

INTRODUCCIÓN

En nuestro país es común enterarse a diario por los medios de comunicación de los accidentes de tránsito, quién de nosotros no ha tenido esa impactante noticia de lo que un amigo a un vecino o algún familiar está en la clínica en un hospital o en la morgue producto de un arrollamiento producido por un individuo detrás de un volante, en la mayoría de los casos los conductores detenidos se encuentra uno con una realidad, falta de documentos o licencia para conducir, o en estado de caducidad, menores de edad y otros en estado etílico las estadísticas son alarmantes en el año 2010, hubieron 105 muertos, 628 heridos, 336 en estado de embriaguez y 17.830 contravenciones según los datos proporcionados por la Sub-Jefatura de Tránsito de nuestra ciudad, esta tamaña irresponsabilidad de quienes cometen estos accidentes han dejado secuelas de dolor, lágrimas y sobre todo hogares sin padres, madres, hermanos, etc.

En la ciudad de Quevedo, el desconocimiento de las normativas de tránsito no han sido la excepción así nos dió a conocer el Dr. José Cedeño Hablits Juez Segundo de Tránsito de Los Ríos en esta ciudad, pero a qué se debe ese desconocimiento es la pregunta del millón, según los conocimientos que he adquirido durante los veinte años de chofer profesional, el problema radica a como se otorgaban y como se están otorgando las licencias de conducir de manera irresponsables por partes de los Sindicatos de Choferes, las escuelas de Conducción, para luego con un examen que a decir de muchas personas con las que conversé con una cantidad de dinero que no superan los veinte dólares ese examen se lo dan realizado personas que trabajan para determinado funcionario, todos estos actos indebidos ponen en duda el profesionalismo con el que deberían salir los señores conductores.

En este trabajo investigativo, he tratado por todo los medios de ver donde se encuentra el problema muchos dirán que necesitamos otra Ley , donde se sancione mucho más fuerte a los conductores infractores, pero yo me pregunto acaso el ser humano bajo los efectos del alcohol o las drogas podrán darse cuenta en ese momento de lo grave que son las leyes en caso de ser detenido por un elemento de la Policía Nacional, personalmente pienso que no, por lo que con la experiencia como conductor profesional y basado en que no existe sanción o multa alguna para cambiar los altos índices de accidentes de tránsito en mi ciudad , en mi país considero que con una capacitación técnica, educativa, preventiva y sobre todo honesta, real podemos disminuir estos índices alarmantes de accidentes de tránsito producto de la irresponsabilidad del profesional y no profesional en complicidad por quienes hasta el día de hoy emiten y renovar licencias que en muchos caso solo sirven para quitar la vida de inocentes en las carreteras.

Amparándome lo que dice la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su art. 1, que habla del objeto de la Ley y que dentro de su propósito es proteger a las personas que se trasladan de un lugar a otro, que en su art. 2, de los Principios generales, se fundamenta , en el derecho a la vida, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, para esto es necesario la CAPACITACIÓN real y honesta de los conductores, donde hemos visto que en otro países han mejorado el sistema de obtener y renovar licencias gracias a la voluntad que los ciudadanos han puesto en este tipo de cursos, en nuestro país a diario lamentamos estos hechos de sangre, dolor y muerte en unidades de transportes públicos y privados, la justificación de este trabajo la fijo porque no es posible que después de obtener la licencia de conducir un ciudadano, este se acerque a un curso luego de que ha transcurrido cinco años es inaudito, pues considerando lo que ampara nuestra Constitución en seguridad, transporte, la posibilidad de aportar con mis pensamientos en buscar una solución a este grave

problema, me he permitido realizar este trabajo de una manera seria, escuchando a cada uno de los actores, recurriendo a los métodos y técnicas de investigación acordes a estas inquietudes, los mismos que me supieron otorgar resultados creíbles y fácilmente demostrables, con conclusiones y recomendaciones claras y precisas donde finalmente la propuesta jurídica me lleva a un solo lugar INCREMENTAR EL INCISO 1 AL ART. 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL

1.1 EL PROBLEMA

1.1.1. PROBLEMA GENERAL

¿De qué manera influyen los factores Jurídicos, Sociales y Educativos presentes en la LOTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, que provoca alto índice de accidentes de tránsito, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

1.1.2. PROBLEMA ESPECÍFICO

1.- ¿De qué manera influye la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, que no garantizan la seguridad vial en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

2.- ¿Cómo influye el desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores, que incrementa el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo en el año 2010?

3.- ¿Cómo influye la carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales, en la prevención de los accidentes de tránsito, que generan inseguridad a los usuarios de las vías, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

1.1.3. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

CATEGORÍAS DE ESTUDIO.- El tema es escogido por afectividad, por tanto la primera categoría de estudio es el dominio sobre la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Constitución de la República, Tratados y Convenios internacionales.

DELIMITACIÓN TEMPORAL: Teniendo en cuenta éste mi proyecto de investigación para tesis, el mismo que se efectuó en el año 2010, teniendo los meses de enero, febrero y marzo del presente año (2011) durante el cual tendré que estructurar mi investigación para conocimiento de la sociedad de la ciudad de Quevedo, y del todo el país.

DELIMITACIÓN ESPACIAL: Es importante delimitar el sitio en el que se aplicará de manera concreta la investigación realizada para estructurar el presente proyecto de investigación. Resaltando que el mismo se realizará en la ciudad de Quevedo, indicando que para obtener información se recurrirá a la fiscalía, Juzgados de Transito, Comisión Nacional de Transito de la ciudad de Quevedo.

1.2 PROBLEMATIZACIÓN

1.2.1. CONTEXTO REGIONAL

Nuestro país es el cuarto a nivel mundial y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte, según un informe de Justicia Vial. La primera causa de muerte en el Ecuador para menores de 5 a 14 años, son los accidentes de tránsito. Cuando en otros tiempos las principales causas de muertes era la sarampión, tifoidea, desnutrición entre otras.

Los accidentes de tránsito provocan 117.900 discapacitados en últimos seis años. Tenemos récord a nivel latinoamericano. De acuerdo a la

prensa, en muertes en accidentes de tránsito, sólo nos supera Brasil con 198 muertos, y Bolivia con 42 muertos.

Los famosos feriados que en nuestro país superan los seis más conocidos como son, Carnaval, Semana Santa, 10 de Agosto, Navidad, Fin de año, Día de los Fieles Difuntos entre otros y aunque parezca mentira la mayor cantidad de accidentes vehiculares simultáneos y con muerte, se produce en la llamada “semana santa”. Al ser una temporada de asueto, por un decreto religioso-laico-estatal, millones de personas se desplazan por tierra a playas y lugares de ocio y naturaleza. Miles no llegan; otros miles no vuelven a casa o vuelven en camilla, cuadripléjicos, huérfanos o sin hijos. Y la santa iglesia no ha dicho nada que yo recuerde o se destaque. La principal causa de esos accidentes es el estado etílico de los conductores, en su mayoría hombres –las mujeres tienen la fama de ser pésimas conductoras, pero al menos no son tan torpes para embriagarse y tomar el volante. Recordemos que muchas festividades y ceremonias religiosas tienen como nexos principales el licor.

Siguiendo la estadística a nivel sudamericano, el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que emite la Organización Mundial de la Salud, luego de **Argentina**, el segundo lugar lo ocupa **Venezuela**, con una tasa de 20 muertos por cada 100 mil habitantes. Tercero **Perú**, con 11,8 muertos por cada 100 mil habitantes. **Colombia**, con 11,3 fallecidos. **Brasil** recién se ubica en 5to lugar por la tasa de muertos en ocasión de accidentes de tránsito, con una relación de 11,2 por cada 100 mil personas. **Chile**, con 11,0 muertos. **Paraguay**, con una tasa de 10,9 fallecidos cada 100 mil personas. **Uruguay** 9,4, **Ecuador**, sólo 8,6 muertos por cada 100 mil habitantes. Y **Bolivia**, si bien registra la menor tasa de Sudamérica, con 6,8 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes, ocurren 55 accidentes de tránsito por día. Resulta que Ecuador a nivel regional está en penúltimo lugar. Si uno se horroriza como ecuatoriano y dice que acá es el peor lugar del mundo o

con los conductores menos calificados, hay que mirar a los Estados Unidos, el paraíso de las libertades y leyes perfectas, donde 44.500 muertes ocurren al año por accidentes de tránsito, la principal causa de muerte entre los hispanos menores de 34 años de edad. Este país registra una tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes de 15,2; en tanto que en España es de 15,5. En el mundo, según la OMS, se estiman en más de 1'200.000 muertos y de 35'000.000 de heridos en accidentes por año. La segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial entre los jóvenes de 5 a 29 años de edad, y la tercera entre la población de 30 a 44 años y de hasta 50 millones más de personas heridas o discapacitadas. Los costos económicos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito se calculan en 518 mil millones de dólares por año. Estas cifras son astronómicas comparando solamente que nuestra deuda externa llega a los 14 mil millones de dólares, lo que significaría que nuestra deuda y prácticamente la deuda de Sudamérica y Centroamérica, todo esto ocasionado por la imprudencia a nivel mundial.

TITULO III
EL USUARIO DE LA VÍA PÚBLICA
CAPITULO I

Capacitación

ARTÍCULO 9.- EDUCACIÓN VIAL. Amplíanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;

- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.

ARTICULO 10.-CURSOS DE CAPACITACIÓN. A los fines de esta Ley, los Funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

ARTICULO 12.-ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

Licencia de Conductor

ARTICULO 14.-REQUISITOS.

a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Un examen médico psicofísico que comprenderá: (Expresión vetada por art. 3° del **Decreto N° 179/1995** B.O. 10/2/1995)
Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.
5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental.
6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:
 - 6.1. Simulador de manejo conductivo.
 - 6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.
 - 6.3. (Punto vetado por art. 4° del **Decreto N° 179/1995** B.O. 10/2/1995)
 - 6.4. (Punto vetado por art. 4° del **Decreto N° 179/1995** B.O. 10/2/1995)

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los Conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente ARTICULO, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

ARTICULO 17.-MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al ARTICULO 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

ARTICULO 20.-CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores Profesionales.

Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del

solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

“He procedido a corregir las faltas ortográficas, respetando el contenido del texto”

ANÁLISIS DEL DERECHO COMPARADO.

La forma como Argentina estudió, analizó, y puso a conocimiento de la ciudadanía como la Ley 24.449, de Tránsito y que entró en vigencia en febrero de 1995, fue explícita donde puntualmente en su artículo 20, manifiesta lo siguiente: Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, esto quiere decir que los cursos en esa nación son permanentes como lo establece el artículo 10, de esta misma Ley, a los facilitadores, porque el alto índice de accidentes de tránsito en ese país también se debió a la corrupción existente en las escuela de conducción, por considerar que lo mismo está ocurriendo en nuestro Ecuador considero que nuestra Ley en su art.

5 debe de ser enmendado para ser más específico en la materia de capacitación a los choferes profesionales y no profesionales.

1.2.2 CONTEXTO NACIONAL

Con la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, que fue creada en Montecristi-Manabí en el año 2008, y que la mayoría de los ecuatorianos pusimos esperanzas de que esta normativa Jurídica iba a solucionar los problemas de tránsito en nuestro País simplemente nos equivocamos, se recabaron comentarios y sugerencias de los diferentes gremios, asociaciones, sindicatos, por parte de los señores Asambleístas se asesoraron de las diferentes Leyes de los países vecinos, para ello se invitaron a diferentes Juristas que han sido estudiosos de los Derechos internacionales, con todos esos conocimientos y recomendaciones entro en vigencia esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, se endurecieron las penas, sanciones , pero lamentablemente según los índices de accidentes en nuestro país aumentó , como que queda el sabor amargo y dulce, entonces cual sería el problema en sí, por la cual sigue perdiéndose vidas humanas en las diferentes carreteras del Ecuador, los porcentajes de accidentes son alarmante en torno a irresponsabilidad de los Choferes profesionales y no profesionales, leí en un corte noticioso al señor Carlos García, Secretario del Sindicato de Choferes del Carchi que está de acuerdo con la capacitación , pero que le molesta cuando se afirma que un chofer profesional con licencia tipo E tiene que hacer un cupo de capacitación en Aneta para obtener una licencia tipo B o Sportman.

Con estas actitudes de quien debería o no, dictar los cursos de Capacitación y más aún cuando se pone en consideración de la ciudadanía todos estos problemas, lo que hacen es crear desconfianza, es que ya ha habido denuncias de corrupción por estudiantes que no iban a los cursos pero que sin embargo se les otorgaban estas licencias en los

diferentes Sindicatos de Choferes Profesionales del País, pero este mismo señor García afirma lo siguiente: que se requiere cursos de capacitación, en especial de relaciones humanas y que Desde que se aprobó la ley de tránsito no se cuenta con un curso de capacitación y que fue ofrecido por el Gobierno. Si bien es cierto, que no comparto las opiniones del dirigente de la Provincia del Carchi entorno a no asistir a cursos de capacitación en Aneta, pero le doy la razón en su afirmación a los ofrecimientos del Gobierno y que no han sido cumplidos, pero también las críticas son para las escuela de conducir donde se denuncia que las licencias B son obtenidas en 15 días según el señor José Romo tulcaneño, mientras que para María Fernanda Guerrero Directora de Aneta –Tulcán los choferes profesionales deben seguir especializándose y tengan una mejor formación.

Es fácil deducir, que en este problema existen intereses creados tanto por los Sindicatos de Choferes y por parte de las Escuelas de Conducir, por un lado están los que tenían desde hace muchísimo tiempo atrás la responsabilidad de hacerlo, pero que sin embargo, no lo hicieron de una forma seria y con responsabilidad, permitiéndoles a una gran mayoría conducir con licencias que no debieron emitirse, y que no quieren ser capacitados por lo que ellos ahora llaman competencia, y que no es posible que teniendo ya una licencia tipo E se le exija ir a los cursos de 15 días para que le den una de tipo B.

Los accidentes de tránsito en nuestro país han marcado un sin número de expectativas hacia la opinión pública entes sociales, políticos de los cuales los medios de comunicación los han hecho público y por ende es de conocimiento vuestro por los cuales cada uno de nosotros nos convertimos en peritos en la materia dando opiniones que en muchísimo de los casos son erróneos y que para otro grupo de personas pueden ser acertadas, hace poco tiempo se conoció del atropellamiento y muerto de 17 personas en el sector de la perimetral o entrada de la 8 en la ciudad de Guayaquil, se pudo establecer y porque hubo la detención de quien

conducía el vehículo estaba en estado etílico, conduciendo con credenciales suplantadas a su hermano, miembro de la Comisión de Tránsito del Guayas, lo que para cualquier persona común y corriente daría a entender que muchísimas personas hacen uso de cualquier documento para poder conducir un vehículo sin importar las desgracias personales que se ocasionan producto de accidente de tránsito provocado de manera irresponsable, fraudulenta y que cuando fue visto por la mayoría de los ecuatorianos hubieron ciertos sectores que defendían abiertamente a ese conductor, no nos olvidemos caso similar que en el mismo año 2010 un reconocido futbolista ecuatoriano ocasiono un accidente de tránsito en estado etílico provocando la muerte de un ciudadano profesional de la psicología, a nivel político la esposa del Señor ex Fiscal de nuestro país se vio envuelta en un accidente en pleno centro de la ciudad de Quito y que hasta el momento aun persiste la duda de los familiares de la fallecida no lo provoco quien se inculpo un miembro de su seguridad cuando clara y tipificada mente nuestro Código Penal prohíbe inculparse, y así podemos enumerar decenas y cientos de casos que han ocurrido en nuestro país los mismos que han sido de dominio público pero que sin embargo la justicia aun aguarda silenciosamente, dado que en algunos de ellos se comprobó hasta la saciedad que se conducía en estado etílico pero que sin embargo, se argumentaron otros tipos de delitos encubriéndose las verdaderas razones y motivos por las cuales fueron ocasionados.

LOCAL Y/O INSTITUCIONAL

La Provincia de Los Ríos es la puerta de la zona costera con la serranía donde bajan un sin número de vehículos que por su labor comercial llegan hasta la provincia del Guayas, Manabí, Bolívar, Cotopaxi, Los Tsachila se convierten en un tránsito obligatorio por estas carreteras para diferentes personas de todo tipo de condición cultural y que a lo mejor con pleno desconocimiento de sus vías hacen de esta provincia una de las más inseguras y poco confiables para el transportista, solo en el año 2010

ocurrieron 1873 accidentes de tránsito de los cuales según los reportes de la Jefatura de Tránsito de Los Ríos la ingesta de alcohol representó 917 casos comprobados y la gran pregunta es ¿cuántas de esas personas fueron sentenciadas? si esos accidentes nunca fueron tomados en cuenta por los medios de comunicación a nivel nacional como si lo hicieron con los antes mencionados acaso será porque se trataba de personas famosas o reconocidas a nivel nacional o a lo mejor lo hicieron con el ánimo de hacer daño ya sea por intereses deportivos, políticos o sociales, en nuestra ciudad triste es reconocer que en la mayoría de los casos que hubieron estos tipos de accidentes provocados por personas en estado etílico, menores de edad generalmente no llegan a conocimiento del señor Juez o fiscal dado que se llegan a los famosos acuerdos entre familiares del perjudicado y el autor lo que para el señor Juez de tránsito de la ciudad de Quevedo le sorprende dado que sus datos estadísticos no son registrados y cualquier persona pensaría que estas son carreteras de paz y tranquilidad pero quienes estamos viviendo en esta zona del país estamos conscientes de los diferentes accidentes, roses, choques, bloques que existen pero sin embargo se aprueban los famosos arreglos extrajudiciales, actas transaccionales y los acuerdos reparatorios y que en otras palabras esto solo significa que aquí no ha pasado nada, será eso justicia, esto es lo que queremos, o podrá existir alguna forma de remediar donde lo único que no prime sea el dinero, sino la concienciación del respeto a la **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**.

