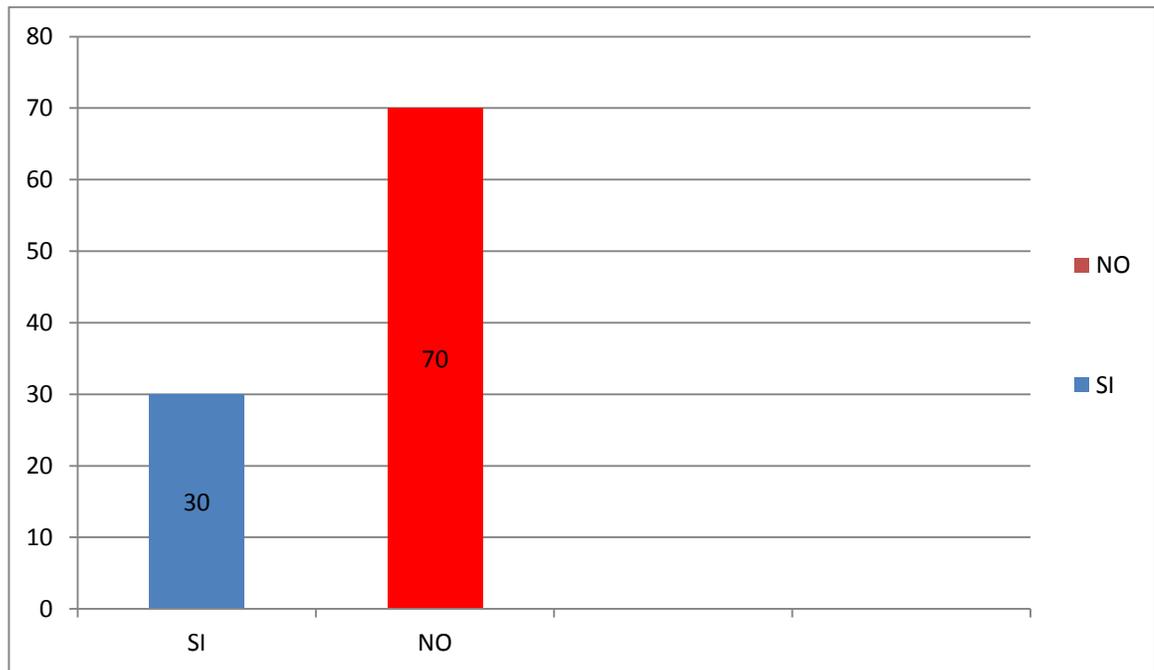
Respuesta.-No, el 100% de los encuestados no respetan las señales de tránsito, ya que estas no son visibles.

NÚMERO 2

2.- Usted como peatón, respeta las señales de tránsito. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

2.- Usted como peatón, respeta las señales de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		30		70	100



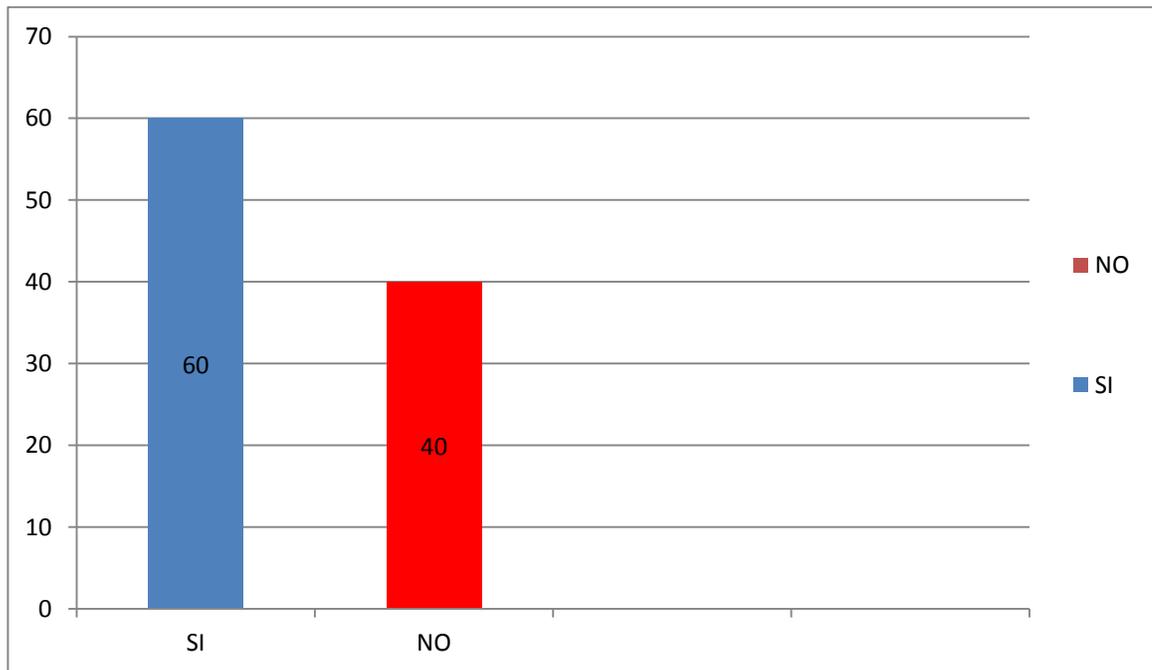
Respuesta.- el 70% d los encuestados no respetan las señales de tránsito, ya que un 30% si lo hace

NÚMERO 3

3.- Ha sido víctima de los conductores irresponsables. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

3.- Ha sido víctima de los conductores irresponsables. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		60		40	100