Los datos estadísticos emitidos por la Sub-Jefatura de Tránsito de Quevedo dan a conocer las siguientes cifras que en el año 2010 se registraron 533 accidentes de tránsito los mismos que dieron como resultado 105 muertos, 628 heridos, 336 en estado de embriaguez 3300 vehículos retenidos, 17.830 contravenciones emitidas y 2097 operativos, estas estadísticas son claras para lo que estamos seguro está aconteciendo en Quevedo ¿Por qué? Según los que nos informaba el

señor Juez de Tránsito de la Provincia de Los Ríos apenas en el año 2010 en ese Juzgado solo llegaron a conocer 4 Juicios, esto viene a contrastar con los datos estadístico que maneja la Policía Nacional pues entonces algo está pasando, prima aún más los famosos trances que lo o lo que es peor las coimas, a ciertos elementos policiales que llegan primero a los hechos (lugar del accidente), es por esto que nos permitimos decir que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial promulgada en Montecristi, no se está respetando, no existe la coordinación seria de quienes tienen que hacer respetar lo que tipifica la mencionada Ley, pero también tiene que corregirse lo que a los señores Asambleísta se les pasó por alto de acuerdo a mi opinión y que los estoy poniendo a consideración de la ciudadanía no solamente de mi cantón Quevedo sino de nuestro País.

Quien debería Capacitar a los Choferes?

Con estos problemas que son evidentes, lo más sensato es que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte terrestre Transito y Seguridad Vial, sea la encargada de buscar un mecanismo para darle solución a estos impases que lo que ha generado muchas dudas y muertes en la carretera del país, pero también hay que garantizar lo que estipula los dos primeros art. de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, cuando de manera tácita primero protege a las personas y garantiza el derecho a la vida, y como segundo garantiza la preparación y capacitación de los choferes profesionales y no profesionales.

¿Se debe o no capacitarse periódicamente a los choferes profesionales y no profesionales?

Coincidentemente las dos partes que tienen a su cargo la preparación de los conductores están de acuerdo que se deben seguir capacitando, pero el asunto radica, cuando las dos instituciones han sido cuestionadas por

lo que es imperativo que el estado tome las riendas con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte terrestre Transito y Seguridad Vial, la posibilidad de dictar cursos de capacitación que sirvan para asegurar el canje de la licencia después de cinco años.

¿Qué tipo de capacitación y observaciones deben someterse los choferes profesionales y no profesionales?

La capacitación tiene que ser teórica, hacer comprender que siempre existirá una duda cuando se es chofer, es que se da por entendido que el dominio del vehículo lo tienen el peligro radica cuando se abusa de él, que al calor de los tragos se quiere conducir, que los menores de edad buscan la forma de conducir cuando todos sabemos que la capacidad de reacción de un menor es menos que la de un mayor,

1.2.3. ACTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

A continuación pongo a consideración algunos reportajes de diversos medios de comunicación escrita a nivel nacional, quienes publicaron varios hechos noticiosos donde sus protagonistas son precisamente los choferes que se han visto involucrados en los accidentes de tránsito.

PAÍS

Más de 7.000 accidentes en 2010

REALIDAD. Por la velocidad permitida, en las grandes avenidas son más comunes los accidentes El incremento de los accidentes de tránsito en lo que va del año motivó a la Policía a retomar las campañas que venía ejecutando hasta finales del año pasado, y que se suspendieron por la elaboración de la nueva Ley que rige a los conductores.

Según el vocero de la Dirección Nacional de Tránsito, Juan Zapata, la principal causa de este tipo de incidentes son las imprudencias de los choferes profesionales.

De acuerdo con los datos proporcionados por la Policía, desde el primero de enero hasta el 16 de junio de este año, se registraron 7 mil 309 accidentes de tránsito. De los cuales, mil 31 fueron ocasionados por vehículos dedicados al servicio de alquiler; es decir, buses, taxis, camionetas y automotores de carga.

En el mismo periodo, la Policía registró, a nivel nacional, 105 personas muertas por esta causa.

En Pichincha

En total, 2 mil 225 accidentes de tránsito se dieron en Pichincha. De esos, 333 fueron ocasionados por los vehículos de servicio de alquiler. Se reportaron 10 muertos en este período por esta causa, a esta cifra hay que sumarles las tres personas que fallecieron cuando el cabezal de un tráiler se metió dentro de una vivienda en el sector de Guamaní, en el sur de la capital.

Además, en los reportes de la Policía se registran 257 heridos por este motivo.

En Guayas

La auditoría al sistema vial de la provincia, emitida por la Comisión de Tránsito ratifica que la causa que mayor accidentes ocasiona es la imprevisión del conductor, la misma que ha tenido un notable incremento, en los últimos años.

La Comisión destaca que en enero de este año hubo 734 accidentes; en febrero, 736; en marzo, 769 y en abril, 670, lo que muestra un total de 2.909 accidentes de tránsito.

En Manabí

Más de 150 heridos y 20 muertos han quedado de decenas de accidentes de tránsito que se han suscitado en las carreteras manabitas en los últimos dos meses. Uno de las tragedias, que aún es recordada, es la del bus de la cooperativa Esmeraldas, en el que murieron 2 mujeres. Varios heridos se mantienen en estado crítico.

En Cotopaxi

Hasta mayo se registraron 327 vehículos accidentados. De estos, según la cifras de la Policía, en la provincia se accidentaron 111 automóviles, 19 buses, 5 busetas, 24 camiones y 29 camionetas, 20 motocicletas, la mayoría en La Maná. La cifra se ha elevado en la transportación pública, ya que muchas veces los conductores manejan los carros cansados.

En Tungurahua

Solamente en mayo se registraron 68 accidentes, en los cuales fallecieron seis personas. En lo que va de junio se han registrado 7 muertos y 25 heridos, lo que constituye un promedio alto a escala nacional. Los puntos críticos son la Panamericana Norte, la avenida Bolivariana, avenida Atahualpa y avenida Manuelita Sáenz, según los datos de la Jefatura de Tránsito.

En Carchi

Se registraron siete accidentes de transporte público, aunque no dejaron hechos lamentables. Uno de los factores para que se produzcan es la impericia de los conductores y las curvas pronunciadas que hay en ciertos sectores de la provincia.

Otro de los problemas es la insistencia de los conductores por recoger la mayor cantidad de pasajeros.

En Esmeraldas

La Jefatura de Tránsito de Esmeraldas registra 78 accidentes que han dejado 19 muertos y 55 heridos. La impericia se mantiene como la causa principal. Por este motivo se han dado 63 accidentes, 8 por embriaguez y 6 por la imprudencia de peatones.

En la zona urbana de la Ciudad se han registrado 58 percances y 20 en la zona rural.

En Imbabura

En lo que va del año, el único accidente de tránsito protagonizado por un bus de transporte público se registró el pasado 22 de mayo. Más de 40 personas resultaron heridas, entre ellas una mujer que perdió una mano. El conductor, Tito Espinosa, fue trasladado al hospital Eugenio Espejo de Quito en donde le amputaron el brazo izquierdo.

En El Oro

Alrededor de 500 accidentes se han registrado. La mayoría de ellos, según datos de la Policía de Tránsito, por impericia o imprudencia de los conductores de vehículos particulares. Estos hechos han dejado como 415 víctimas, entre muertos y heridos.

En Zamora

En el presente año, el transporte público no ha sufrido percances en la provincia oriental, pero sí el privado, incluso con saldos fatales y cuantiosas pérdidas económicas.

Uno de los percances se suscitó la noche del 16 de abril, en la vía Zumbi-Yantzaza, aparentemente por exceso de velocidad. Allí no hubo muertes, pero sí daños materiales cuantiosos.

En Loja

Desde enero hasta el momento se han registrado 130 accidentes de tránsito. De ese número, 44 corresponden al transporte público. Los fallecidos no superan la docena, según la información oficial.

El jefe del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito, Andrés Borja Cañas, observa que los percances vehiculares se dan por el exceso de confianza de sus pasajeros.

En Santo Domingo

En los 303 accidentes de tránsito registrados entre enero y mayo, se han visto involucrados 462 vehículos, de ellos 34 son buses. Aunque la Policía no lleva un registro de cuántos taxis, entre ejecutivos y amarillos, protagonizan accidentes, en la mayoría de ellos se ha visto involucrado, al menos uno.

De hecho, 79 conductores con licencia tipo E (choferes profesionales) se han visto implicados en los incidentes viales. Otro problema es que varios buses son manejados por personas sin licencia profesional.

Retomar medidas

Según Zapata, para reducir estas cifras es necesario desempolvar la campañas que, según el uniformado, tuvieron éxito, como la de los Corazones Azules'.

Además, señaló que se volverán a organizar charlas con los representantes de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte de Pasajeros por Carretera (Fenacotip).

EL DATO

El 92 % de los accidentes de tránsito **son ocasionados por fallas humanas.**

EL DATO

La mayor cifra de muertes se ha dado en Guayas, con 506.

EL DATO

En Santo Domingo se han registrado 303 accidentes.

LA CIFRA

2.225 accidentes se han dado en Pichincha.

LA CIFRA

150 heridos ha habido en Manabí.

Domingo 12 de julio de 2010

ACCIDENTES LOS DE TRÁNSITO

Disculpen si esto pueda parecer crudo o burdo decirlo así. Pero en sustancia, la violencia en las vías, el drama en tierra es mayor de lo que sucede allá arriba, donde los pilotos son tipos más capacitados y entrenados para manejar ese aparato, que lo que suelen estar no solo

simples choferes amateurs sino conductores ebrios detrás de un volante de un 4x4 de lujo. Basta mirar las estadísticas:

La misma Francia, donde sus parlamentarios deberían a diario comenzar sus reuniones con un minuto de silencio, por todos los fallecidos en sus calles y carreteras: en 2003 había reducido sus víctimas fatales viales en un 30%, salvando así a cerca de 1.500 personas, lo que equivale a decir que 4.500 eran las muertes, un promedio de 12,5 muertos por día.

En el continente americano, casi 130.000 personas mueren anualmente a consecuencia de los accidentes de tránsito, Sudamérica representa el 38%. De ahí, por país, la cosa es igual de trágica. En 2003 en Argentina, 10 personas fallecían por día debido a accidentes de tránsito. En 2010 la cifra de muertos subió a 16. Y si uno abre un periódico para leer las estadísticas, el manejo informativo suele ser poco objetivo. Cae en lo tremendista y escandaloso. Cada país, paradójicamente, quiere auto-torgarse el liderazgo en accidentes, como si eso fuera un aliciente o un mérito a nivel de ránking global. Miremos estas pautas informativas de diario La Nación de Buenos Aires, de Diario Manabita de Ecuador, de un sitio web peruano y de un blog de noticias de Chile, en secuencia:

Argentina registra la mayor tasa de muertos por accidentes de tránsito en Sudamérica, con una relación de 28,3 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes

¿ESTO LO SABÍAN USTEDES, LO LEYERON EN LA PRENSA O ESCUCHARON O VIERON ALGÚN DEBATE DE JORGE ORTIZ AL RESPECTO? Debería ser tema de todos los días, pero también de escuchar qué se hace para sancionar a los responsables o irresponsables. Sin embargo, en las vías terrestres, la irresponsabilidad hierve. Y los ojos ciegos de policías abundan. En Brasil quieren endurecer las leyes y sanciones. En Ecuador también, aunque los 'abuseros'

reclamen a voz en cuello y se hagan socios de Rafael Correa para bajarse las multas. Lo cierto es que si en Estados Unidos las multas son altísimas en comparación a nuestros países, ¿por qué su tasa de mortalidad no es baja?

La misma organización calcula que el número de defunciones causadas por el tránsito aumentará en un 80% en los países de ingresos bajos y medios de aquí a 2020. Y obvio, que la prensa o los políticos dirán frases trilladas, como aquella de que si no se actúa ahora mismo para mejorar la seguridad vial. Mientras que las principales causas de muerte por accidente vial seguirán siendo el conducir ebrio y no respetar las señalizaciones, es decir, ir a alta velocidad.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO SIGUEN ENTRE PRINCIPALES CAUSAS DE MUERTE

Otro siniestro de tránsito de dos buses de transporte colectivo dejó 17 muertos y 50 heridos: los vehículos de una misma cooperativa, Coactur, chocaron en el kilómetro 51, cerca del cantón Pedro Carbo, cuando cubrían las rutas Guayaquil-Manta y Portoviejo-Guayaquil. Cuatro meses atrás, otro fatal accidente de un bus de Reina del Camino causó la muerte de 39 ciudadanos y dejó 43 heridos.

Los accidentes de tránsito son la tercera causa de muerte de los ecuatorianos: en 2009, se registraron en el país 59 174 defunciones; de ellas, 3 176 se produjeron por siniestros de tránsito, es decir, el 22,7%; la primera causa fue la diabetes mellitus con 29% y la segunda, las enfermedades cardiovasculares, con 27,1%.

No ha difundido aún el INEC las estadísticas de defunciones en 2010, pero por los indicios de siniestros que registra la prensa es previsible que las estadísticas sobrepasen en número a las muertes de 2009.

Esta vez, se produce otro accidente cuando los choferes anuncian un paro de rechazo a las reformas a la Ley de Tránsito, que establecen penas más severas por las infracciones.

Una legislación rigurosa con sanciones proporcionales puede ayudar a enfrentar el problema crónico del alto número de siniestros. Pero el mal rebasa el remedio legal y punitivo que, como se conoce, no suele aplicarse, por corrupción e ineficacia de las autoridades y la justicia. Urgen acciones preventivas severas, con un confiable control policial. Centenares de licencias profesionales se han concedido de forma ilegal, según denuncias hechas por la propia Inspectoría de la Policía.

Hay que garantizar la vigilancia en las carreteras y los controles sistemáticos del estado mecánico de los vehículos y controlar y regular la contratación de choferes, sus requisitos y condiciones de trabajo. Un alto porcentaje de los accidentes se produce por imprudencia e impericia de los conductores.

Guayas: 15 719 accidentes entre el 2009 y el 2010

El viernes pasado, la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas dio a conocer las estadísticas oficiales de heridos y muertos como consecuencia de los accidentes de tránsito ocurridos durante los dos últimos años. De acuerdo con el informe, se ha registrado un repunte significativo.

Así, durante 2009 se produjeron 6 536 accidentes, 3 350 heridos y 666 muertos. Mientras que en 2010, las cifras ascendieron a 9 183, 6 070 y 630 respectivamente.

La institución encargada del manejo y control del tránsito en la provincia, hizo referencia a estas estadísticas, porque determinó que los accidentes

de tránsito en su mayoría son producto de la falta de conciencia de los conductores y peatones que hace caso omiso a las normas de tránsito. El jueves pasado, por ejemplo, cuatro personas que iban en el balde de una camioneta de color rojo fueron lanzados a la calle, luego de que el automotor fuera impactado por un auto blanco en el kilómetro 4,5 de la vía Carlos Julio Arosemena, al norte de Guayaquil. Tres de ellos resultaron heridos.

Asimismo, el 6 de febrero, Fernando Castro Chávez (24) y Sonia Ledesma Valle (25) resultaron gravemente heridos luego de que un conductor en estado de embriaguez, irrumpió en su carril en la vía Perimetral.

Y por supuesto, no se puede olvidar el accidente en el que un conductor ebrio arrolló a 17 personas a la altura de Bastión Popular de esta misma vía.

Según las autoridades de tránsito, los programas de educación vial no tendrán efecto si los ciudadanos no demuestran "un cambio de aptitud" en lo respecta a respetar las señales y normas de tránsito.

En otro tema, el control de los buses de transporte público de Guayaquil ha dado como resultado la suspensión de 2.844 unidades que no han cumplido con los requisitos básicos para poder circular precautelando la seguridad de sus pasajeros.

Se espera que la cifra descienda a medida que se incrementen los controles. (DVQ)

Puntualidades

En 2009 fueron 6.536 los accidentes suscitados en la provincia del Guayas, según datos de la CTG.

En 2010 la cifra de accidentes ascendió abismalmente. La cifra despuntó a 9.183 casos. En los dos últimos años, las muertes por accidentes de tránsito suman una cantidad de 1.296 decesos. En tanto los heridos registrados por la CTG suman un total de 9.420 personas

Choferes Profesionales Molestos Por Nuevo Reglamento Para La Adquisición de Licencias

Ricardo Antón director de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre elaboró un reglamento e intentó presentar a los choferes profesionales quienes no dieron paso ni a la lectura peor a la ordenanza.

Si bien Carlos García, Secretario General del Sindicato de Choferes Ecuador del Carchi está de acuerdo con la capacitación, le molesta cuando se afirma que un chofer profesional con licencia tipo E tiene que hacer un curso de capacitación en ANETA para obtener una licencia tipo B o Sportman.

Es algo absurdo e improcedente. Tenemos que hacer un curso de quince días en ANETA para obtener una licencia tipo B. No lo vamos a permitir. El dirigente sindical no descarta una movilización nacional para evitar que ese reglamento se ejecute.

La Federación Nacional de Choferes Profesionales presentó un nuevo reglamento para que se analice en la Comisión Nacional de Tránsito.

Consiste en mantener los tres tipos de licencia de chofer profesional que son C-D y E de acuerdo a la nueva Ley de tránsito aprobada en el 2 008.

Carlos García indicó que se requiere cursos de capacitación, en especial, en relaciones humanas. Desde que se aprobó la ley de tránsito no se cuenta con un curso de capacitación y que fue ofrecido por el Gobierno. En la provincia existen 10 mil choferes profesionales

Malestar generalizado

Bolívar Villarreal un habitante tulcaneco reconoció que ciertos choferes son cuestionados por provocar accidentes pero también está de acuerdo que un profesional tuvo que capacitarse por un año mientras que ANETA entrega licencias en tan solo 15 días.

José Romo conductor tulcaneco explicó que ANETA solo implementa licencias tipo B y jamás un chofer profesional podría rebajarse a esa categoría.

Manuel Pozo, otro chofer carchense en tono indignado afirmó que solo a los conductores responsables se los debería regresar a la B. Santiago Galárraga, estudiante de ANETA en un sentido conciliador aclaró que los choferes siempre deben actualizarse.

María Fernanda Guerrero directora de ANETA-sucursal Tulcán explicó que es importante que los choferes profesionales se especialicen y tengan una mejor formación.

Acataremos lo que dice la ley. Los choferes profesionales tendrán una licencia tipo B por un año pero a la vez podrán contar con su licencia profesional. Queremos conductores con gran responsabilidad.

En ANETA cada tres semanas salen 100 conductores no profesionales pero con licencias Sportman. Reciben capacitación teórica y práctica.

Accidentes por igual

Tanto los choferes profesionales como sportman cometen accidentes de tránsito según datos de la Jefatura de Tránsito de Tulcán.

- En el 2009 se registraron un total de 110 accidentes en Tulcán de los cuales 33 conductores no identificados se dieron a la fuga, 33 poseían

licencia tipo E y 26 Sportman. En el 2 010 se registraron 36 accidentes.

- De los cuales 22 se dieron a la fuga, 14 fueron Sportman y 10 tipo E. En el último accidente de tránsito registrado al ingreso de Tulcán en el cual cobró la vida de tres personas, sus conductores poseían licencia Sportman.
- En el 2 009 la mayoría fue por impericia e imprudencia del conductor. En el 2 010 por estado de embriaguez. En los dos últimos años se registraron 32 muertos en la provincia y 106 heridos el 23 de enero del 2010.

En cursos no autorizados se formó a más de 8.000 choferes

LOJA. El Instituto Técnico Superior de Transporte funciona ahora en un local de un centro comercial de esta ciudad. El año pasado, en esta entidad se dictó un curso para choferes sin autorización de la Cntttsv.

Antón se defiende de Onofre con juicios

La Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (CNTTTTSV) entregó 8.760 licencias de chofer profesional a ciudadanos que, en su mayoría, participaron en cursos iniciados sin autorización de ese organismo y dictados por los sindicatos de choferes y un instituto superior en el país.

Pese a que la Ley de Tránsito dispone que este documento se lo obtiene luego de un curso de doce meses y con 960 horas de clases, en el ciclo 2009-2010 la CNTTTTSV otorgó esas licencias a personas que participaron en cursos que comenzaron a inicios del 2009, pero cuyas autorizaciones se emitieron, por ejemplo, en marzo del 2010. En muchos casos los permisos llegaron pocos meses antes de la graduación de los estudiantes.

Estas brevetaciones contrastan con el anuncio que desde el año pasado viene haciendo el director ejecutivo de la Comisión Nacional de Tránsito, Ricardo Antón, de que se tomarán exámenes para revalidar las alrededor de 900 mil licencias profesionales existentes en el país y de las que 700 mil habrían sido entregadas en forma ilegal, según indica la autoridad.

La Ley de Tránsito aprobada en el 2008 permitió la reapertura de las escuelas de capacitación, cerradas desde el 2003 por escándalos como la venta de licencias. En el artículo 188 de ese marco legal se indica: La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estarán a cargo de las escuelas de conducción e institutos técnicos de educación superior autorizados por el Directorio de la CNTTTSV, los cuales serán supervisados por Antón en forma directa o a través de las comisiones provinciales.

Según las disposiciones, para inaugurar una escuela se debían cumplir requisitos que antes no existían y que propiciaron las irregularidades, entre ellos: que cada sindicato reciba un cupo de alumnado según la capacidad de sus instalaciones y los equipos con que cuenta. Se exigía que haya un pensum académico, que los profesores tengan las debidas acreditaciones, que haya vehículos para prácticas, señala Guillermo Ramos, ex director de la CNTTTSV, quien deslinda responsabilidad en las denuncias que ahora se presentan, pues asegura que durante su gestión, hasta diciembre del 2008, no se graduó a ningún estudiante.

Quedó truncado el proceso de evaluación que estaba haciendo la CNTTTSV, hasta mi salida solo se autorizó a 40 de las 90 escuelas de conducción, indica Ramos, antecesor del actual director Ricardo Antón.

Las capacitaciones que se iniciaron sin autorizaciones ocurrieron, por ejemplo, en Loja. Ahí el Instituto Técnico Superior de Transporte (Itesut) comenzó un curso, con 250 aspirantes, el 16 de enero del 2009.

Dirigentes de los sindicatos de choferes de Loja denunciaron la ilegalidad y en agosto el Itesut suspendió las clases. Teníamos toda la documentación en regla, solo faltaba la autorización, refiere Carlos Gallegos, coordinador del Itesut en aquella época. El 10 de marzo del 2010, la Cntttsv extiende el aval. Se reanuda el curso y el 1 de julio se gradúan 90 alumnos, quienes de inmediato reciben su licencia tipo C de la Cntttsv.

Lo que se hizo es completar lo que faltaba de la malla curricular. No hay ninguna ilegalidad. Los gansos (ambiciosos) son los de los sindicatos de choferes, que no quieren perder un centavo porque les sale la competencia, dice Carlos Gallegos.

Hace dos semanas, en una asamblea realizada en Cuenca, los directivos de los sindicatos de choferes del Austro anunciaron un paro de actividades a partir del 17 de enero para, entre otras cosas, exigir la salida de Ricardo Antón, por permitir que escuelas de conducción como el Itesut brevete a sus estudiantes sin cumplir el tiempo de estudios establecido en la Ley. Las denuncias de irregularidades no solo apuntan al Itesut, sino también a escuelas de capacitación de sindicatos de choferes, donde se graduaban.

El Sindicato Cantonal de Choferes de Catamayo (Loja) graduó en mayo del 2010 a 87 conductores profesionales, de un curso que se inició el 13 de abril del 2009, sin autorización. Ese aval llegó en diciembre, cuando ya la escuela de capacitación tenía ocho meses de labores.

Fausto Aguirre Loaiza es el secretario general de ese sindicato. Él también preside la Unión de Sindicatos de Choferes Profesionales de Loja y asegura: El único problema fue que no llegó la autorización. Y admite que no solo sucedió con su organización sino con los de los cantones Paltas, que graduó a 47; Calvas, a 86; Puyango, a 86.

Iniciaron así, sin la autorización, que vino después; igual graduaron. Lo importante es que cumplimos con toda la malla curricular y exigimos todos los requisitos, sobre todo el título de bachiller, dice Aguirre, quien señala que pese a las exigencias de la nueva Ley, los institutos negocian con la entrega de licencias. Cita el caso de un alumno que dejó la escuela de su sindicato el año pasado y meses después obtuvo su licencia en el Itesut. Aunque revisados los archivos, la persona a la que acusa solo posee licencia deportiva.

Ricardo Antón, al referirse a la denuncia sobre el Itesut, manifestó hace diez días que él dio paso a la brevetación porque le presentaron la documentación en regla. Y también considera que hay intereses de la Federación de Choferes del Ecuador, que agrupa a los sindicatos, porque en la entrega de esos documentos “los sindicatos han recibido 59 millones de dólares entre el 2009 y 2010.

Según el reglamento respectivo, el curso para obtener la licencia profesional tiene un costo de \$ 2.075, que van a las arcas del respectivo sindicato. Aguirre indica que \$ 250 van a la Federación de Choferes del Ecuador, que dirige Ricardo Onofre. Los \$ 150 son para gastos administrativos y \$ 100 para crear un fondo de cesantía para el chofer ecuatoriano, cuenta Aguirre.

El saldo queda para el sindicato, que cancela a los docentes, mantiene sus locales, parque automotor usado para enseñanza y gastos administrativos. Un profesor de las escuelas de capacitación gana \$ 5 la hora.

El manejo es similar en el resto de sindicatos del país. En el periodo 2009-2010 funcionaron 88 escuelas en 23 provincias, que graduaron a 8.760 conductores profesionales y a quienes la Cntttsv les entregó su licencia. El inicio de clases en esos establecimientos se dio sin la autorización, como en las de Loja, y se las legalizó meses después.

1.3 JUSTIFICACIÓN

Justifico mi presente trabajo investigativo porque considero que nosotros siendo choferes profesionales podemos mejorar, el comportamiento de las conductoras y conductores pero que si embargo ante la comunidad seguimos siendo objeto de culpabilidad por todos los accidentes ocasionados por personas que nunca la hemos visto prepararse, pero que sin embargo somos quienes la sociedad identifican como responsables como los autores de los diferentes accidentes de tránsito, puedo ser responsable o no de cualquier accidente a futuro pero conscientemente estoy convencido que mi irresponsabilidad no debe ser endosada a los compañeros que en esta ciudad de Quevedo somos menos de 1200 pero es una tristeza para mí y mi familia ver los titulares de los medios de publicación cuando se generaliza que fue culpa de la imprudencia del conductor.

Lamentablemente nuestra Ley de Orgánica de de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial no es clara el tipo de capacitación por el cual debemos pasar cualquier ciudadano para renovar el documento habilitante llamado licencia de conducir, se nos habla de inscripción en escuelas de conducción particular o privada Aneta y Q Auto pero que hasta hace dos años el sindicato de chofer no tenía el aval dado por las irregularidades cometidas por las administraciones sindicales que permitieron a cientos de quevedeños a obtener licencias de conducir sin haber cursado los requerimientos que para ese entonces eran indispensables.

En el año 2008 se crea una nueva Ley de Transito donde se deja a un lado la administración policial por la particular de acuerdo a la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial pero que sin embargo en menos de tres año nuevamente llegó al ceno de la Asamblea y fue reformada en 2011, lo que quiere decir que todavía en estos

momentos sigue siendo un tema que todos lo sabemos los ecuatorianos pero que sin embargo nadie lo toma o lo considera como un problema que debe ser solucionado de manera inmediata, no se puede seguir esperando por parte de las autoridades las responsabilidades ya es hora que uno como ciudadano común y corriente sin necesidad de tener un vehículo seamos también parte de la solución.

Mi trabajo investigativo está orientado en la forma como se va emitir las renovaciones de las licencias se va a esperar que transcurra cinc o años para entrar a un nuevo curso de capacitación para el conductor o la conductora, no existe un ordenamiento tácito de que para que exista el canje de licencia los choferes profesionales o no, deban de acudir a los mencionados cursos como requisito indispensable previo a la renovación, se justifica aún más cuando los datos estadísticos para esta ciudad son de 533 accidentes de tránsito en el año 2010, con 105 víctimas mortales y 628 heridos, pero como todos sabemos o presumimos estos datos emitidos por la Policía Nacional, son de acuerdo a las estadísticas de los partes policiales en el momento de que ocurre un accidente, pero cuantos datos no se han perdido, por los motivos de los famosos trances, o simplemente por el abandono .

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 OBJETIVO GENERAL

Investigar de qué manera influyen los factores Jurídicos, Sociales y Educativos sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.- Analizar de qué manera influye la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, para que garanticen la seguridad vial, en la ciudad de Quevedo.
- 2.- Investigar cómo influye el desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores, para disminuir el índice de accidentes de tránsito en las calles, en la ciudad de Quevedo.
- 3.- Analizar cómo influye la carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales, en la prevención de los accidentes de tránsito, para generar seguridad a los usuarios de las vías en la ciudad de Quevedo.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS

En nuestro país una de las principales causas de muerte siempre han sido los accidentes de tránsito cometidos por conductores conociendo de antemano que el profesional del volante es aquel que es reconocido por los sindicatos de choferes profesionales y se le conoce o se los reconoce como choferes no profesionales a aquellos que se incorporan en las diferentes escuelas reconocidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pero que hay de aquellas personas que sin pertenecer a cualquiera de estas dos instituciones conducen un automóvil y provocan accidentes de tránsito.

Hay que sumarle también a otro grupo que sin ser mayor que el primero pero que sin embargo son los más consentidos en una familia me refiero a los menores de edad quienes están amparados por la Ley de la Niñez y Adolescencia también han cometido infracciones de tránsito con resultados funestos, y uno que sin ser choferes, que sin ser víctimas pero que para mí, son la mayoría aquellas personas que tienen que velar para que se cumpla la Ley como es la Policía Nacional son los que de alguna u otra manera han ocultado la verdadera estadística que debería registrarse en nuestro país entorno a que no son registrados ni por la fiscalía ni por los juzgados como para tener una estadística real, es que la mayoría de los accidentes que han sido provocados por los grupos anteriormente nombrados dado que se llegan a trazar con los famosos acuerdos,

arreglos, por todo esto me queda la gran duda sobre la promulgación de la nueva Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en cuanto a su alcance, en la aplicabilidad de las sanciones y multas, prisión o reclusión, se lee y se escucha de que a lo mejor es mucho más severa que la anterior pero me queda otra inquietud que los cuadros estadísticos anteriormente expuestos en el presente trabajo investigativo subieron los índices de accidentes de tránsito en nuestro país.

Es que todos los ciudadanos de alguna u otra manera observamos, o nos enteramos de que la coima en estos tipos de problema está al orden del día ya sea por un conductor de transporte público o de comercio en los diferentes controles operativos que realiza la policía nacional, o cuando en las famosas audiencias de conciliación pese a que existe daños a terceros la fiscalía no investiga cómo se lo debería realizar de oficio, entonces nos da el derecho a la duda sobre los trámites que debieron seguirse, de que lo que se hizo en asamblea en Montecristi que era para concienciar a los choferes o a los conductores al manejo con precaución, con responsabilidad, con seriedad simplemente no ha dado resultado es por ello que me he mantenido en este trabajo investigativo y en los primeros cinco artículos de esta Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial detecto la no aplicabilidad de esta Ley mientras no se dé la capacitación de una manera seria, técnica y más bien se ratifica y se premia a dos entes que sigan con la capacitación a los futuros conductores profesional o no, cuando han sido los protagonistas de serio escándalos por corrupción a nivel nacional, en nuestra ciudad de Quevedo no fue la excepción el sindicato fue suspendido por el años 2003 mientras que las otras dos escuelas de conducción no tienen más allá de diez años, estos problemas han sido públicos y notorios dados que los medios de comunicación han hecho referentes y todo por la captación de alumnos, es que es imposible que una persona que no sepa conducir un vehículo llegue a inscribirse en unas de estas escuelas de conducción y con recibir una hora diaria en prácticas y teoría en veinticuatro días ésta

emita un informe favorable para que el la Agencia Nacional de Regulación y Control sea el encargado de otorgarle la licencia de conducir, pero me resulta imposible creer que a este futuro conductor profesional o no profesional, se le haya instruido en los doscientos cuarenta artículos que contiene la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los 344 artículos del Reglamento de la misma ley, esto en el orden teórico y que 24 horas de todo un mes sea lo suficiente para poder conducir un vehículo de forma aceptable, y lo más insólito de este nuevo cuerpo legal es que una vez emitida esta licencia el conductor profesional puede estar tranquilo porque su próxima evaluación será después de cinco años, para canjear la licencia.

Es que en este tiempo a cualquier ser humano le pudo haber pasado cualquier inconveniente en su orden de salud física o mental, en su vida privada alcohólico consuetudinario o consumidor de sustancias psicotrópicas y/o estupefacientes, dado que se ha demostrado que estos han sido los principales síntomas por los cuales muchas personas se han vuelto en estos problemas de tránsito pero que serían fácilmente detectables que una institución seria realice cada uno de los exámenes que en mi propuesta la he planteado dado que la institución a quien se la recomienda goza de autonomía administrativas financiera, tal vez en nuestro país podamos decir que se garantiza el derecho a la vida desde nuestra propia Constitución en su artículo 30, pero quien nos respalda de que la persona que está en un volante no piense así es porque también ya es hora de tildar de manera independiente a los otros entes que de alguna u otra manera han incidido para que no se cumpla esta ley me refiero a la fiscalía como máximo organismo de investigación en el cometimiento de un delito y el juzgado a quien se le da toda la facultad sancionadora, pero la justicia no llega de manera transparente.

Crítica al contexto Regional

Las estadísticas no mienten al menos las que son presentada por los diferentes medios de comunicación cuando se hace referencia de un grave accidente de tránsito a nivel de América o del mundo entero, se ha visto que los diferentes Gobiernos de estos países hacen todo el esfuerzo necesario para poder desarrollar un método práctico y seguro para que los ciudadanos tengan las garantías necesarias de conducir un vehículo o a su vez de darle al peatón la seguridad necesaria de poderse dirigir de un lado a otro, se ha mencionado países como Brasil, Argentina, Bolivia donde los índices son mucho más alarmante que los nuestro pero que sin embargo.

Críticas Local/Institucional

Para nadie es desconocido que nuestra provincia y particularmente nuestra ciudad Quevedo los altos índices de accidentes de tránsito se han debido al irrespeto de la Ley y este irrespeto es porque no existe la capacitación adecuada tanto para los conductores como también para los instructores, y si es que existen a mi modesta opinión se debe al poco tiempo que tienen en las aulas y en las carreteras para sus prácticas; por lo que urge tomar en consideración la propuesta que estoy planteando en este trabajo investigativo, como chofer profesional y como dueño de un vehículo de servicio público estoy convencido de que para obtener la renovación de mi licencia es imprescindible realizar seminarios o cursos de capacitación que sirvan como aval para la renovación de este documento.

Argentina que ocupaba uno de los altos índices de accidentes de tránsito de Sudamérica corrigió en su Ley 24449, publicada en febrero de 1995. Y logro bajar aún 30 % los índices de accidentes de tránsito ¿Por qué no lo podemos hacer en el Ecuador? Si bien es cierto que en nuestro país se

endurecieron las penas, las sanciones pero tenemos resultados negativos y nuestra Ley es muy parecida a la de la nación antes referida y tiene mucha diferencia entorno a como se obtienen los permisos para las escuelas de conducción y muy exigente para cambiar su licencia y digo muy parecida porque allá también se renova cada cinco años, por los que desde ya espero aportar con este trabajo el interés de quienes nos gobiernan para de esta manera contribuir en la disminución de una de las principales causa de muerte en nuestro país.

2.2 CATEGORÍAS DE ANÁLISIS CONCEPTUAL

DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TITULO VII

RÉGIMEN DEL BUEN VIVIR CAPITULO I

INCLUSIÓN Y EQUIDAD

Sección 12ª.

Transporte

Art. 394 (Libertad de transporte).- El Estado garantizara 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 transportes serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 1 (Objeto de la ley).- La presente ley tiene por objeto la planificación, fomento, regulación, modernización y control de transporte terrestre, transito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio

ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dichos desplazamientos, contribuyendo al desarrollo socio – económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- (Principios generales).- La presente ley se fundamenta en los siguientes principios generales; el derecho a la viada, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejora de la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

Art. 4.- (Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito).- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y los medios de transporte terrestre de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Art. 5.- (Capacitación a conductores profesionales).- El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

LIBRO 1
DE LA ORGANIZACIÓN DEL SECTOR
TITULO I
DE LOS ORGANISMOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL
CAPITULO II
DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE,
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art 16.- (Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte).-

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación planificación y control del transporte terrestre, transito y seguridad vial, en el territorio nacional, en ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del ministerio del sector; así como del control del tránsito en la vías de la red estatal – troncales, nacionales en coordinación con los GAD'S y tendrán su domicilio en el distrito metropolitano de Quito.

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

TITULO III
DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO
CAPITULO I GENERALIDADES

Art. 114.- (Juzgamientos de menores infractores).- Las infracciones de tránsito causadas por un menor de 18 años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y Adolescencia.

Capítulo IV DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO

Art. 126.- (Conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas).- Quien conduciendo un vehículo en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

En el caso del transporte público, a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirará el cupo del vehículo accidentado y la operadora será sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley.