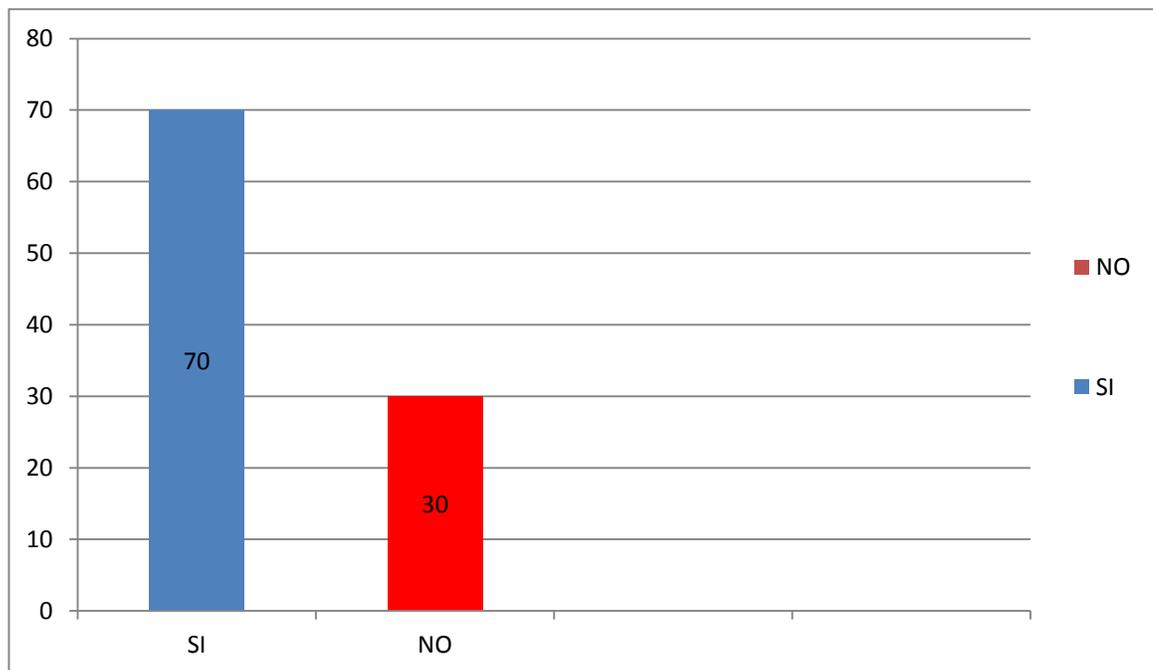
Respuesta.- En su mayoría los encuestados respondieron afirmativamente ya que por la irresponsabilidad de los conductores, estos irrespetan la Ley, mientras que un 40% respondió que no.

NÚMERO 4

4.- Cree usted que las infracciones de tránsito en Quevedo ocurren por falta de señalizaciones. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

4.- Cree usted que las infracciones de tránsito en Quevedo ocurren por falta de señalizaciones. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		70		30	100



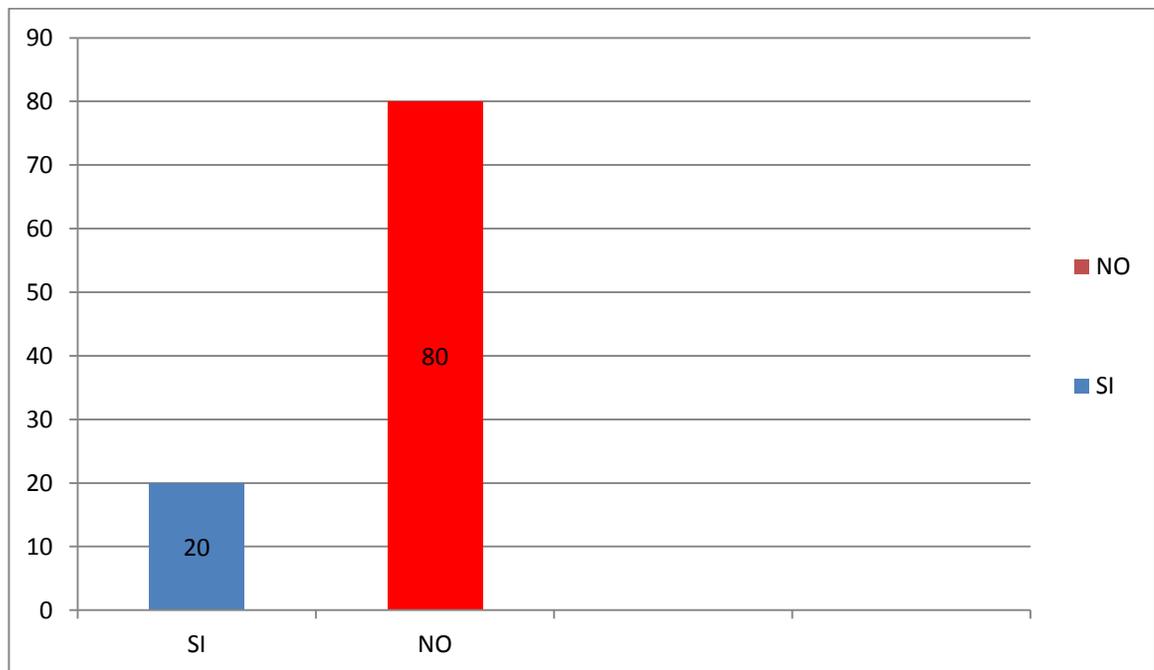
Respuesta.- El 70 % de los encuestados se pronunciaron a favor del sí el otro 30% por el no, ya que si existen varias señalizaciones de tránsito en Quevedo solo que los conductores no las respetan.