Art. 126.1.- (Sanciones por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas).- Será sancionado con prisión de cuatro a cinco años quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y que ocasionare un accidente de tránsito del que resulten una o más personas lesionadas con incapacidad laboral superior a noventa días.

Art. 127.- (Circunstancias que se deben verificar para que exista un delito de tránsito).- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En el caso de que el vehículo que ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles, la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En el caso de negligencia declarada por la autoridad competente, se retirará el cupo del vehículo accidentado y se los sancionará de conformidad con la Ley.

Art. 129.- (Sanción por conducir en estado somnolencia, o malas condiciones físicas).- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.

La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones, en el caso del transporte público además se suspenderá la operación de la compañía por el plazo de hasta 60 días.

Art. 130.- (Sanción por conducir con licencia suspendida temporal o definitivamente y cuse infracción de tránsito).- Quien condujere un vehículo a motor con licencia de conducir suspendida temporal o

definitivamente, y causare una infracción de tránsito será sancionado con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

Art. 131.- (Sanción por accidentes que cause lesiones o heridas en alguna persona).- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y, ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior. Cuando se tratare del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Art. 133.- (Sanción para conductores no legalmente autorizados).- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente.

Art. 134.- (Sanción para peatones, pasajeros o controladores que causaren accidentes de tránsito).- Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.

2.3 PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS

2.3.1 HIPÓTESIS GENERAL

Los factores Jurídicos, Sociales y Educativos que están presentes en la LOTTTSV y su alcance en la capacitación a conductores y conductoras profesionales y no profesionales, no disminuyen el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

2.3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- 1.- La falta de control en la capacitación a los conductores y conductoras profesionales y no profesionales, no garantizan la seguridad vial en la ciudad de Quevedo.
- 2.- El desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores, incrementa el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo.
- 3.- La carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales en la prevención de los accidentes de tránsito, no genera seguridad en los usuarios de las vías de la ciudad de Quevedo.

2.4. MATRIZ COMPARATIVA

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL
<p>¿De qué manera inciden los factores Jurídicos, Sociales y Educativos sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, que provoca alto índice de accidentes de tránsito, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?</p>	<p>Investigar de qué manera incide los factores Jurídicos, Sociales y Educativos sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>Los factores Jurídicos Sociales, y Educativos que están sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, no disminuyen el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.</p>
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS
<p>1) ¿De qué manera incide la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, que no garantizan la seguridad vial en la ciudad de Quevedo en el año 2010?.</p>	<p>1) Analizar de qué manera incide la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, para que garanticen la seguridad vial, en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1) la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, no garantizan la seguridad vial, en la ciudad de Quevedo.</p>

<p>2) ¿Cómo influye el consumo de licor y de sustancias psicotrópicas y estupefacientes por parte de los conductores, que incrementa el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo en el año 2010?.</p>	<p>2) Investigar cómo influye el consumo de licor y de sustancias psicotrópicas y estupefacientes por parte de los conductores, para disminuir, el índice de accidentes de tránsito en las calles, de la ciudad de Quevedo.</p>	<p>2) El consumo de licor y de sustancias psicotrópicas y estupefacientes por parte de los conductores, no disminuye el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo.</p>
<p>3) ¿Cómo influye la carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales, en la prevención de los accidentes de tránsito, que generan inseguridad Al usuario de la vía, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?.</p>	<p>3) Analizar cómo influye la carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales, en la prevención de los accidentes de tránsito, para generar seguridad a los usuarios de las vía, de la ciudad de Quevedo.</p>	<p>3) La carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales en la prevención de los accidentes de tránsito, no genera seguridad en los usuarios de las vías de la ciudad de Quevedo.</p>

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 HIPÓTESIS

Los factores sociales, jurídicos y educativos que están sobre el alcance de la Ley, no disminuyen el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

3.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LAS CATEGORÍAS DE LAS HIPÓTESIS.

Categorías:

- 1) El consumo de licor y/o de sustancias psicotrópicas y estupefacientes.**

Alcoholismo

Enfermedad crónica y habitualmente progresiva producida por la ingestión excesiva de alcohol etílico, bien en forma de bebidas alcohólicas o como constituyente de otras sustancias. La OMS define el alcoholismo como la ingestión diaria de alcohol superior a 50 gramos en la mujer y 70 gramos en el hombre (una copa de licor o un combinado tiene aproximadamente 40 gramos de alcohol, un cuarto de litro de vino 30 gramos y un cuarto de litro de cerveza 15 gramos). El alcoholismo parece ser producido por la combinación de diversos factores fisiológicos, psicológicos y genéticos.

Se caracteriza por una dependencia emocional y a veces orgánica del alcohol, y produce un daño cerebral progresivo y finalmente la muerte.

El alcoholismo afecta más a los varones adultos, pero está aumentando su incidencia entre las mujeres y los jóvenes. El consumo y los problemas derivados del alcohol están aumentando en todo Occidente desde 1980, incluyendo Estados Unidos, la Unión Europea y los antiguos países del este, así como en los países en vías de desarrollo.

Desarrollo

El alcoholismo, a diferencia del simple consumo excesivo o irresponsable de alcohol, ha sido considerado en el pasado un síntoma de estrés social o psicológico, o un comportamiento aprendido e inadaptado. El alcoholismo ha pasado a ser definido recientemente, y quizá de forma más acertada, como una enfermedad compleja en sí, con todas sus consecuencias. Se desarrolla a lo largo de años. Los primeros síntomas, muy sutiles, incluyen la preocupación por la disponibilidad de alcohol, lo que influye poderosamente en la elección por parte del enfermo de sus amistades o actividades. El alcohol se está considerando cada vez más como una droga que modifica el estado de ánimo, y menos como una parte de la alimentación, una costumbre social o un rito religioso.

Al principio el alcohólico puede aparentar una alta tolerancia al alcohol, consumiendo más y mostrando menos efectos nocivos que la población normal. Más adelante, sin embargo, el alcohol empieza a cobrar cada vez mayor importancia, en las relaciones personales, el trabajo, la reputación, e incluso la salud física. El paciente pierde el control sobre el alcohol y es incapaz de evitarlo o moderar su consumo. Puede llegar a producirse dependencia orgánica (física), lo cual obliga a beber continuamente para evitar el síndrome de abstinencia.

Efectos

El alcohol produce sobre el organismo un efecto tóxico directo y un efecto sedante; además, la ingestión excesiva de alcohol durante periodos prolongados conduce a carencias en la nutrición y en otras necesidades orgánicas, lo cual complica la situación. Los casos avanzados requieren hospitalización. Los efectos sobre los principales sistemas del organismo son acumulativos e incluyen un amplio rango de alteraciones en el aparato digestivo, entre las que destacan las úlceras de estómago y de duodeno, la pancreatitis crónica y la cirrosis hepática, así como lesiones irreversibles en los sistemas nerviosos central y periférico.

Pueden llegar a producirse desmayos, alucinaciones e intensos temblores, síntomas del síndrome de abstinencia alcohólica más grave, y el delirium tremens, que puede ser mortal a pesar del tratamiento adecuado; esto último contrasta con los síndromes de abstinencia de los opiáceos como la heroína, que aunque muy aparatosos rara vez son fatales. Se ha demostrado en fechas recientes que la ingestión de alcohol durante la gestación, incluso en cantidades moderadas, puede producir daños graves en el feto, especialmente retraso en el desarrollo físico y mental; la forma más grave de este retraso, poco frecuente, se llama síndrome de alcoholismo fetal.

Tratamiento

El tratamiento primario comienza con el reconocimiento del alcoholismo como un problema que necesita atención específica, en vez de considerarlo secundario a otro problema subyacente como se hacía antaño. Se están desarrollando rápidamente residencias especializadas para su tratamiento y unidades específicas en los hospitales generales y psiquiátricos. A medida que la sociedad se concienta de la verdadera naturaleza del alcoholismo, disminuye su consideración como estigma

social, los enfermos y sus familias lo ocultan menos y el diagnóstico no se retrasa tanto. Los tratamientos más precoces y mejores están produciendo unas altas y esperanzadoras tasas de recuperación.

Además de resolver las complicaciones orgánicas y los cuadros de abstinencia, el tratamiento pasa por los consejos y entrevistas individualizados y por las técnicas de terapia de grupo encaminadas a conseguir una abstinencia no forzada de alcohol y otras drogas. La abstinencia es el objetivo deseado, a pesar de que algunas opiniones muy discutidas manifiestan que es posible volver a beber con moderación en sociedad sin peligro. La adicción a otras drogas, sobre todo tranquilizante y sedante, es muy peligrosa para los alcohólicos. El antabús, fármaco que produce intolerancia grave al alcohol, se utiliza a veces como adyuvante. Alcohólicos Anónimos, grupo de apoyo para enfermos sometidos a otros tratamientos, puede servir a veces para la recuperación sin necesidad de recurrir al tratamiento psiquiátrico formal.

2) Conductor consumidor

Está completamente prohibido circular bajo los efectos de drogas o de alcohol (según tasas de la normativa vigente), ya que estas sustancias afectan directamente el comportamiento de los individuos.

El alcohol afecta especialmente al sistema nervioso y el sentido de la visión como al comportamiento del conductor.

Estas sustancias incrementan el tiempo de reacción, reducen el campo de visión y provocan que se aprecien mal las distancias y las velocidades de otros vehículos. Cualquier conductor está obligado a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol, si la autoridad competente lo requiere.

A la ya popular frase Si bebes no conduzcas se le podrán añadir infinidad de coletillas: Si te drogas, no conduzcas, Si tomas medicamentos no conduzcas, Si estas preocupado. Toda una serie de recomendaciones indispensables si se tiene en cuenta que conducir es una actividad que requiere la máxima atención, ya que está en juego no solo la integridad propia sino también la salud, y hasta la vida, de los demás.

Aunque pueda parecer básica la importancia de la conducción responsable, el hecho es que un alto porcentaje de los accidentes de tráfico se debe a fallos humanos, causados en muchos casos por el consumo de sustancias peligrosas, la falta de sueño o, incluso, distracciones del conductor al volante. Según Juan Carlos Luque, médico de la Dirección General de Tráfico, entre un 30% y un 50% de los fallecidos en accidente de circulación presentaban tasas positivas de alcohol en sangre.

Entre aquellos accidentados que han sobrevivido, pero han requerido su ingreso en un centro hospitalario, un 20% había consumido alcohol. Sin embargo, entre los que se han visto implicados en accidentes de tráfico y han resultado ilesos, tan solo un 10% había bebido. El porcentaje es también alarmante entre los peatones: un 30% de los viandantes fallecidos por atropellos u otros accidentes presentaban tasas positivas de alcohol en sangre.

En cuanto a otras sustancias, hay menos estudios, por lo que los datos no son tan concluyentes pero, según cifras de Tráfico, entre un 8% y un 15% de los fallecidos por accidentes de circulación había consumido drogas y/o medicinas. A la ingesta indebida de estas sustancias se deben añadir otras causas de siniestralidad vial: las enfermedades no diagnosticadas (como las primeras fases del Alzheimer) y distraerse mientras se conduce. Ante este panorama, existen dos soluciones: el endurecimiento de las sanciones y el aumento de la responsabilidad individual. Una información

adecuada, y desterrar tópicos vigentes (yo conduzco igual con un par de copas encima, todo el mundo consume medicamentos y no deja de conducir.) puede ser la clave para acabar con la alta tasa de siniestralidad existente.

Dudas Más Frecuentes

¿En qué afecta el consumo de alcohol a la conducción?

A niveles bajos produce una pérdida general de las capacidades para conducir. Se deterioran las percepciones y también la capacidad visual, de tal manera que el conductor ebrio no valora correctamente ni las distancias ni la velocidad y está incapacitado para fijar la vista en un punto concreto, lo que hace que le resulte difícil seguir y reconocer objetos y señales. Así mismo, el alcohol produce euforia lo que implica que el que va al volante sobrevalora sus capacidades y afronta unos riesgos a la hora de tomar decisiones que no asumirá en condiciones normales.

La somnolencia es otra de las consecuencias de beber alcohol y, por ello, el conductor ebrio sufre un retraso en los tiempos de reacción que puede ser fatal. Todos estos efectos se multiplican según aumenta la cantidad de alcohol consumido.

3) No disminuye el índice de accidentes de tránsito

Aumentan accidentes de tránsito

La jefatura de la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, aseguró que desde enero hasta este 14 de febrero de este año se mantuvo estable el índice de peligrosidad de los accidentes de tránsito, pero ha aumentado la ocurrencia de los encontronazos.

Algunas de las principales causas de los accidentes son la falta de señalización de las vías y el mal estado de las calles del país.

El comisionado mayor Guillermo Delgado, segundo jefe de la Policía de Tránsito Nacional, afirmó que el número de lesionados bajó de 645 a 598, comparando el período de 2011 con el del año anterior.

Lo que aumentó fue el número de encontronazos; en 2010 registraron 2,617, y en lo que va de este año ocurrieron 189 más.

El aumento en el índice de los accidentes (se debe a que) hay más vehículos, más conductores y las vías son las mismas. Habría que ir viendo en Managua cómo hacer calles alternas paralelas o bien pasos a desnivel.

Situaciones que generan accidentes

Otra de las causas por las cuales según el jefe ocurren los accidentes de tránsito en nuestro país, es la falta de señalización de las vías, el mal estado de las calles y semáforos, además de que la población se encarga de dañar y robar las señales.

Dijo que también inciden los huecos en las calles, que por capearlos se realizan malas maniobras, y no respetar los límites de velocidad, entre otras cosas.

4) El incumplimiento a la Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial

En tanto, el incumplimiento de la ley también se presenta como problema de los conductores, en su mayoría los profesionales, que superan en citaciones a los de categoría Sportman, los primeros representan solo el 5% del parque automotor, esto como un ejemplo de lo que ocurre en Guayaquil.

En el 2009 se citó a 202.770 conductores profesionales y a 337.554 Sportman.

Al respecto, Jorge Pavicich, secretario general de la Federación Nacional de Transportistas Urbanos (Fenatu), cree que los choferes profesionales son más citados porque están todo el día en la calle y tienen mayor incidencia a cometer infracciones que los Sportman, que solo manejan de la casa al trabajo la mayoría, aunque advierte que no pretende justificar las faltas de sus colegas.

Agrega Pavicich que la poca cultura vial de los pasajeros también los lleva a cometer errores y violar la ley.

El nuevo marco legal que regula el tránsito y transporte en el país contempla la creación de nuevas instituciones, competencias y endurece las infracciones, así como abre la posibilidad de perder la licencia definitivamente.

La ley crea la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), entidad que fijará las tarifas de transporte público, el otorgamiento y renovación de las licencias y se encarga, entre otras funciones, de expedir reglamentos para viabilizar la ley.

También se reemplaza la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) con la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), institución de carácter nacional, con sede en Guayaquil, que dirigirá y controlará el tránsito y servicios de transporte en la provincia del Guayas, red estatal - troncales nacionales y las demás circunscripciones que le fueren delegadas por los gobiernos autónomos descentralizados.

A Guillermo Abad, de Justicia Vial, le preocupa la existencia de varios organismos de control y el hecho de que el órgano regulador (Agencia de Control) no esté en capacidad de controlarlos. Además, dice, debe haber coordinación entre los diferentes organismos, quienes deberán tener un conocimiento total sobre las nuevas reformas para aplicar la ley.

Competencias municipales

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

Esta disposición, según César Rodríguez, asambleísta de PAÍS, incorpora la competencia, planificación y regulación de tránsito a los gobiernos locales, por lo que la cercanía de la autoridad le va a dar mayor fluidez y respuesta temprana a la problemática del sector.

El vocero de la Dirección Nacional de Tránsito, Juan Zapata manifiesta que una gran cantidad de municipios han solicitado apoyo y asesoría de la Policía y puso de ejemplo al Municipio de Quito, que maneja cerca del 40% del tránsito nacional. Autoridades de Cuenca ya estuvieron aquí, pero les dijimos que necesitamos un convenio entre el Ministerio del Interior y el Municipio, dice.

Drásticas sanciones

Prisión de hasta 5 años, multas y pérdida de licencia son algunas de las sanciones que contempla la ley para los infractores (ver recuadro), por lo que ha sido calificada como muy severa.

Para Abad, la severidad está dada por el recrudecimiento de las sanciones, sean de tipo contravenciones, multas y hasta elevarlas a pena de cárcel, según sea el caso, con lo que esperamos que todos aquellos conductores que hasta el momento creían tener una ventaja sobre la ley, hoy sepan que las consecuencias de sus actos no pueden quedar impunes.

Según el asambleísta Rafael Dávila (AL), cualquier cambio legal en materia de sanciones e infracciones resulta inoficioso si no está acompañado del control correspondiente. No sirve de nada poner prisión a quien exceda el límite de velocidad si no existen los agentes en las carreteras y calles y tampoco hay la señalización. El cambio legal tiene que estar acompañado de una logística de información a la ciudadanía y la señalización para que queden absolutamente claros todos los aspectos enmarcados en la normativa, pero temo que la drasticidad en las multas y la prisión pueda facilitar actos de chantaje, extorsión y corrupción, por parte de infractores y controladores, dijo en un panel en Radio Democracia.

Manejar = cero alcohol

Según informes de Justicia Vial, el 12% de los accidentes de tránsito que se producen en el país tienen su origen en el grado de alcohol que habían ingerido los conductores.

Con la nueva Ley de Tránsito, la persona que conduzca un vehículo, lo máximo que puede ingerir es un vaso de cerveza, que equivale a 0.8 gramos de alcohol en la sangre (ver recuadro) y la multa, por ese vaso de cerveza, es de 264 dólares.

El asambleísta Rodríguez destaca la cero tolerancia de alcohol al conducir ya que gravita en la alta siniestralidad en el tránsito ecuatoriano.

Además, añade Rodríguez, cuando se determinan las sanciones más severas se apunta a un estímulo negativo para evitar esta tendencia de incumplimiento de ley, y uno de los factores claves es la educación y continuidad en la formación.

El Dato

Desde el 6 de agosto de 2008 están represadas en los juzgados las contravenciones no impugnadas. Con ello se puede recaudar 40 millones de dólares.

Los transportistas

En el plazo de 90 días, a partir de la vigencia de la ley, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligadas a presentar a la ANT las certificaciones del IESS y copias de los contratos de sus trabajadores. De no hacerlo, se suspenderán los permisos de operación, hasta que cumpla con ello.

Si bien este es un derecho y beneficio para los transportistas públicos, la ley es definitiva lapidaria para el sector, a decir de Guillermo Abad.