NÚMERO 5

5.- Cree usted que en Quevedo si existen suficientes señalizaciones de tránsito. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

5.- Cree usted que en Quevedo si existen suficientes señalizaciones de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		20		80	100



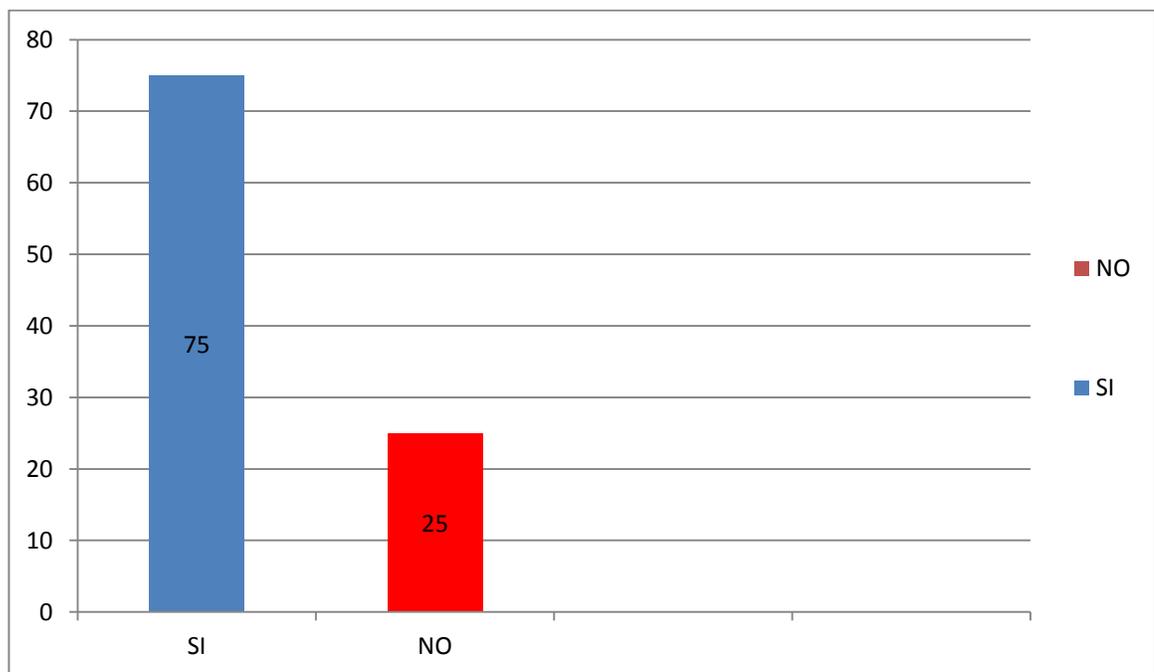
Respuesta.- En un 80% los encuestados se pronunciaron a favor del No ya que no hay suficiente señalizaciones.

NÚMERO 6

6.- Usted como conductor respeta las señales de tránsito. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

6.- Usted como conductor respeta las señales de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		75		25	100

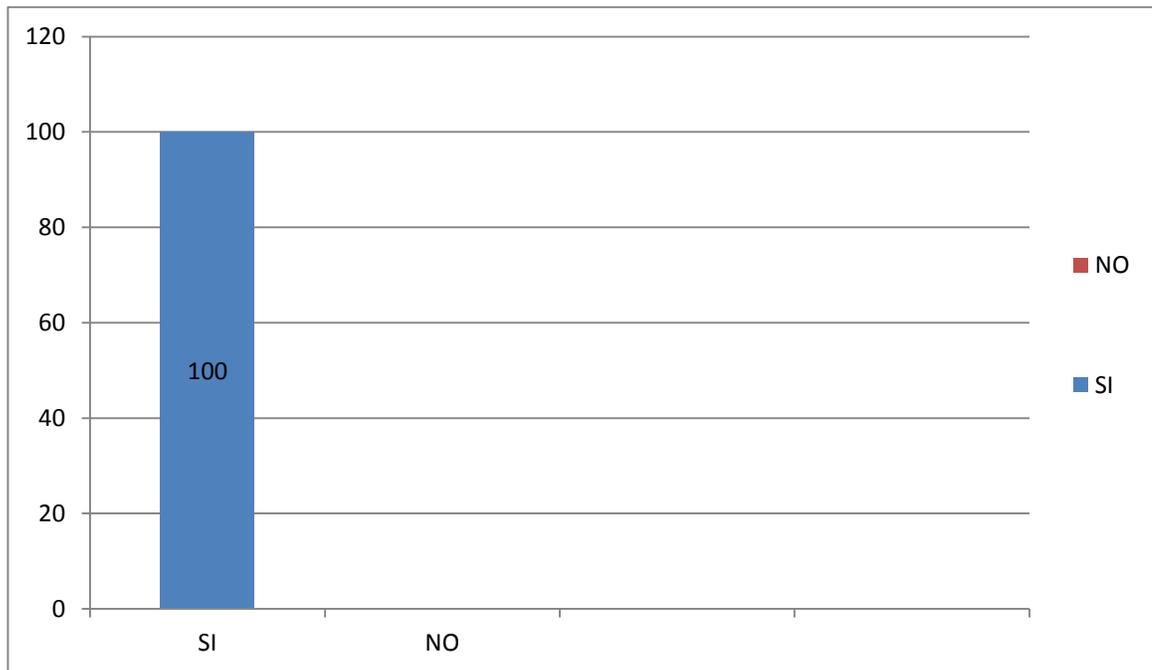


Respuesta.-El 75% se pronunciaron a favor del Si ya que pueden sancionados si infringen la ley y el 25% restante dijo que no respetaba por que no hay la debida señalética

NÚMERO 7

7.- Ha sido usted sancionado por irrespetar las señales de tránsito. SI o NO Muestra: 100 personas encuestadas.

7.- Ha sido usted sancionado por irrespetar las señales de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		100			100



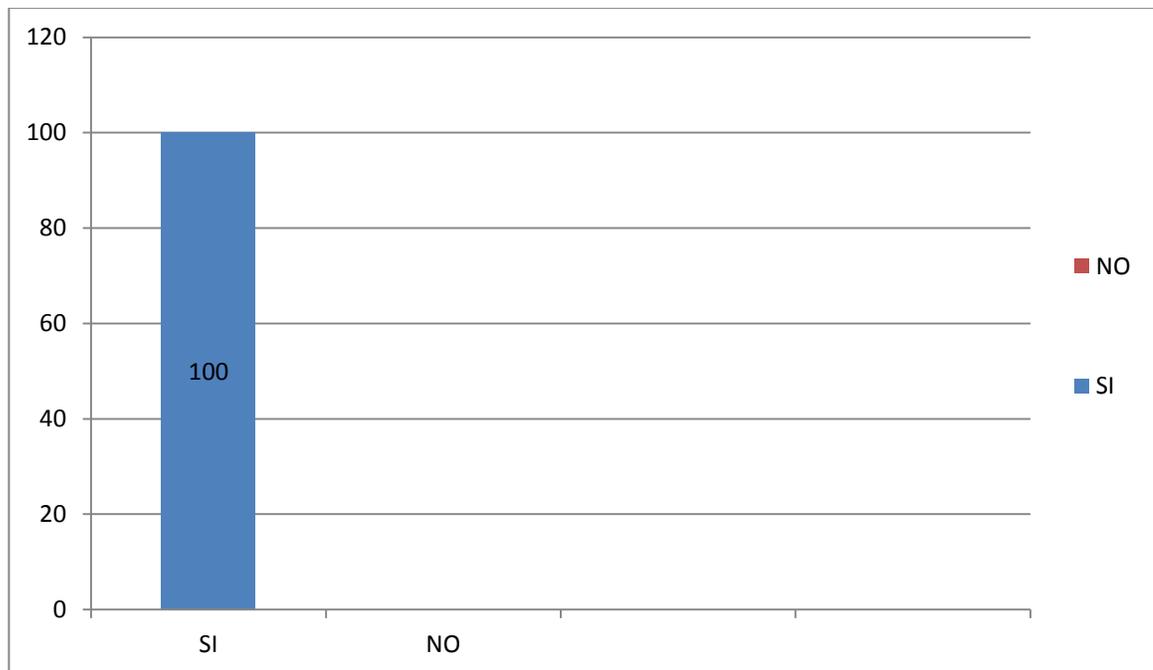
Respuesta.- el 100% de los encuestados respondieron que si han sido sancionado

NÚMERO 8

8.- Cree usted que en Quevedo hace falta señaléticas de tránsito.

SI o NO Muestra: 100 personas encuestadas.

8.- Cree usted que en Quevedo hace falta señaléticas de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		100			100



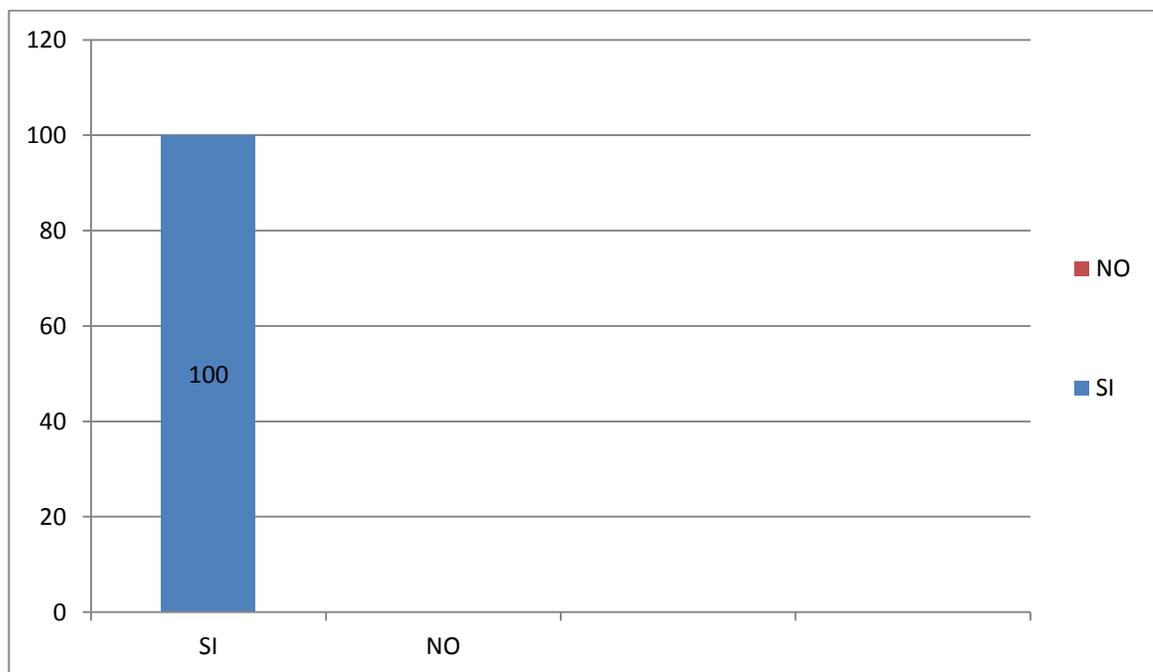
Respuesta.- el 100% se pronunció a favor del sí ya que falta de las mismas son sancionados.

NÚMERO 9

9.- Cree usted que en la Avenida Quito, es necesario construir un distribuidor de tránsito. SI o NO

Muestra: 100 personas encuestadas.