Y es que la ley establece que, en caso de un accidente, además del conductor, las operadoras y dueños de los vehículos serán solidariamente responsables por los daños civiles, se retirará el cupo del vehículo y se suspenderá el permiso de funcionamiento de la operadora por 60 días.

Para Abad, con esta corresponsabilidad quienes creían que podían lavarse de manos en ciertas situaciones, hoy no lo podrán hacer y ese es el objetivo.

La ley establece que el servicio de transporte ejecutivo tiene 2 meses para su legalización y regularización, por lo que deberán obtener los respectivos permisos de operación.

5) No garantiza la seguridad vial

Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial

TITULO IV
DE LOS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL
CAPITULO I
DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS
SECCIÓN 1
DE LOS PEATONES

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el

desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,

g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

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

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

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

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

conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,

b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

6) La carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales

Accidentes causados por infringir normas de tránsito, como hablar por celular mientras se maneja, circular a exceso de velocidad y no respetar los señalamientos viales, conformaron el 98% de los percances durante el 2010, los cuales se relacionan con la falta de pericia y descuidos en la forma de conducir.

Sin embargo más allá de las cifras de accidentes y muertes existe un factor común que ha sido señalado por órganos empresariales, consejos gubernamentales y ciudadanía en general en los últimos años: la falta de cultura vial de los ecuatorianos.

7) prevención de: los accidentes de tránsito

Algunas recomendaciones que conviene seguir para evitar accidentes, para prevenirlos antes de que ocurran, son obvias. Pero igualmente vamos a mencionarlas, porque todos los días siguen siendo la causa evitable de muchos de ellos.

- Si se maneja o conduce:
- No debe haberse consumido alcohol ni cualquier otra droga.
- No debe usarse el teléfono móvil o celular.
- Se debe descansar cada 200 kilómetros o 2 horas de viaje aproximadamente.

Se tiene que mantener la distancia de seguridad con el vehículo que nos antecede. Para calcularla debe dividirse la velocidad que llevamos por dos, y el resultado son los metros que debemos distanciarnos. En caso de mal tiempo, esta distancia debe duplicarse.

- Si se va en moto, debe usarse casco.

Como pasajero:

- Todos deben llevar puesto el cinturón de seguridad.
- Los niños deben viajar en los asientos de atrás, y los más chicos en asientos hechos para tal fin.
- Nunca debe llevarse a un chico en brazos, la sensación de seguridad que da es falsa, porque en caso de accidente, podríamos aplastarlo nosotros mismos, o este salir despedido sin que seamos capaces (por mucha fuerza que tengamos) de tenerlo.

El 90% de los accidentes de tráfico son debidos al fallo humano e incluso: alcohol, exceso de velocidad, caso omiso de las señales, distancias inadecuadas, consumo de drogas, medicamentos, fatiga, distracción, etc.

La conducción con ingesta de fármacos, límites altos de alcohol o alguna sustancia tóxica, se convierte en algo peligroso a la hora de manejar, los reflejos, las coordinaciones del cuerpo se ven alteradas y es más que probable que pueda tener un accidente produciéndose herida o lesiones tanto el conductor como a tercero.

Conduzca con los elementos de seguridad del vehículo (matafuego, balizas, cuarta de remolque) y su seguro obligatorio al día.

- Sepa cuáles son los teléfonos de emergencia esto puede ser de ayuda para alguien que lo necesite e incluso para Ud.,

- Conduzca manteniendo la distancia con el vehículo de adelante.
- Respete las indicaciones viales.
- Conduzca siempre a la defensiva.
- Conduzca con el cinturón de seguridad puesto, y que el mismo, se encuentre bien anclado.
- En los días de lluvia, nieve o hielo, mantenga el doble de distancia que los días normales con el vehículo de adelante y esté preparado para cualquier imprevisto.
- No permita que los menores viajen en la parte delantera del habitáculo menos aún si no están amarrados al cinturón de seguridad.
- En los caminos de curvas recuerde que el exceso de velocidad, lo puede hacer llevar a la calzada contraria o hacia la banquilla, por el solo efecto de la fuerza centrífuga, disminuya la velocidad cuando se ente acercando a una curva.
- Cuando se encuentre detenido en un cruce de calle para abandonar la calzada, mantenga las ruedas derechas mientras espera, esto evitara que si algún vehículo lo choca por detrás no lo envíe a la calzada contraria, y se vea involucrado en un accidente más grave.
- No permita que su hijo conduzca el vehículo, si él no está habilitado.

Recuerde mientras conduce, fumar, conducir hablando por teléfono celular, por radio e incluso tomando mate puede ser peligros, esto disminuye la concentración de la conducción e incluso por consecuencia los reflejos.

Tenga a su vehículo, con un mantenimiento técnico básico y adecuado esto implica, tener frenos que al accionarlos detenga adecuadamente sin que se cruce el auto y con una distancia de frenado adecuada a la velocidad que circula , cubiertas, estas deben estar infladas y en buenas condiciones, un reventón puede ocasionar que pierda el control de su vehículo súbitamente y dibujo de la cubierta le permitirá una mejor respuesta a la hora de frenar y ayudara a que su vehículo no haga efecto

agua play cuando la calzada este mojada o con agua, las luces deben funcionar adecuadamente y estar orientada de forma que pueda ver bien el camino y de no encandilar al que viene de frente y partes que pueden ser motivos de un accidente como puede ser el tren delantero también deben ser chequeados periódicamente, el que se salga un extremo de dirección o de desprenda una rotula ocasionara que pierda el control del vehículo con consecuencias graves para Ud. los pasajeros, o terceros que estén en la trayectoria del vehículo.

8) La seguridad de peatones

A pesar de que la cantidad de niños que caminan y se exponen a los riesgos del tránsito es menor, las lesiones de los peatones continúan siendo la segunda causa principal de muerte relacionada con lesiones accidentales en los niños de entre 5 y 14 años de edad.

Los niños corren mayor riesgo de sufrir lesiones y muerte como peatones debido a que las normas y los riesgos de tránsito a menudo exceden sus capacidades cognitivas, evolutivas, actitudinales y sensoriales, según la campaña nacional de seguridad infantil "SAFE KIDS". Además, los padres y las personas a cargo del cuidado de los niños suelen creer que éstos están preparados para desenvolverse en el tránsito a una edad en la que aún no han desarrollado las aptitudes necesarias para hacerlo.

Un grupo específico, el de los niños de 1 a 2 años de edad, corre mayor riesgo de sufrir lesiones no relacionadas con el tránsito, aunque sí con su condición de peatón: cuando un automotor da marcha atrás en la entrada de su casa, en las playas de estacionamiento o en las aceras, por ejemplo.

Lamentablemente, las lesiones que sufren los niños como peatones suelen ser graves.

¿Dónde ocurre la mayoría de las lesiones y muertes de los niños como peatones?

Muchas muertes peatonales del niño ocurren por las tardes en que la visibilidad puede ser reducida. Según la campaña nacional de seguridad infantil SAFE KIDS, entre las zonas en que los niños corren mayor riesgo de sufrir lesiones o muerte se incluyen:

- Las zonas de mucho tránsito.
- Las zonas con muchos vehículos estacionados en la calle.
- Las zonas con límites de velocidad más elevados.
- Las zonas que no tienen división de carreteras.
- Las zonas que tienen pocos dispositivos de control para peatones, como, por ejemplo, las señales de las sendas peatonales.
- Los lugares que carencia zonas de recreación señaladas.
- Las zonas residenciales.
- Las calles sin curvas, pavimentadas y secas.

¿Cómo puedo evitar que mi hijo corra riesgo como peatón?

Para evitar que su hijo sufra lesiones como peatón, la campaña nacional de seguridad infantil SAFE KIDS recomienda seguir los siguientes consejos:

- No se debe permitir que los niños de hasta 10 años crucen la calle cuando no están en compañía de un adulto.
- Se debe enseñar a los niños, mediante el ejemplo, las normas de conducta que deben respetar como peatones: cruzar las calles en las esquinas, observar toda señal de tránsito y senda peatonal existente y establecer contacto visual con los conductores antes de cruzar.
- Se debe enseñar a los niños a mirar a la IZQUIERDA, a la DERECHA y luego otra vez a la IZQUIERDA antes de cruzar una calle, y continuar mirando hacia los costados cuando se está cruzando.

- Se debe enseñar a los niños que el hecho de que ellos puedan ver a un conductor en un vehículo no significa que el conductor también los vea.
- No se debe permitir nunca a los niños correr en las calles.
- No se debe permitir a los niños jugar en la entrada de un garaje, en los parques sin cerco, en las calles o en los estacionamientos.
- Cuando se camina por una calle que no posee acera, se debe enseñar a los niños a caminar observando los automóviles que van en dirección contraria y a mantenerse a la izquierda y alejados de éstos.
- Al amanecer y al atardecer, los niños deben usar materiales retrorreflectores y llevar linternas.
- Se debe enseñar a los niños a mantener una distancia mínima de 3 metros (4 pies) del frente de un autobús escolar al cruzar la calle.
- Los niños deben esperar a los adultos del mismo lado de la calle en que se ingresa al autobús escolar.

Entre las demás medidas preventivas que pueden tomarse se cuenta el reclamo de medidas de tránsito más seguras, de sendas peatonales que separen a los peatones del tránsito y de límites de velocidad más reducidos.

CONSEJOS PARA MANTERNOS SEGUROS

Seguridad Peatonal

Caminar es un medio alternativo de transporte en vez de conducir. Es económico y saludable para usted y para el medio ambiente. Como los precios de la gasolina siguen aumentando, más y más personas están eligiendo caminar, especialmente para distancias más cortas, a la tienda o a la casa de los vecinos.

Caminar 10,000 pasos al día es recomendable para mantener un estilo de vida saludable. Caminar regularmente puede regular su peso, reducir las

enfermedades cardíacas, accidentes cerebro vasculares y la diabetes, así como otras enfermedades.

Walkinginfo.org es un gran recurso para los peatones. Se ofrece consejos de seguridad para los peatones, tales como:

Esté seguro y sea visto: Sean visibles para los conductores

- Use ropa de color brillante claro y los materiales reflectantes.
- Coloque reflectores particularmente en sus coyunturas, crea una moción biológica, que es mucho más notable en la noche.
- Lleve una linterna para caminar de noche.
- Cruce en un lugar bien iluminado de noche.
- Permanezca alejado de los autobuses, los setos, vehículos u otros obstáculos antes de cruzar de manera que los conductores puedan verle.

Sea inteligente y alerta: evite comportamientos peligrosos

- Siempre camine en la acera, si no hay acera, camine de frente al tráfico.
- Manténgase sobrio, caminar bajo la influencia aumenta sus probabilidades de ser golpeado.
- No asuma que los vehículos se detendrán; haga contacto visual con los conductores, no mire sólo al vehículo. Si un conductor está usando un teléfono celular, puede que no esté prestando suficiente atención a la seguridad de su conducción.
- No dependa únicamente de las señales peatonales; mire antes de cruzar la calle.
- Esté alerta a los ruidos del motor o a las luces de los coches al retroceder en estacionamientos y en la calle, cerca de plazas de estacionamiento.

Tenga cuidado en cruces: mirar antes de dar un paso

- Cruzar las calles en las intersecciones o cruces peatonales marcados, si es posible.
- Obedezca las señales de tráfico
- Mire a la izquierda, derecha, y de nuevo a la izquierda antes de cruzar una calle.
- Vea a los vehículos que van a dar una vuelta, asegúrese de que el conductor le vea y se detenga para usted.
- Observe todas las vías que deben cruzar y que visualmente esté claro cada carril antes de proceder. Si un automovilista se detiene, no presume que los conductores de otros carriles le van a ver y se detendrán para usted.
- No usen los auriculares o hablar por un teléfono celular mientras cruzan.

Consejos de seguridad para los conductores

Esté alerta: vea a los peatones en todo momento

- Observe a la carretera y los lados del camino para los posibles peatones.
- Antes de dar una vuelta, mire en todas las direcciones para ver a los peatones que cruzan.
- No conduzca distraído o después de consumir alcohol u otras drogas.
- No utilice su teléfono celular mientras conduce.
- Mire cuidadosamente detrás de su vehículo para ver si hay peatones acercándose antes de dar marcha atrás, observe especialmente a los niños pequeños.
- Para conseguir la máxima visibilidad, mantenga limpio el parabrisas y los faros.

Sea responsable: rendimiento de los peatones en cruces

- Rendimiento de los peatones en cruces peatonales, ya sea marcado o sin marcar.
- Rendimiento de los peatones cuando se da una vuelta a la derecha o a la izquierda en las intersecciones.
- No bloquee o cruce en el parque.
- Tenga paciencia: conduzca el límite de velocidad y evitar maniobras agresivas
- No pasar / adelantar un vehículo que se detiene para los peatones.
- Respete los límites de velocidad y llegar a una parada en las señales STOP.
- Tenga especial precaución cuando conduce, cerca de los niños que juegan a lo largo de la calle o personas mayores, peatones que no pueden ver o escuchar.
- Siempre estar dispuestos a parar para los peatones.

3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LA HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

Operacionalización de las variables de la hipótesis específica 1

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	INDICES
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>1.- la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales,</p>	<p>1.- Falta de control en la capacitación</p>	<p>1.- Los actuales programas de capacitación no garantizan la formación de un profesional en el volante</p>	<p>1.- Conductores sin capacitación adecuada</p>	<p>1.- alto índice de conductores no capacitados debido a que 15 días laborables de capacitación teórica y práctica en las escuelas de conducción y seis meses en los sindicatos de choferes profesionales no brindan las garantías necesarias.</p>
<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>no garantizan la seguridad vial, en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>2.- conductores profesionales y no profesionales</p>	<p>2.- Inseguridad vial debido a conductores incompetentes</p>	<p>2.- Incremento de accidentes de tránsito.</p>	<p>2.- Personas con licencia y sin la preparación adecuada no garantizan la seguridad vial.</p>
	<p>3.- No garantizan la seguridad vial.</p>	<p>3.- Alto índice de accidentes de tránsito</p>	<p>3.- Aumenta el número de personas accidentadas</p>	<p>3.-.- Alto índice de accidentes de tránsito de debe al desconocimiento de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.</p>

Operacionalización de las variables de la hipótesis específica 2

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	INDICES
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>El desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores,</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Incrementa el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1.- desconocimiento de la LOTTTSV</p> <p>2.- Conductor Sin preparación</p> <p>3.- aumenta el índice de accidentes de tránsito</p>	<p>1- Vulneración de la ley LOTTTSV por parte de los conductores y peatones.</p> <p>2.- El número de accidentes de tránsito provocado por conductores negligentes</p> <p>3.- Negligencia de las autoridades y organismos que regulan la aplicación de la LOTTTSV.</p>	<p>1.-Incrementa el número de denuncias que saturan el juzgado de tránsito.</p> <p>2.- alto índice de sanciones a los conductores</p> <p>3.- Falta de señalización en las calles y carreteras de Quevedo.</p> <p>4.- Adolescentes que conducen vehículos</p>	<p>1.- alto índice de accidentes de tránsito por desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores</p> <p>2.- La falta de capacitación aumenta el índice de conductores profesionales y no profesionales sancionados.</p> <p>3.- En alto porcentaje la falta de señalización en las calles y carreteras de Quevedo, no garantizan la seguridad vial.</p> <p>4.-En la mayoría de las veces adolescentes que conducen sin licencia ocasionan accidentes de tránsito.</p>

Operacionalización de las variables de la hipótesis específica 3

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES
<p>Variable Independiente</p> <p>La carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales en la prevención de los accidentes de tránsito,</p>	<p>1.- La carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales</p>	<p>1. La falta de capacitación a seminarios talleres para obtener el perfil del conductor profesional y no profesional es.</p>	<p>1.- Conductores profesionales y no profesionales, son sancionados por no acatar las disposiciones de la LOTTTSV.</p>	<p>1. Alto índice de conductores profesionales y no profesionales que son sancionados por no respetar la LTTTSV</p>
<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>No genera seguridad en las personas de la ciudad de Quevedo.</p>	<p>2.- prevención de: los accidentes de tránsito</p> <p>3.- La seguridad en las personas</p>	<p>2.- Cursos de capacitación no han garantizado la prevención de accidentes.</p> <p>3.- Imprudencia de los conductores</p>	<p>2.- Los conductores profesionales y no profesionales en general cometen infracciones diariamente por falta de prevención.</p> <p>3.- Conducir en estado de somnolencia</p>	<p>2.- Alto índice de conductores no capacitados debido a que un mes de preparación teórica y práctica no brindan las garantías necesarias</p> <p>3.- En muchos casos conductores ocasionan accidentes de tránsito debido al estado de somnolencia</p>

3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS

3.4.1 DESARROLLO DE LOS MÉTODOS

Método Inductivo: Es la que me permite construir el cuestionario de preguntas en base a las hipótesis específicas, las recomendaciones que terminan en la propuesta y la técnica estadística empleada en la aplicación de la formula y la comprobación de los resultados.

Método Deductivo: Se aplica durante la construcción de las críticas y la elaboración de las conclusiones.

Método de Análisis: Se emplea durante la lectura de la información para conocer acerca del tema y en el manejo de los términos jurídicos para comprender conceptualmente.

Método de Síntesis: Se encuentra durante la interpretación de los factores presentes en el estudio, y en la elaboración de los pasos que permiten el desarrollo de la propuesta, en especial para la elaboración de resúmenes en la construcción de nuestras posiciones teóricas asumidas

Heurística: Es una metodología que utiliza las habilidades anteriores para explicar los hechos en base a la combinación de varias ideas, pero sugiriendo en nuestro caso el modelo crítico social.

3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

Universo de investigación:

ENTREVISTAS

Fiscales	1
Jueces	1
Director de la Agencia Cantonal de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del cantón Quevedo	1
Secretario General del Sindicato de Choferes	1

ENCUESTAS

Para realizar la siguiente investigación he tomado una población de (354) personas, distribuidas de la siguiente manera:

Encuestas a 2000 Habitantes de Quevedo, 500 Choferes Profesionales, 400 Choferes no Profesionales, 100 Estudiantes de Jurisprudencia, 50 Abogados en Libre Ejercicio.