9.- Cree usted que en la Avenida Quito, es necesario construir un distribuidor de tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		100			100

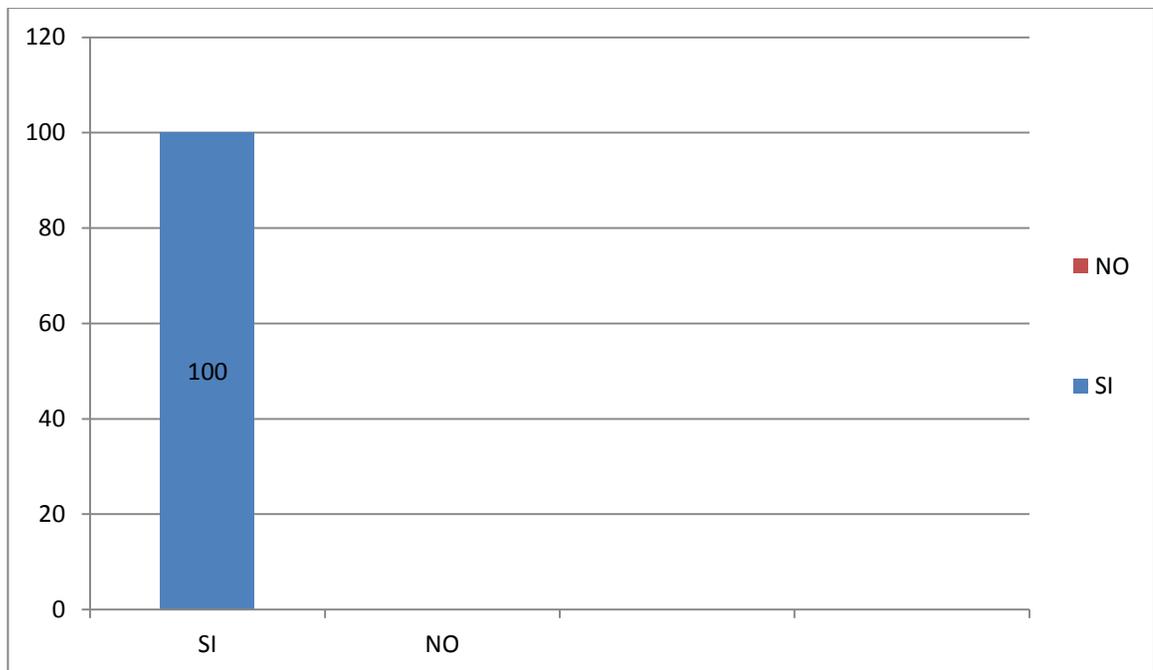


Respuesta.- el 100% de los encuestados se pronunciaron a favor del si, ya que el flujo vehicular es un congestionamiento a cada hora.

NÚMERO 10

10.- Ha sido usted víctima de extorsión por parte de Agentes de Tránsito. SI o NO Muestra: 100 personas encuestadas.

10.- Ha sido usted víctima de extorsión por parte de Agentes de Tránsito. SI o NO	SI	%	NO	%	TOTAL
		100			100



Respuesta.- el 100 % de la población manifiesta que si para evitar trámites engorrosos y ser detenidos.

3.4. PROCEDIMIENTO.

TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS.

Nro.	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTA	%
1	Cree usted que los conductores que circulan por Quevedo respetan las señales de	0	0%	100	100%	100	100%
2	Usted como peatón, respeta las señales de tránsito. SI o NO	70	70%	30	30%	100	100%
3	Ha sido víctima de los conductores irresponsables. SI o NO	60	60%	40	40%	100	100%
4	Cree usted que las infracciones de tránsito en Quevedo ocurren por falta de señalizaciones. SI o	50	50%	50	50%	100	100%
5	¿Cree usted que en Quevedo si existen suficientes señalizaciones de tránsito? SI o NO	80	80%	20	20%	100	100%
6	Usted como conductor respeta las señales de tránsito.	75	75%	25	25%	100	100%
7	Ha sido usted sancionado por irrespetar las señales de tránsito.	100	100%	0	0%	100	100%
8	Cree usted que en Quevedo hace falta señaléticas de tránsito.	100	100%	0	0%	100	100%
9	Cree usted que en la Avenida Quito, es necesario construir un distribuidor de tránsito. SI o NO	100	100%	0	0%	100	100%
10	Ha sido usted víctima de extorsión por parte de Agentes de Tránsito.	100	100%	0	0%	100	100%
	TOTAL	735	735%	265	265%	1000	100%

3.5 COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE LA HIPÓTESIS.

Luego de haber cumplido con el proceso de investigación de campo, se ha llegado a demostrar que la hipótesis planteada, sobre “Las infracciones de tránsito y la seguridad ciudadana en la ciudad de Quevedo”. La desorganización en cuanto a señalizaciones de tránsito más la irresponsabilidad de los conductores y peatones que irrespetan la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad y el Reglamento de aplicación son causales para que Quevedo tenga un alto índice de infracciones de Tránsito.

La reorganización del tránsito vehicular en Quevedo es una medida que debe darse de urgencia, eso permitirá el descongestionamiento vehicular, que constituye uno de los principales factores principales para que ocurran las infracciones de tránsito.

Luego de análisis profundo sobre el congestionamiento vehicular se llega a concluir que Quevedo necesita de señaléticas, y estas a su vez por no existir provocan un caos tanto a peatones como conductores, por lo que es menester construir un distribuidor de tránsito.

CAPÍTULO IV

4. RECURSOS Y PRESUPUESTO.

4.1. RECURSOS HUMANOS

- Investigadora: Noralma María Lara Vera.
- Director de Tesis: Dra. Rosario Zambrano de Vásconez.
- Lectora de Tesis. Dra. Rosario Zambrano de Vásconez.
- Conductores.
- Peatones.
- Agentes Policiales que controlan el tránsito.

4.1 PRESUPUESTO.

- | | |
|---------------------------|--------|
| ▪ Impresión de documentos | .30,00 |
| ▪ Computadora. | 450,00 |

- Impresora. 60,00
- Cartuchos. 46,00
- Impresión de ejemplares de tesis. 50,00
- Fotocopias 20,00
- Anillados. 8,00
- Empasta 27,00
- Cd. 2,00
- Cuaderno académico. 5,00
- Hojas de carátulas.10,00

Total..... \$ 708,00

EQUIPOS.

- Cámara Fotográfica. 260,00
- Grabadora. 60,00
- Revelado de fotos. 50,00

Total..... \$ 410,00

4.2 COSTOS POR SERVICIOS.

▪ Digitación e impresión del Proyecto.	30,00
▪ Digitación del informe final de la tesis.	120,00
▪ Costos por transporte.	40,00
▪ Costas por dirección y asesoría.	80,00
▪ Honorarios a encuestadores.	180,00
▪ Refrigerios.	40,00
Total.-----.	\$ 490,00
Total de la inversión.-----.	\$1.608,00

4.3. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO.

ACTIVIDADES TIEMPO	DICIEMBRE				ENERO				FEBRERO				MARZO				ABRIL			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
IDENTIFICACION DEL TEMA	X																			
FORMULACION DEL PROBLEMA		X																		
IDENTIFICACION DE VARIABLES			X																	
ELABORACION DE LOS DEMAS ELEMENTOS DEL PERFIL DE LA TESIS				X																
ELABORACION DE INSTRUMENTOS DE ENCUESTA					X															
REMISION BIBLIOGRAFICA						X	X													
ELABORACION DEL MARCO TEORICO								X	X	X										
REDACION FINAL DEL PERFIL DEL PROYECTO											X	X								
PRESENTACION DEL PERFIL DEL PROYECTO													X	X						
SUSTENTACION DEL PERFIL															X	X				

BIBLIOGRAFÍA.

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Nacional Constituyente reunida en el Cantón Montecristi, Provincia de Manabí el 24 de Julio del año 2008, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398, el 7 de Agosto del año 2008.
- Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, el día martes 9 de Marzo del año 2011.
- Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 604, el miércoles 3 de Junio del año 2009.

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303, el martes 19 de Octubre del año 2010.

- Ley Nro. 18.191 que Regula el Tránsito de la República de Uruguay.

- Ley Nro. 18.290 que Regula el Tránsito de la República de Chile.

- Constitución de la República del Ecuador, aprobada por la Asamblea Nacional Constituyente en el año 2008, reunida en Monte Cristi, Provincia de Manabí.

GLOSARIO.

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.

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.

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.

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.

BORDILLO.- Elemento que separa la calzada de la acera o vereda.

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.

CARRETERA.- Vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicado fuera de los centros poblacionales.

CONTRAVÍA.- Circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las disposiciones o señales de Tránsito.

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.

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.

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.

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.

PUENTE PEATONAL.- Estructura elevada destinada para el paso de peatones.

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 VIAL: Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad 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 paso 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.

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.

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

VÍA PRINCIPAL.- Calle o carretera en que por dispositivos de control de tránsito instalados, los vehículos tienen preferencia respecto de otros.

CAPITULO V

5.1 CONCLUSIONES.

El trabajo realizado que ha tenido como actores a conductores, peatones, usuarios de transportes públicos, agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo, se desprende que:

- Los conductores, violan las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de aplicación y demás normas que regulan el tránsito en El Ecuador.
- Los peatones por consiguiente irrespetamos cada vez que cruzamos una calle las disposiciones contenidas en la Ley

de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de aplicación y demás normas que regulan el tránsito en El Ecuador, pues no lo hacemos por los lugares indicados para el efecto.

- Los usuarios de las empresas de transporte de tránsito urbano de igual forma irrespetan disposiciones contenidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de aplicación y demás normas que regulan el tránsito en El Ecuador, pues tratamos de embarcarnos y bajarnos de las unidades de transporte en donde les da la gana, conociendo muchas veces las zonas de estacionamiento.
- La corrupción que siempre ha imperado en la ciudad de Quevedo, en las autoridades del control del tránsito ha hecho que no se sancione conforme a las disposiciones de la Ley Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de aplicación y demás normas que regulan el tránsito en El Ecuador.

5.2 RECOMENDACIONES.

- Capacitar a los conductores y peatones sobre el respeto y observancia a las señalizaciones de tránsito, eso evitara cometer infracciones cuyos resultados pueden ser lamentables.
- Concienciar a la ciudadanía Quevedeña a lo importante que es que el peatón y el respeto las señales de tránsito instaladas en varios sectores de la ciudad de Quevedo.
- Persuadir Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Quevedo, para que reubique a los comerciantes informales, quienes utilizan las aceras y veredas de las calles del centro de Quevedo obstaculizando la circulación de las personas que caminan por las calles.
- Conseguir que el Señor Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, por intermedio de la señora Comisaria Municipal, sancione a los propietarios de los establecimientos comerciales que ubican sus vitrinas en las

veredas obstaculizando la visibilidad de las señalizaciones de tránsito colocadas por la Policía Nacional.

CAPITULO VI

6.1 PROPUESTA ALTERNATIVA.

En la ciudad de Quevedo, en la parte céntrica, en la entrada y salida se debe instalar señaléticas con materiales de buena calidad, que permita tanto a los conductores como a los peatones distinguirlas con claridad para evitar cometer infracciones de tránsito que ocasionan perjuicios irreparables para las víctimas.

En la salida desde Quevedo al Cantón Buena Fe, en el sector del parque Rotario, debido a que en la actualidad funcionan varias Escuelas y Facultades y las oficinas de La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Las oficinas de la Casa Judicial, de la

Fiscalía General del Estado, del Comando Sectorial Nro. 8 de la Policía Nacional, el Colegio Nacional Quevedo, El paseo Shopping y varias de las Oficinas del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, es menester que se construya a más del paso peatonal alto, a las señalizaciones cebras y semáforos que existente, se construya un DISTRIBUIDOR DE TRANSITO que permita regular de mejor forma el tránsito y evitar que sigan ocurriendo más infracciones de tránsito.

En el sector del Atascoso, la construcción del obelisco ha evitado que existan infracciones de tránsito en el lugar, y esta experiencia no debería pasar por alto para las autoridades correspondientes, en especial para el Señor Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, autoridad a quien le corresponde la planificación y control del tránsito dentro de la ciudad por disposición del Art. 27 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 604, del día miércoles 3 de Junio del año 2009, en concordancia lo

establecido en el Título V, Capítulo IV, del Régimen de Competencias de la Constitución de la República del Ecuador, y a lo dispuesto en el Literal f) del Art. 55 del Código Orgánico Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303, del día martes 19 de Octubre del año 2010.