Universo de investigación: Ciudad de Quevedo

Población de investigación:

Choferes Profesionales	2000	
Choferes no profesionales	500	
Habitantes	400	
Estudiantes de Jurisprudencia	100	
Abogados en libre ejercicio	50	
Población total =	3050	personas (N-

Muestra

Aplicamos la fórmula: $n = N / [e^2 (N-1) + 1]$

Dónde:

n= tamaño de la muestra

N= Tamaño de la población

e= Error máximo admisible (al 5%= 0.05)

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

$$n = (3050) / (5\%)^2 [(3050-1) + 1]$$

$$n = 3050 / [(0.0025) (3049) + 1]$$

$$n = 3050 / [7,6225 + 1]$$

$$n = 3050 / 8.6225$$

$$n = 353,73$$

$$n = 354 \text{ personas a encuestar}$$

En la población total de 3050 personas, para mí era conocido cada segmento a encuestar, pero en la muestra de 354 personas que es el nuevo ciento por ciento de los encuestados, no conozco a cuantas personas de cada segmento debo aplicar la encuesta. Por eso voy a determinar proporcionalmente que parte de cada segmento original, debo conocer en la muestra, primero conociendo el porcentaje de cada segmento de las 3050 personas, y luego aplico este porcentaje a la muestra.

Determino el porcentaje en el ciento por ciento de la población original de la investigación:

3050 corresponden al 100%

2000 choferes profesionales son el X %

$$X = (2000) (100) / 3050$$

$$X = (200000) / 3050$$

$$X = 65,57 \% \text{ de choferes profesionales}$$

De la misma manera;

$$X = (500) (100) / 3050$$

$$X = (50000) / 3050$$

X= 16,39 % de Choferes no Profesionales

Así mismo:

$$X = (400) (100) / 3050$$

$$X = (40000) / 3050$$

X= 13,11 % de Habitantes

Así mismo:

$$X = (100) (100) / 3050$$

X= 3,28 % de Estudiantes de Jurisprudencia

Así mismo:

$$X = (50) (100) / 3050$$

X= 1,64 % de Abogados en libre ejercicio

Establezco entonces que la población está presente en un porcentaje de:

Choferes Profesionales	65,57 %
Choferes no Profesionales	16,39 %
Habitantes	13,11 %
Estudiantes de Jurisprudencia	3,28 %
Abogados en libre ejercicio	<u>1,64 %</u>
	99,99 %

Aplico el porcentaje determinado a la muestra:

354 encuestados son el 100%

X encuestados son 65,57 %

$$X = (354) (65,57\%) / 100\%$$

X= 332,12 = 332 Choferes Profesionales;

Si 354 encuestados son el 100 %
 X encuestados son 16,39 %
 $X = (354) (16,39\%)/100\%$
 $X = 58,02 = 58$ Choferes no Profesionales

De la misma manera

Si 354 encuestados son 100 %
 X encuestados son 13,11 %
 $X = (354) (13,11\%)/100\%$
 $X = 46,41 = 46$ Habitantes

Si 354 encuestados son el 100 %
 X encuestados son 3,28 %
 $X = (354) (3,28\%)/100\%$
 $X = 11,61 = 12$ Estudiantes de Jurisprudencia

Si 354 encuestados son el 100 %
 X encuestados son 1,64 %
 $X = (354) (1,64\%)/100\%$
 $X = 5,81 = 6$ Abogados en Libre Ejercicio

De esta forma he determinado el total de cada segmento de la población en la muestra a encuestar

Choferes Profesionales	232	
Choferes no Profesionales	58	
Habitantes	46	
Estudiantes de Jurisprudencia	12	
Abogados en libre ejercicio	6	
Total	354	Personas a Encuestar

3.6 SELECCIÓN DE INSTRUMENTOS

3.6.1 ENTREVISTAS

ENTREVISTA DIRIGIDA A:

Dr. José Cedeño

Juez Segundo de Transito de la Provincia de Los Ríos.- Quevedo

- 1.- Según su conocimiento como Juez de Transito ¿Cuál fue el promedio de accidentes de tránsito ocasionados por personas en estado etílico?
- 2.- Según sus datos estadísticos. ¿En La mayoría de los casos los accidentes de tránsito ocurridos en el 2010 fueron ocasionados por personas que conducían con la licencia caducada o a su vez sin la licencia de conducir?
- 3.- Usted como autoridad sancionadora. ¿Cómo observa la gran cantidad de menores de edad que conducen vehículos a motor?
- 4.- ¿Considera usted que debería dictarse curso de capacitación permanente como la manda la LOTTTSV en su Artículo 5 y que sean obligados por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y que cuya capacitación sea de cuarenta horas anuales y que cuyos certificados sirvan como habilitantes para poder canjear la licencia de conducir?

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

Objetivo.- Investigar de qué manera incide los factores Jurídicos, Sociales y Educativos sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

MARQUE CON UNA X EL PARÉNTESIS

- 1.- ¿Considera usted que quince días laborales de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción o seis meses en el sindicato de choferes es suficiente para que una persona conduzca un vehículo?
Si () No ()
- 2.- ¿Cree usted que el alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones diariamente, porque los cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes?
Si () No ()
- 3.- ¿Piensa usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe al desconocimiento de la LOTTTSV?
Si () No ()
- 4.- ¿Cree usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe por ingerir licor y /o sustancias psicotrópicas y estupefacientes?
Si () No ()
- 5.- ¿Considera usted que muchos conductores profesionales y no profesionales sancionados por la ingesta de alcohol y/o de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, se debe a la falta de capacitación?
Si () No ()
- 6.- ¿Cree usted que en la ciudad de Quevedo hace falta señalización en las calles y carreteras?
Si () No ()
- 7.- ¿Cree usted que existe una gran cantidad de adolescentes que conducen sin licencia y que muchas veces ocasionan accidentes de tránsito?
Si () No ()
- 8.- ¿Considera usted que existe alto índice de citaciones a los conductores por no respetar la LOTTTSV?
Si () No ()
- 9.- ¿Está usted de acuerdo que después de emitirse la licencia de conducir a un ciudadano, esta persona luego de transcurridos cinco años vaya a canjear su documento sin haber asistido a cursos de capacitación?
Si () No ()
- 10.- ¿Considera usted que muchas personas por el cansancio producido en su trabajo, podrían ocasionar un serio accidente de tránsito?
Si () No ()

LA INFORMACIÓN QUE USTED NOS PROPORCIONA SE GUARDARÁ CON ABSOLUTA RESERVA Y SERÁ EMPLEADA EN LA ELABORACIÓN DE UNA TESIS JURÍDICA. MUCHAS GRACIAS.

3.7 REGISTRO Y RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

ENTREVISTA DIRIGIDA A:

Dr. José Cedeño

Juez Segundo de Transito de la Provincia de Los Ríos.- Quevedo

1.- Según su conocimiento como Juez de Transito ¿Cuál fue el promedio de accidentes de tránsito ocasionados por personas en estado etílico?

Respuesta:

EN EL 2010 5 PERSONAS

EN EL 2011 4 PERSONAS

2.- Según sus datos estadísticos. ¿En La mayoría de los casos los accidentes de tránsito ocurridos en el 2010 fueron ocasionados por personas que conducían con la licencia caducada o a su vez sin la licencia de conducir?

Respuesta:

Si, en la mayoría de los casos los accidentes fueron ocasionados por personas que conducían más sin licencia que con licencia de conducir, a la ciudadanía hay que darle la educación vial como materia única de enseñanza para no cometer estas contravenciones.

3.- Usted como autoridad sancionadora. ¿Cómo observa la gran cantidad de menores de edad que conducen vehículos a motor?

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial, no sanciona a los menores que conducen sin licencia porque es una competencia exclusiva del Juez de la Niñez y Adolescencia, el Juez solo

sanciona a los padres y a los propietarios del vehículo que permitan conducir los vehículos y se los sancionara como sanción pecuniaria, y también tendrán responsabilidad civil que los menores ocasionen.

4.- ¿Considera usted que debería dictarse curso de capacitación permanente como la manda la LOTTTSV en su Artículo 5 y que sean obligados por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y que cuya capacitación sea de cuarenta horas anuales y que cuyos certificados sirvan como habilitantes para poder canjear la licencia de conducir?

Respuesta:

A los choferes no profesionales cada año debe evaluárselos física, técnica y psicológicamente sobre el conocimiento de la LOTTTSV.

A los conductores profesionales que realizan Transportación de servicio público interprovincial, cantonal, parroquial, urbano tales como: buses, taxis, expresos escolares, etc. debe evaluárselos cada seis meses física, técnica y psicológicamente sobre el conocimiento de la LOTTTSV porque ellos tienen gran responsabilidad al conducir y transportar personas en sus unidades y son responsables directos y que el reglamento de aplicación de la LOTTTSV y esta propuesta que va en beneficio de la comunidad y conductores que tienen la responsabilidad de precautelar a los ciudadanos y a ellos mismos.

ENTREVISTA DIRIGIDA A:

Dra. Mariana Solís

Psicóloga del Departamento de Bienestar Universitario de la universidad Técnica de Quevedo

1.- ¿Considera Ud. que dictar talleres psicológicos de capacitación a los conductores profesionales y no profesionales reduciría el alto índice de accidentes de tránsito?

RESPUESTA 1

Para dictar talleres de conocimiento debería el señor chofer predispuesto, que no sea obligado a recibir estos talleres sino que se dé cuenta de la obligación moral que tiene en sus manos de transportar vidas humanas y que los derechos del termina cuando viola los del otro.

2.- ¿Según su criterio como profesional hasta qué punto el estrés se puede convertir en una situación anímicamente perjudicial para una persona que está conduciendo?

Respuesta:

El estrés laboral es la principal causa de accidentes de tránsito, el conductor no tiene responsabilidad ni garantía porque no está legalmente asegurado, el conductor debe estar descanso y tener todas las garantías del seguro para que se atienda en el seguro para que este no maltrate a los usuarios.

3.- ¿Conoce Ud. si ha habido alguna persona que voluntariamente se ha realizado un test psicológico. Por qué?

Respuesta:

Sí, porque es un requisito del sindicato de choferes para poder acceder a la licencia de conducir.

ENTREVISTA DIRIGIDA A:

Señor Ramón Antonio Reyes

Secretario General del Sindicato de Choferes Profesionales del Cantón Quevedo.

1.- ¿En qué año se fundó el sindicato de choferes profesionales del Cantón Quevedo?

Respuesta:

Este sindicato de choferes ha sido uno de los que tuvo mayor representatividad a nivel Regional, desde 1961 que fue su creación hasta la actualidad nos hemos mantenido de forma progresiva cumpliendo con nuestros sindicalizados, con diferentes beneficios como salud, peluquería, etc. Convirtiéndose eficientemente en uno de los más organizados de nuestro país.

2.- ¿Desde cuándo se empezó a dar licencia profesional?

Respuesta:

Inmediatamente desde su creación donde ha sido de forma intermitente porque no fue todos los años.

3.- ¿Está usted de acuerdo que los conductores profesionales y no profesionales se capaciten anualmente?

Respuesta:

Indudablemente que sí, he sido uno de los dirigentes sindicales del país que he mantenido mi criterio y no ahora como secretario sino como militante activo desde las bases en que el chofer profesional o no profesional debe estar en constante y permanente cursos de capacitación de toda índole.

4.- Está Usted de acuerdo que para renovar la licencia lo realiza sin capacitación previa

Respuesta:

No estoy de acuerdo, pienso que el ser humano es muy frágil sea física o psicológicamente, dado que existen factores que de alguna u otra manera puedan incidir en el desarrollo óptimo de nuestras cualidades para conducir vehículo a motor, considerando el respeto a la vida que tenemos y que hay que tener a los demás.

En resumen las personas a quienes se aplicó la encuesta son:

Choferes Profesionales	232	
Choferes no Profesionales	58	
Habitantes	46	
Estudiantes de Jurisprudencia	12	
Abogados en libre ejercicio	<u>6</u>	
Total	354	Personas a Encuestar

3.8 ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS DATOS

TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Considera usted que 15 días laborables de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción, o 6 meses de duración en el sindicato de choferes profesionales es suficiente para que una persona conduzca un vehículo a motor?	54	15%	300	85%	354	100%
2	¿Cree usted que el alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones diariamente, porque los actuales cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes?	300	85%	54	15%	354	100%
3	¿Piensa usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe al desconocimiento de la LOTTTSV?	332	94%	22	6%	354	100%
4	¿Cree usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe por ingerir licor y /o sustancias psicotrópicas y estupefacientes?	332	94%	22	6%	354	100%
5	¿Considera usted que muchos conductores profesionales y no profesionales sancionados por la ingesta de alcohol y/o de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, se debe a la falta de capacitación?	295	83%	59	17%	354	100%

6	¿Cree usted que en la ciudad de Quevedo hace falta señalización en las calles y carreteras?	354	100%	0	0%	354	100%
7	¿Cree usted que existe una gran cantidad de adolescentes que conducen sin licencia y que muchas veces ocasionan accidentes de tránsito?	326	92%	28	8%	354	100%
8	¿Considera usted que existe alto índice de citaciones a los conductores por no respetar la LOTTTSV?	287	81%	67	19%	354	100%
9	¿Está usted de acuerdo que después de emitirse la licencia de conducir a un ciudadano, esta persona luego de transcurridos cinco años vaya a canjear su documento sin haber asistido a cursos de capacitación?	301	85%	53	15%	354	100%
10	¿Considera usted que muchas personas por el cansancio producido en su trabajo, podrían ocasionar un serio accidente de tránsito?	310	88%	44	12%	354	100%
	TOTAL	2891	82%	649	18%	3540	100%

3.9 ELABORACIÓN DEL INFORME DE LA INVESTIGACIÓN

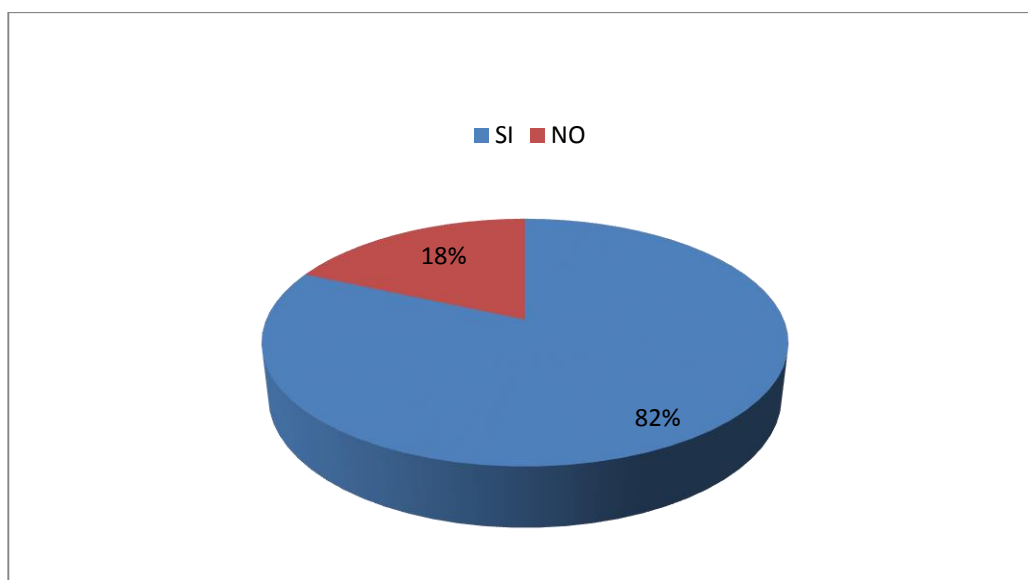
COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
	TOTAL	2891	82%	649	18%	3540	100%

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 82% de las personas encuestadas afirman que los factores Jurídicos Sociales, y Educativos que están presentes sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, no disminuyen el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

GRÁFICO



3.10 ESTUDIO DE CASOS

1.- La señora Janeth Rosario Zavala Sánchez, acudió a la Fiscalía del Cantón Quevedo para denunciar el atropellamiento de su sobrina Karen Vanessa Zavala Gómez de 15 años de edad quien andaba manejando una motocicleta el vehículo que la atropello es de propiedad de la Señora Elva Isabel Bonilla Carvajal, pero conducida por el señor Elías Cevallos Mieles y que fue trasladada al hospital de la ciudad.

Lo inverosímil de este caso es que la joven de quince años no estaba autorizada para conducir un vehículo, ¿Qué nos dice la Ley al Respecto que los Padres pueden ser responsables civilmente siempre y cuando hayan cumplido los 16 años, este no es el caso pero nuestra constitución habla del derecho a la vida. Por lo que ahí si se tendría como referente principal para la persona menor de edad y más aún cuando existen los derechos consagrados para ellos, la inmadurez el no haber asistido a su capacitación y más aún el haberle por parte de los padres permitido conducir un vehículo motorizado son los que aumenta los índices de tránsito en nuestro país, pareciera que es tan común que los padres se enorgullecen cuando ven a sus hijos conducir un vehículo a motor sin tomar en cuenta que el riesgo tanto de su hijo como el del usuario de la vía pública también tienen su derecho, qué culpa tiene el Señor Elías Cevallos por lo que pudimos revisar en el expediente cuando los peritos pudieron determinar que no existe responsabilidad de ellos y el accidente se provoca por la imprudencia de una menor de edad.

2.- Con fecha 25 de Agosto del 2010 se hace conocer al Señor Agente Fiscal de turno de esta ciudad que el señor Jiménez Rosero José Ricardo se chocó por otro vehículo conducido por el Señor Marino Flores Genaro Liborio y que por consecuencias de este accidente

resultado herido el Señor Genaro Arturo Medina Pacheco, el mismo que fue atendido en hospital Sagrado Corazón de Jesús, según el parte policial la imprudencia de estos dos conductores que por tratar de rebasar y recoger pasajeros en una de las transitadas calles de la ciudad de Quevedo, atropellan al Señor Medina de 82 año de edad, nuevamente insisto que esto parece tan natural no solo en nuestro Quevedo sino en nuestro país observar estos tipos de accidentes, donde un reloj por dos o tres pasajeros están sobre el derecho a la vida como lo tífica la Constitución de la República del Ecuador en su Artículo 66 numeral 2.