Señor Lcdo.

JHON SALCEDO CANTOS.

ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
DE QUEVEDO.

EN SU DESPACHO:

NORALMA MARÍA LARA VERA, haciendo uso de la facultad que me otorga el numeral 23 del artículo 66 de la Constitución del Estado Ecuatoriano, acudo ante usted Señor Alcalde y le presento el siguiente anteproyecto para la construcción de un DISTRIBUIDOR DE TRANSITO en la salida desde Quevedo al Cantón Buena Fe, en el sector del parque Rotario, debido a que en la actualidad funcionan varias Escuelas y Facultades y las Oficinas de La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, La Casa Judicial, La Fiscalía General del Estado, El Comando Sectorial Nro. 8 de la Policía Nacional, El Colegio Nacional Quevedo, El paseo Shopping y varias de las Oficinas del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, las señalizaciones de paso cebras, el puente a desnivel y semáforos que existente, en el sector no es

suficiente para regular el tránsito en y evitar que sigan ocurriendo accidentes.

Atentamente.

Dios, Patria y Libertad

Noralma María Lara Vera.

ANTEPROYECTO PARA LA CONSTRUCCION DE UN DISTRIBUIDOR DE TRANSITO EN EL SECTOR DEL PARQUE ROTARIO, SALIDA DEL CANTÓN QUEVEDO AL CANTÓN BUENA FE.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Considerando:

QUE:

El capítulo Cuarto de la Constitución de la República del Ecuador, trata sobre el Régimen de Competencias, y en el artículo 264 numeral 6) dispone que los gobiernos municipales tengan competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

QUE:

Ninguna Ley puede contradecir lo expresado en la Constitución de la República del Ecuador, sino más bien guardar concordancia con sus normas.

QUE:

El derecho de las personas a transitar libremente por el territorio nacional, está garantizado por el Nral. 14 del Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador.

QUE:

El Art. 55, literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, se refiere a las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal, tienen competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial.

QUE:

El Capítulo VI del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se refiere a las competencias municipales y en su artículo 27 manda que las municipalidades se registrarán de acuerdo a las competencias establecidas en el Título V,

Capítulo IV, del Régimen de Competencias de la
Constitución de la República del Ecuador.

ACUERDA

Disponer que en la salida desde Quevedo al Cantón Buena Fe, en el sector del parque Rotario, debido a la gran afluencia de personas que tienen que transitar de forma obligatoria para acudir a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, a las oficinas de la Casa Judicial, a la Fiscalía General del Estado, distrito de Los Ríos en Quevedo, al Comando Sectorial Nro. 8 de la Policía Nacional, al Colegio Nacional Quevedo, a las instalaciones del Centro Comercial Paseo Shopping, a las Oficinas del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, y personas que habitan en el sector, luego de las formalizadas pertinentes relacionadas con la citación, se construya un DISTRIBUIDOR DE TRANSITO que permita regular de mejor forma el tránsito y evitar que sigan ocurriendo más infracciones de tránsito.

Cúmplase y comuníquese.

Quevedo, a 14 de Junio del año 2012.

Lcdo. Jhon Salcedo Cantos.

Alcalde

Dr. Joffre Velásquez Sánchez

Procurador Síndico.

6.2 OBJETIVOS.

6.2.1 OBJETIVO GENERAL.

Contar en Quevedo con señalizaciones que permitan un tránsito vehicular y peatonal sin peligros y disminuya el índice de fracciones.

6.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Conseguir que en Quevedo disminuyan las infracciones de tránsito que han ocurrido por falta de señalizaciones.
- Lograr que todos los actores del tránsito vehicular y peatonal observen y respeten las señalizaciones de tránsito para evitar cometer infracciones.
- Evitar que las calles de Quevedo sigan tiñéndose de sangre de víctimas inocentes

6.3. CONTENIDO.

La investigación sobre el tema “LAS INFRACCIONES DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD CIUDADANA EN LA CIUDAD DE QUEVEDO” ha permitido descifrar las hipótesis relacionadas con los altos índices de accidentes de tránsito que ocurren en Quevedo, analizados en una forma prácticas desde varias ópticas como la de los conductores, peatones, agentes policiales y ciudadanía en general.

Desde el contexto legal, se ha estudiado detenidamente las disposiciones de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General de Aplicación, cuerpos legales en los cuales encontramos de una forma clara las disposiciones legales y reglamentarias que deben observar conductores y peatones y la forma como deben actuar los agentes policiales encargados del control del tránsito y los jueces de Tránsito.

El 19 de Octubre del año 2010, entró en vigencia el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la misma que en cumplimiento a lo establecido en la Constitución de la República, establece una reorganización territorial del Estado, incorporando nuevas competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, estos deben asumir la competencia y el control del tránsito dentro de su jurisdicción territorial, por lo que se ha realizado un análisis profundo de la mencionada Ley con las Leyes que regulan el tránsito en las Repúblicas de Uruguay y Chile, en donde también el control del tránsito desde hace muchos años lo tienen los municipios.

En cuanto tiene que ver con las señaléticas de tránsito, se ha logrado determinar que en Quevedo, las señalizaciones que existen son de pésimo material, calidad y poco visibles lo cual conlleva a que los conductores irrespeten las mismas y cometan las infracciones de tránsito, que a decir verdad ocurren todos los días con resultados y consecuencias fatales.

Ante los hechos ocurridos es necesario que en Quevedo se construyan instalen señalizaciones y en la vía a Quito se construya un distribuidor de tránsito que evite el cometimiento de accidentes de tránsito y así poder se salvaguardar la seguridad de cientos de personas, hombres y mujeres, niños y ancianos que deben cruzar la calle para dirigirse a la Universidad Estatal, a la Casa Judicial, al Colegio Nacional Quevedo, a las Dependencias de la Fiscalía, Al Comando sectorial de Policía Nro. 8, al Paseo Shopping y al domicilio de las personas que habitan en el sector.