CAPITULO IV

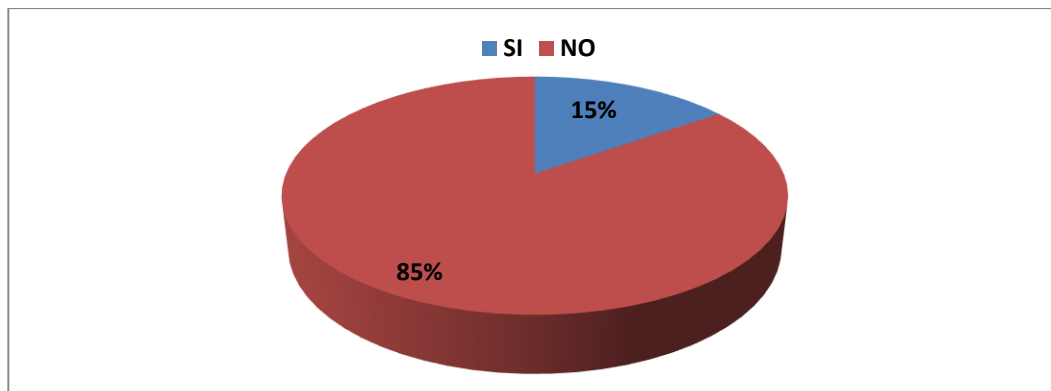
4.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1.1. Gráficos de cuadros

COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS ANÁLISIS 1

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Considera usted que 15 días laborables de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción, o 6 meses de duración en el sindicato de choferes profesionales es suficiente para que una persona conduzca un vehículo a motor?	54	15%	300	85%	354	100%

GRÁFICO 1

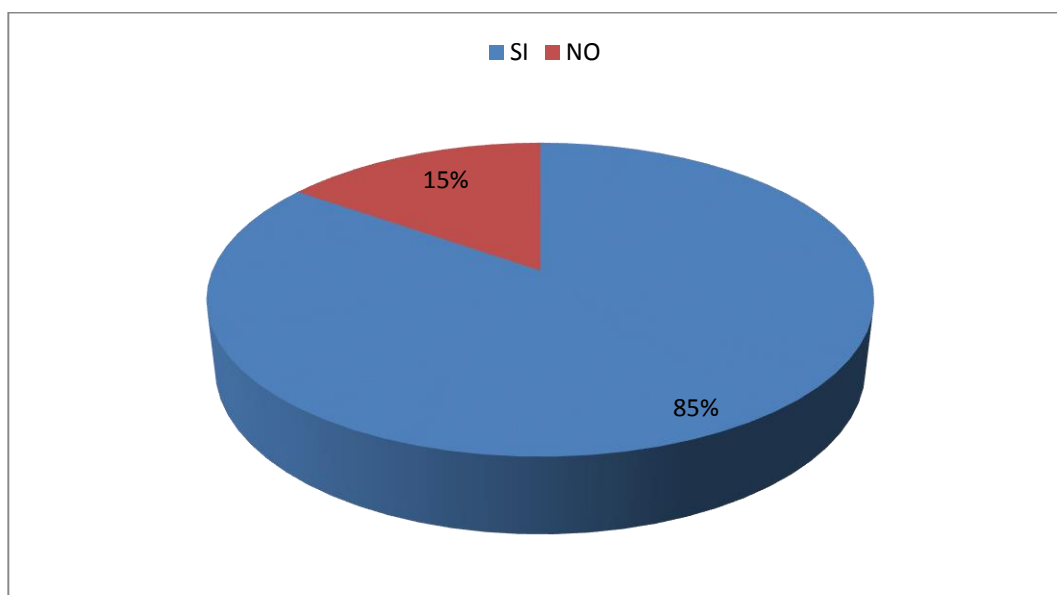


ANÁLISIS

El 85% de las personas encuestadas consideran que 15 días laborables de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción, o 6 meses de duración en el sindicato de choferes profesionales no es suficiente para que una persona conduzca un vehículo a motor, dado que en esos 15 días le dan a diario una hora de teoría y otra de práctica, por lo que fácilmente se puede llegar a la conclusión que por ahí, está el problema.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
2	¿Cree usted que el alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones diariamente, porque los actuales cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes?	300	85%	54	15%	354	100 %

GRÁFICO 2

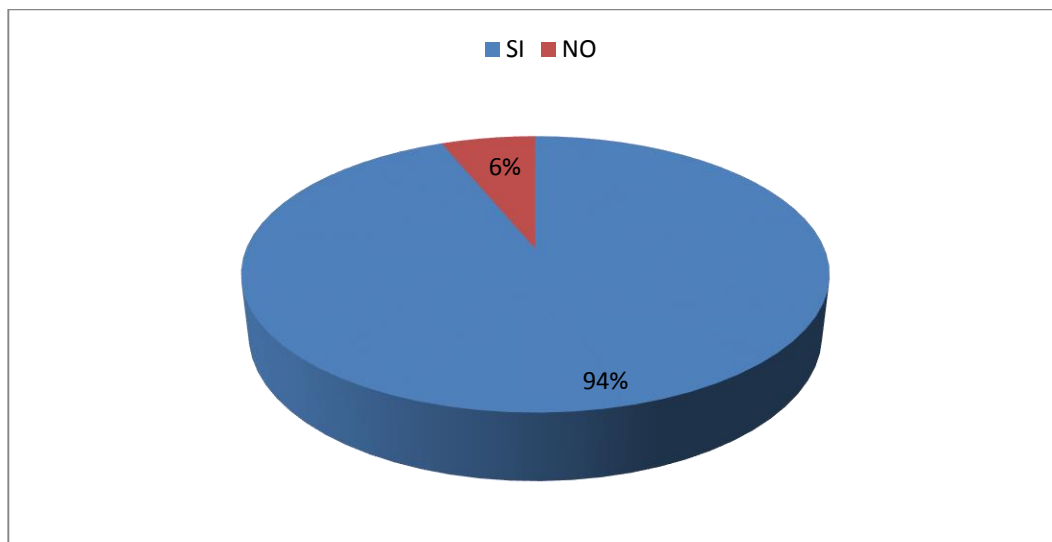


ANÁLISIS

El 85% del encuestado creen que el alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones de tránsito diariamente, porque en los actuales los cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes, se sigue ratificando nuestra hipótesis en cuanto a que los cursos de capacitación se los realiza de forma irresponsables y sin control del órgano competente.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
3	¿Piensa usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe al desconocimiento de la LOTTTSV?	332	94%	22	6%	354	100%

GRÁFICO 3

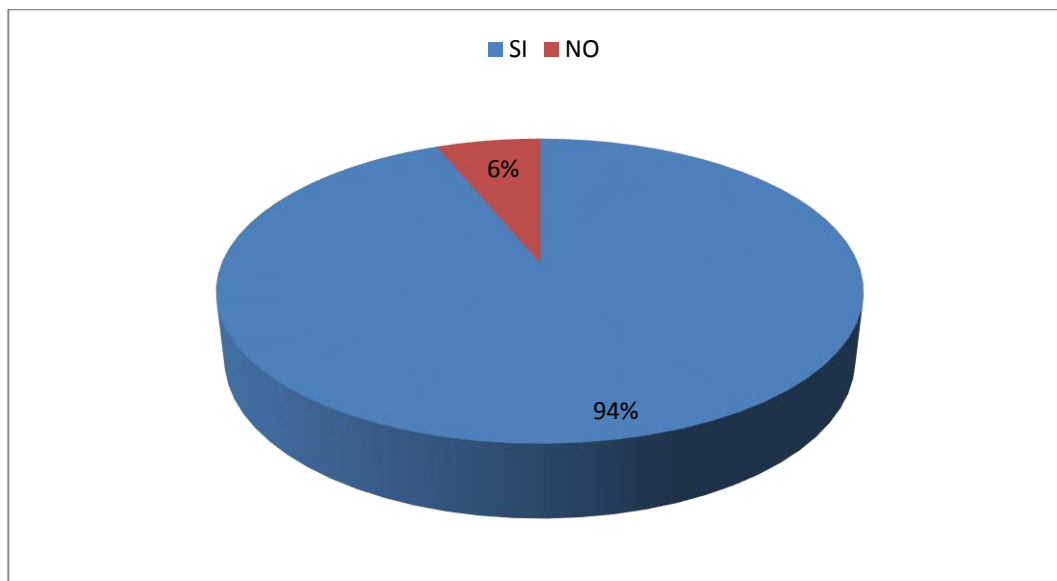


ANÁLISIS

El 94% de los encuestados piensan que el alto índice de accidentes de tránsito, se debe al desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que se sugiere que en la capacitación se haga mayor énfasis en el conocimiento a la ley.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
4	¿Cree usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe a la falta de capacitación permanente de los conductores?	332	94%	22	6%	354	100%

GRÁFICO 4

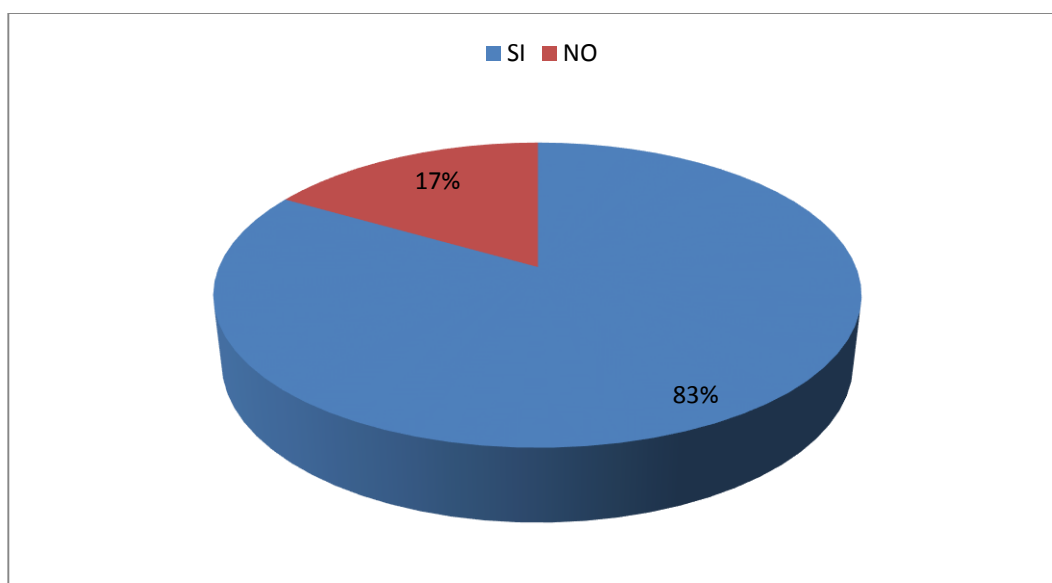


ANÁLISIS

El 94% creen que hay un alto índice de accidentes de tránsito se debe a la falta de capacitación permanente de los conductores, por lo que esto confirma mi hipótesis, en cuanto a la principal causa de muerte por accidentes de tránsito.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
5	¿Considera usted que el alto índice de conductores profesionales y no profesionales sancionados se debe a la falta de seminarios talleres?	295	83%	59	17%	354	100 %

GRÁFICO 5

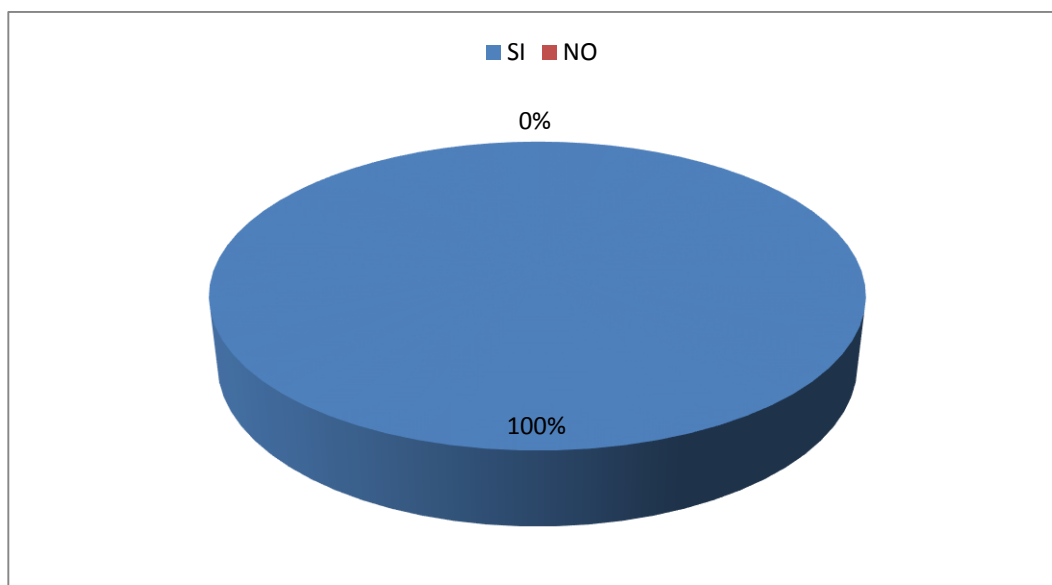


ANÁLISIS

EL 83% de las personas encuestadas creen que se debe a la falta de cursos de capacitación estos índices de accidentes de tránsito, por lo que se debería pensar en más seminarios pero de manera responsables y controlada por el organismo correspondiente.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
6	¿Cree usted que en la ciudad de Quevedo hace falta señalización en las calles y carreteras?	354	100%	0	0%	354	100%

GRÁFICO 6

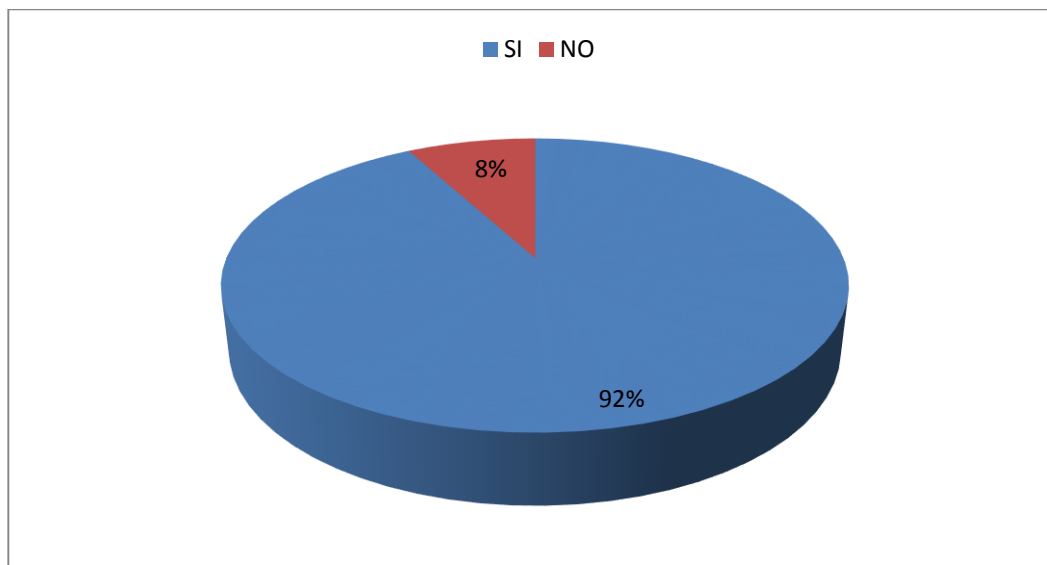


ANÁLISIS

Todos los encuestados afirman que hay muchos casos de tránsito por falta de señalización en las calles y carreteras de Quevedo, no garantizan la seguridad vial, por lo que se insiste que es un deber del Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial los encargados de las respectivas señalizaciones.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
7	¿Cree usted qué existe una gran cantidad de adolescentes que conducen sin licencia y que muchas veces ocasionan accidentes de tránsito?	326	92%	28	8%	354	100%

GRÁFICO 7

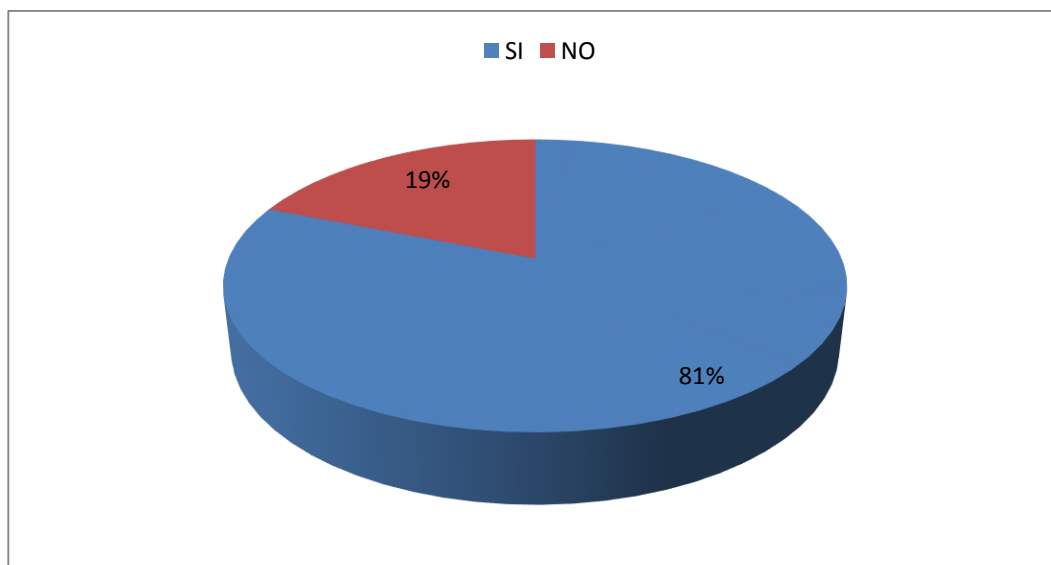


ANÁLISIS

El 92% Cree que hay muchos casos, que existe una gran cantidad de menores de edad al volante, y que no han tenido la autorización por parte de sus padres para obtener su licencia, en menor de edad generalmente no ha madurado de forma óptima el sentido de la responsabilidad que significa estar conduciendo un vehículo, y ni decir del conocimiento claro de la Ley, por lo que muchas veces entristece escuchar lamentables noticias donde se ven envuelto los menores de edad, sea como causante de muerte o como víctima de un accidente de tránsito.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
8	¿Considera usted que existe alto índice de citaciones a los conductores por no respetar la LOTTTSV?	287	81%	67	19%	354	100%

GRÁFICO 8

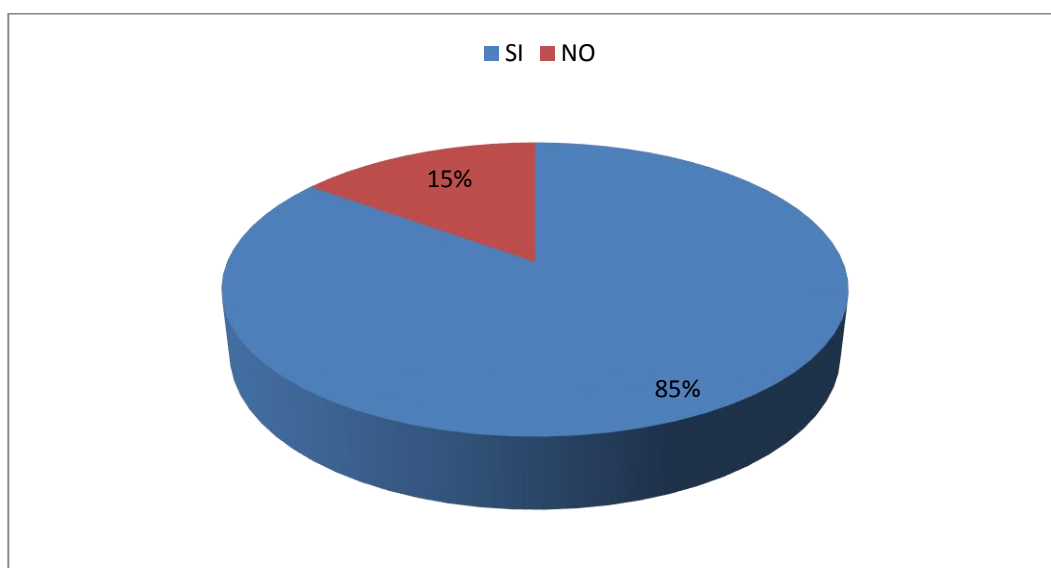


ANÁLISIS

El 81% creen que hay muchos casos de citaciones a los Conductores por el no respeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, definitivamente que si y todo apunta al desconocimiento y a la desobediencia a la Ley. Esto solo refleja las citaciones que han sido declaradas por el agente de tránsito dado que se presume que un alto porcentaje no las omiten por arreglos entre el conductor infractor y el elemento policial.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
9	¿Está usted de acuerdo que después de emitirse la licencia de conducir a un ciudadano, esta persona luego de transcurridos cinco años vaya a canjear su documento sin haber asistido a cursos de capacitación?	301	85%	53	15%	354	100 %

GRÁFICO 9

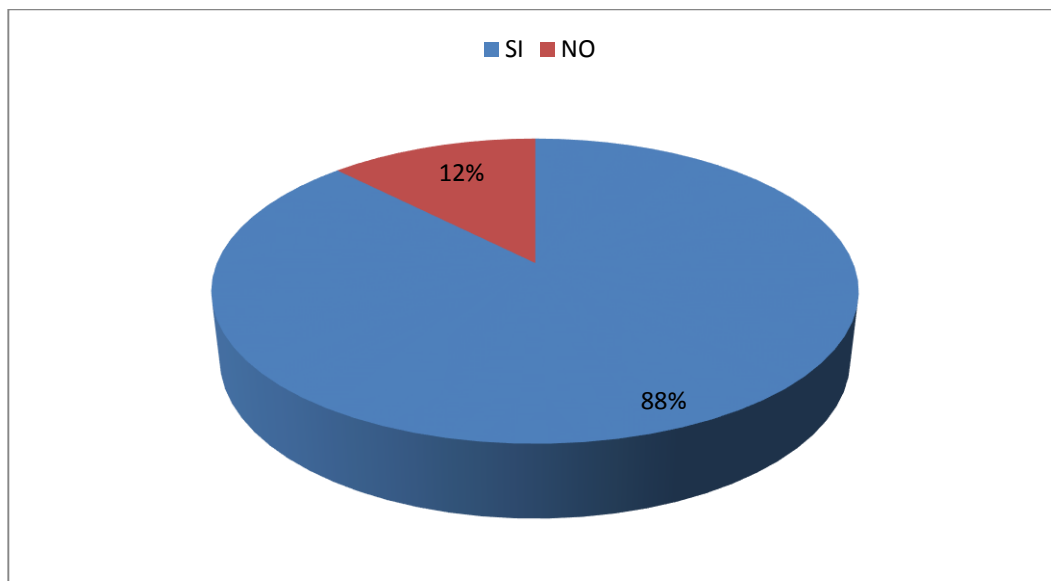


ANÁLISIS

Casi la mayoría de las personas encuestadas no están de acuerdo que una persona canjee su licencia después de cinco años y sin haber asistido a un seminario o curso de capacitación, por que las leyes en ese tiempo pueden cambiar o derogarse y uno como persona también sufre cambios, ya sea por enfermedad mental o física.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
10	¿Considera usted que muchas personas por el cansancio producido en su trabajo, podrían ocasionar un serio accidente de tránsito?	310	88%	44	12%	354	100%

GRÁFICO 10



ANÁLISIS

El 88% de los encuestado me supieron manifestar que el cansancio, si es un factor que hay que tenerle en consideración, dado que muchas personas se extralimitan y conducen largas distancias sin darle la oportunidad del descanso que necesita nuestro cuerpo para recuperarse.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- 1.- Quince días de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción o seis meses el sindicato de choferes profesionales no es suficiente para que una persona conduzca un vehículo.
- 2.- El alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones diariamente porque los actuales cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes de tránsito.
- 3.- El alto índice de accidentes de tránsito se debe al desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial.
- 4.- La falta de señalización en las calles y carreteras de Quevedo, no garantizan la seguridad vial.
- 5.- existe gran cantidad de adolescente que conducen sin licencia y en la mayoría de las veces, ocasionan accidentes de tránsito.
- 6.- existe alto índice de citaciones a los conductores por no respetar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 7.- Después de emitirse la licencia de conducir a un ciudadano, éste debe asistir anualmente a cursos de capacitación como requisito indispensable para canjear su licencia.

8.- Muchos conductores por el cansancio producido en su trabajo pueden ocasionar accidentes de tránsito.

5.2. RECOMENDACIÓN

Crear el inciso 1 al artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que exista la obligatoriedad de capacitación integral, formación y tecnificación de los conductores profesionales y no profesionales.

CAPITULO VI

PROPUESTA JURÍDICA

6.1. TEMA:

CREAR EL INCISO 1 AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

6.2. PROBLEMA CITADO

6.2.1. PROBLEMA GENERAL

¿De qué manera influyen los factores Jurídicos, Sociales y Educativos presentes en la LOTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, que provoca alto índice de accidentes de tránsito, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

6.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS

1.- ¿De qué manera influye la falta de control en la capacitación a los conductores profesionales y no profesionales, que no garantizan la seguridad vial en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

2.- ¿Cómo influye el desconocimiento de la LOTTTSV por parte de los conductores, que incrementa el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo en el año 2010?

3.- ¿Cómo influye la carencia del perfil de formación de los conductores profesionales y no profesionales, en la prevención de los accidentes de tránsito, que generan inseguridad a los usuarios de las vías, en la ciudad de Quevedo en el año 2010?

6.3. JUSTIFICACIÓN

El Estado de Derecho y de Justicia, que rige en nuestro País, le permite a cualquier ciudadano pensar libremente bajo los principios constitucionales, que son celosamente garantizados por la Constitución de la República del Ecuador, y estos Derechos han sido ratificados en los diferentes tratados internacionales a los cuales este país libre y democrático los ha firmado, más aún cuando se garantiza la vida del ser humano cuando las normas leyes o estatutos están debidamente alineados y viables.

El objetivo de este trabajo de investigación es procurar bajar el índice alarmante que tenemos de accidentes de tránsito que han segado la vida a miles de ecuatorianos y a otros a los a postrado de por vida, también quitándole el sustento que estas víctimas llevaban a sus familias, y de esa manera tirando al traste el derecho al buen vivir; lo que he propuesto no es endurecer penas ni poner cifras exorbitantes con multas , más bien de manera clara, categórica y legal considero que es factible la enmienda arriba señalada considerando que ni las escuelas de conducción, ni los sindicatos no han cumplido de forma responsable por no decirlo corrupta en el momento de emitir una licencia de conducir, creo que en una capacitación sería siempre y cuando el estado ecuatoriano a través de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sean directamente quienes se preocupen y garanticen que los cursos o seminarios de capacitación no sean dolosamente dado a personas que en quince días supuestamente se han formado teórica y práctica tras un volante, que no se puede justificar por ningún concepto que hay que esperar cinco años para que un conductor profesional o no profesional vuelva a rendir un test para poder canjear tu licencia de conducir, nadie sabe que le ha pasado a este ciudadano en el transcurso de ese tiempo, a lo mejor tiene problemas cardiovasculares graves, o serios problemas visuales y uno de los que parece mentira ocasionadores de terribles

accidentes dichos por una profesional se debe al cansancio mental o estrés.

6.4. MARCO LEGAL.

CREAR EL INCISO 1 AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

ARTICULO VIGENTE.

Ley Orgánica de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Art. 5.- (Capacitación a conductores profesionales).- El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

ARTÍCULO AMPLIADO

Art. 5.- (Capacitación a conductores profesionales).- El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Para la actualización y validación del documento habilitante previo al canje de la licencia de conducir se exigirá la acreditación anual de 120 hrs a los conductores profesionales y 60 hrs a los no profesionales, para lo cual La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será la encargada de los seminarios de capacitación.

6.5. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

6.5.1. OBJETIVOS GENERALES

Crear el inciso 1 al artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

6.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.- Crear el inciso 1 al artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para que se garantice la seguridad vial en la ciudad de Quevedo.
- 2.- Crear el inciso 1 al artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para disminuir, el índice de accidentes de tránsito en las calles de la ciudad de Quevedo.
- 3.- Crear el inciso 1 al artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para generar seguridad a los ciudadanos en la ciudad de Quevedo.

6.6. HIPÓTESIS CITADA

Los factores Jurídicos Sociales, y Educativos que están sobre la LTTTSV y su alcance en la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales, no disminuyen el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Quevedo.

6.7 METODOLOGÍA

La presente propuesta de incrementar el inciso 1 al Art. 5 de de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, a través de las condiciones legales de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial será el organismo encargado de ejecutar y hacer cumplir la capacitación tal como lo dispone al incrementar el inciso propuesto por este trabajo investigativo.

Para que este incremento entre hacer ley o se convierta en ley tendrá que seguir los siguientes pasos:

- 1.- Estudio, diseño y ejecución de la investigación y dominio del tema
- 2.- Aprobación del tribunal durante la sustentación
- 3.- Conocimiento del tema por la asamblea nacional o constituyente
- 4.- Incrementar el inciso 1 del artículo 5 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial,
- 5.- Incorporación del Inciso 1 del artículo 5 de LOTTTSV en el registro oficial, vetado por el ejecutivo.
- 6.- Publicación y ejecución
- 7.- Evaluación

6.8. RECURSOS

Los diferentes materiales que se han empleado para la investigación de en este trabajo son:

MATERIALES

- ✓ Libros de doctrina.
- ✓ Lápices.
- ✓ Diccionarios Jurídicos.
- ✓ Hojas de papel.
- ✓ Plumas.
- ✓ Códigos y leyes.
- ✓ Libreta de apuntes.
- ✓ Cd.
- ✓ Computador.
- ✓ Impresora.
- ✓ Pen Drive.
- ✓ Internet.
- ✓ Tabla.
- ✓ Grapadora.
- ✓ Cámara
- ✓ Grabadora
- ✓ Clip.
- ✓ Resaltador.

PRESUPUESTO

MATERIALES	COSTO
Una laptop	700.00
Libros	50.00
Códigos y leyes.	60.00
Diccionarios Jurídicos.	25.00
Hojas de papel.	15.00
Plumas.	3.00
Libreta de apuntes.	2.00
Cd.	3.00
Auxiliar de computación.	30.00
Impresiones	80.00
Pen Drive.	25.00
Internet.	50.00
Grapadora.	4.00
Clip.	1.00
Resaltador.	2.00
Digitación e impresión del proyecto	50.00
Digitación del informe final e impresión (tesis)	100.00
Costos por dirección y asesoría	60.00
Viáticos 5 c/día	150.00
Impresión de 350 encuestas 0.03 c/una	10.50
TOTAL DE GASTOS	\$1363,50

El costo total del proyecto de investigación es de mil trescientos sesenta y tres con cincuenta centavos de dólares americanos, cubiertos en su totalidad por el investigador.

6.9. CRONOGRAMA GENERAL

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

Cronograma de actividades

Nº	TIEMPO ACTIVIDADES	DIC./2010				ENE./2011				FEB./2011				MAR./2011				AB./2011			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
1	Tema	X																			
2	Marco contextual		X	X																	
3	Problema				X																
4	Objetivos					X	X														
5	Marco teórico							X													
6	Hipótesis operacionalización								X												
7	Metodología									X	X	X	X								
8	Análisis Recomendaciones											X	X								
9	Propuesta													X	X						
10	Primera revisión.															X					
11	Última revisión de la tesis																X	X			
12	Presentación y defensa de la tesis																		X	X	

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- 1 **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**, Editorial Corporaciones de Estudio y Publicaciones, Actualizado Quito, 2008.
- 2 **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Editorial Corporaciones de Estudio y Publicaciones Quito, 2010.
- 3 **CÓDIGO PENAL**, Editorial Corporaciones de Estudios y Publicaciones Actualizado Quito 2010
- 4 **CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL**, Editorial Corporaciones de Estudio y Publicaciones, Actualizado, Quito 2010.
- 5 **CABANELLAS Guillermo**, DICCIONARIO ELEMENTAL Y JURÍDICO USUAL, Edición, actualizada y aumentada por Ana María Cabanellas.

www.google.com

www.wikipedia.com

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Autor: El sujeto activo del delito; y el que coopera a su realización como cómplice o autor moral.

Autor Material: El que perpetra efectivamente un delito, con la ejecución de los actos externos que se concretan en el ataque a una persona o a un bien u otra lesión jurídica punible.

Agravante: Lo que torna más grave algún hecho o cosa.

Alegar: Citar algo como prueba, disculpa o defensa de lo dicho o hecho.

Audiencia: Del verbo audire; significa el acto de oír un juez o tribunal a las partes para decidir los pleitos y causas.

Estado: Situación en que se encuentra una persona, cosa o asunto. La realidad en un momento dado.

“EX jure”: Loc. Lat. De derecho o ajustado a él; por justicia; legalmente.

“Ex lege”: Loc. Lat. Según ley; por disposición de la misma.

Familia: Por linaje o sangre la constituye el conjunto de ascendientes, descendientes y colaterales con un tronco común, y los cónyuges, de los parientes casados.

Familiar: Relativo a la familia.

Fuga: Huida precipitada de un lugar.

Impune: Lo que no se castiga, aun mereciéndolo, por ignorancia o desidia de los encargados de la represión, por habilidad del reo al encubrir el delito o al escapar de la justicia, por prescripción, por el amparo poderoso.

Imputabilidad: Capacidad para responder; aptitud para serle atribuida a una persona una acción u omisión que constituye delito o falta. La relación de causalidad moral entre el agente y el hecho punible.

Incapacidad: Defecto o falta de capacidad, de aptitud legal para ejercer los derechos y contraer obligaciones.

Inducir: Instigar, persuadir, provocar o convencer para ejecutar algo, por lo común reprobable, como una falta o delito.

Infracción: Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado.

Infractor: Transgresor, delincuente; ya sea autor de delito propiamente dicho o de falta.

Responsabilidad: Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. Cargo de conciencia por un error.

ANEXOS

ANEXO # 1

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

Objetivo.- Analizar los factores sociales, jurídicos y políticos, presentes sobre la aplicación del CNA, para la disminución de la ineficiencia de las medidas socioeducativas observadas en la ciudad de Quevedo.

MARQUE CON UNA X EL PARÉNTESIS

1.- ¿Cree usted que el alto índice de accidentes de tránsito se debe por ingerir licor y /o sustancias psicotrópicas y estupefacientes?

Si () No ()

2.- ¿Considera usted que muchos conductores profesionales y no profesionales sancionados por la ingesta de alcohol y/o de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, se debe a la falta de capacitación?

Si () No ()

3.- Considera usted que existe alto índice de citaciones a los conductores por no respetar la LOTTTSV?

Si () No ()

4.- ¿Cree usted que existe una gran cantidad de adolescentes que conducen sin licencia y que en muchas veces ocasionan accidentes de tránsito?

Si () No ()

5.- ¿Considera usted que muchas personas pese al cansancio producido por su trabajo, podrían ocasionar un serio accidente de tránsito sino descansan?

Si () No ()

6.- ¿Piensa usted que el alto índice de denuncias presentadas en el Juzgado de Tránsito, se debe al desconocimiento de la LOTTTSV?

Si () No ()

7.- ¿Cree usted que en la ciudad de Quevedo hace falta señalización en las calles y carreteras?

Si () No ()

8.- ¿Considera usted que quince días laborales de capacitación teórica y práctica que brinda una escuela de conducción o seis meses del sindicato de choferes es suficiente para que una persona conduzca un vehículo?

Si () No ()

9.- ¿Está usted de acuerdo que después de que se le entregue la licencia de conducir a un ciudadano, esta persona vaya después de cinco años a canjear su documento sin haber asistido a cursos de capacitación?

Si () No ()

10.- ¿Cree usted que el alto porcentaje de conductores profesionales y no profesionales cometen infracciones diariamente, porque los cursos de capacitación no garantizan la prevención de accidentes?

Si () No ()

LA INFORMACIÓN QUE USTED NOS PROPORCIONA SE GUARDARÁ CON ABSOLUTA RESERVA Y SERÁ EMPLEADA EN LA ELABORACIÓN DE UNA TESIS JURÍDICA. MUCHAS GRACIAS.

ANEXO # 2

ENTREVISTAS:



ENTREVISTA REALIZADA AL SEÑOR DR. JOSÉ CEDEÑO HABLITS, JUEZ SEGUNDO PROVINCIAL DE LOS RÍOS-QUEVEDO, ENTREVISTA REALIZADA EN EL DESPACHO DEL JUZGADO EN LA CASA JUDICIAL DE ESTA CIUDAD.

ANEXO # 3

**FOTO EN LA OFICINA DEL DEPARTAMENTO DE BIENESTAR
UNIVERSITARIO DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DE QUEVEDO**



ENCUESTA A LA PSICÓLOGA MARIANA SOLIS

ANEXO # 4

**FOTO EN LA SECRETARÍA GENERAL DEL SINDICATO DE
CHOFERES PROFESIONALES DEL CANTÓN QUEVEDO**



**ENCUESTA AL SEÑOR RAMON ANTONIO REYES, SECRETARIO
GENERAL DEL SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DEL
CANTÓN QUEVEDO**

ANEXO # 5

ENCUESTAS:



EL SEÑOR WILMER MODESTO Y EL ENCUESTADO



ENCUESTA REALIZADAS EN EL PARQUE CENTRAL DE LA CIUDAD DE QUEVEDO UBICADO EN LAS CALLES 7 DE OCTUBRE Y LA QUINTA.