ANEXOS

ANEXO Nº 1

CALLE BOLÍVAR TRANSITO EN HORA PICO, VERDADERO CAOS.



ANEXO Nº 2

ACCIDENTES DE TRÁNSITO, IMPRUDENCIA DE CONDUCTOR



ANEXO Nº 3

DESORDEN EN EL ESTACIONAMIENTO VEHICULAR.



ANEXO Nº 4

QUEVEDO NECESITA SEÑALETICAS Y ORDENAMIENTO VEHICULAR.



ANEXO Nº 5

CALLE SIETE DE OCTUBRE, INVADIDA POR MOTOS, MAL ESTACIONADAS.



ANEXO Nº 6

CAOS VEHICULAR EN EL CENTRO DE QUEVEDO.



ANEXO Nº 7

PEATONES CAMINANDO POR ZONAS PROHIBIDAS.



ANEXO Nº 8

SEÑALES DE MALA CALIDAD



ANEXO Nº 9

DESORDEN EN QUEVEDO, MOTOS PARQUEADAS EN EL CENTRO, OBSTACULIZAN LOS PASOS PEATONALES.



ANEXO Nº 10

CALLE BOLIVAR, EN MAL ESTADO Y SIN SEÑALETICAS.



ANEXO Nº 11

PEATON IRRESPONSABLE.



ANEXO Nº 12

DESORDEN Y CAOS VEHICULAR.



ANEXO Nº 13

ACCIDENTE DE TRANSITO EN LA VIA BUENA FE - QUEVEDO.



ANEXO Nº 14

CALLE BOLIVAR, SIN NADA DE MATERIAL LOGISTICO, UN VERDADERO DESORDEN.



ANEXO Nº 15

CALLE DECIMA TERCERA, MOTOCLISTA SIN LLEVAR EL CASCO.



ANEXO Nº 16

PARROQUIA SAN CAMILO, VIA A GUAYAQUIL, ROMPE VELOCIDAD
DESTRUIDO, SEÑALES NO VISIBLES.



ANEXO Nº 17

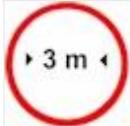
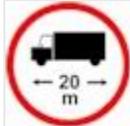
SEÑALES QUE SE DEBEN UTILIZAR EN QUEVEDO

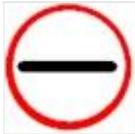
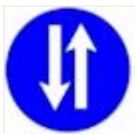
SEÑALES DE TRANSITO DE PREVENCIÓN				
				
Curva	Camino Sinuoso	Curva Pronunciada en S	Proximidad de semáforos	Cruce de caminos a nivel
				
Camino lateral	Bifurcación	Rotonda	Incorporación de Tránsito	Estrechamiento de calzada
				
Estrechamiento de calzada	Puente angosto	Calzada irregular	Resalto o loma	Badén
				
Pendiente pronunciada	Zona de derrumbes	Proyección de gravilla	Calzada resbaladiza	Altura limitada

				
Ancho limitado	Puente móvil	Túnel vehicular	Calzada dividida	Doble circulación
				
Viento lateral	Presencia de animales	Animales libertad	en Cruce de jinetes	de Ciclistas
				
Zona escolar	Niños	Salida de ambulancias	Tranvía	Vuelos a baja altura
				
Maquinaria agrícola	Flecha direccional	Prevención de pare	Fin zona de derrumbe	Fin de calzada resbaladiza

SEÑALES DE TRANSITO DE REGLAMENTACIÓN

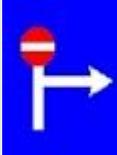


Pare	Ceda el paso	Contramano	Prohibido seguir adelante	Prohibido girar a la izquierda
				
Prohibido girar a la derecha	Prohibido girar en U	Prohibido el cambio de carril	Giro a la derecha solamente	Prohibido adelantar
				
Prohibido circular automotores	Prohibido circular vehículos de carga	Prohibido circular vehículos de tracción sangre	Prohibido circular bicicletas	Prohibido circular maquinarias agrícolas
				
Prohibido circular con animales	Prohibido tocar bocina	Prohibido Estacionar y Detenerse	Prohibido estacionar	Prohibido circular peatones
				

Prohibido circular vehículos de peso mayor al indicado	Prohibido circular vehículos de altura mayor a la indicada	Prohibido circular vehículos de ancho mayor al indicado	Prohibido circular vehículos de longitud mayor que la indicada	Velocidad de máxima permitida
				
Tránsito pesado por carril derecho	Peatones deben caminar por su izquierda	Prohibido pasar sin detenerse	Estacionamiento reglamentario	Carril exclusivo transporte público
				
Uso obligatorio de cadenas para la nieve	Circulación obligatoria	Comienzo de doble sentido de circulación	Comienzo de sentido único de circulación	Velocidad de máxima permitida
				
Prohibido	Circulación	Circulación	Referencia de	Circulación

circular	en	exclusiva	exclusiva	avances	obligatoria
moto		para motos	para bicicletas		

SEÑALES DE TRANSITO DE INFORMACIÓN

				
Nomenclatura de autopista	Balneario	Bar	Camino o calle sin salida	Campamento
				
Comienzo de autopista	Correo	Zona de detención de ómnibus	Campamento para casas rodantes	Estación de servicio
				
Fin de autopista	Zona de Estacionamiento	Gomería	Hotel	Aeródromo

				
Lugar de picnic	Museo	Información de destino	Plaza	Policía
				
Primeros auxilios	Vista de interés	Servicio de restaurante	Ruta Nacional	Carretera Panamericana
				
Ruta Provincial	Servicio mecánico	Teléfono	Taxi	Teleférico
				
Estación de ferrocarril	Terminal de ómnibus			