



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN ZONA FRONTERIZA: ESTUDIO
DE MECANISMOS DE PREVENCIÓN EN EL CANTÓN TULCÁN
PROVINCIA DEL CARCHI**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

No. 13. Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad.

AUTOR: PORTILLA MONTENEGRO BRANDON STIVEN

TUTOR: PH.D. BARTOLOMÉ GIL OSUNA

IBARRA – ECUADOR

JUNIO, 2024

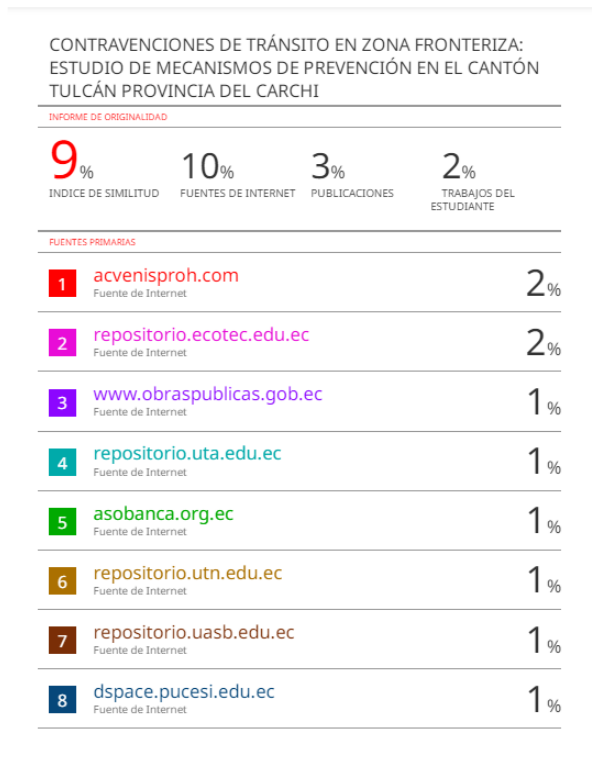
Ibarra, 20 de junio de 2024

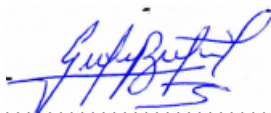
CERTIFICACIÓN TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular titulado: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN ZONA FRONTERIZA: ESTUDIO DE MECANISMOS DE PREVENCIÓN EN EL CANTÓN TULCÁN PROVINCIA DEL CARCHI, presentado por el estudiante Brandon Stiven Portilla Montenegro con cédula de ciudadanía N°0401493424, para obtener el Título de Abogado:

Certifico que el trabajo cumple con todos los parámetros establecidos, mediante el cual el estudiante demuestra el desarrollo de competencias en el campo de conocimiento de su profesión con un nivel de argumentación coherente, para ser sometido a la evaluación por parte de los lectores.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de originalidad de TURNITIN.



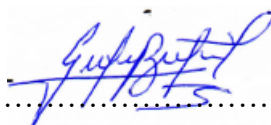
(f):.....


Ph.D. Bartolomé Gil Osuna

C.C.: 1758922585

PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Ibarra (PUCE-I):

(f): 

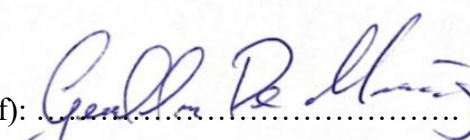
Ph.D. Bartolomé Gil Osuna

C.C.: 1758922585

(f): 

MSc. María Cristina Pozo Enríquez

C.C.: 1003559687

(f): 


MSc. Carmen Gabriela Grijalva Ribadeneira

C.C.: 1002389326

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Portilla Montenegro Brandon Stiven, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 20 de junio de 2024



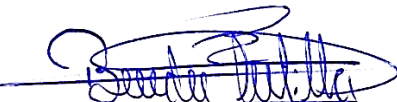
(f):.....

Brandon Stiven Portilla Montenegro

C.C.: 0401493424

AUTORÍA

Yo, Portilla Montenegro Brandon Stiven, portador de la cédula de ciudadanía N° 0401493424, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del autor y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

(f): 

Brandon Stiven Portilla Montenegro


C.C.: 0401493424

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **PORTILLA MONTENEGRO BRANDON STIVEN** con CC: 0401493424, autor del trabajo de grado intitulado: **“CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN ZONA FRONTERIZA: ESTUDIO DE MECANISMOS DE PREVENCIÓN EN EL CANTÓN TULCÁN PROVINCIA DEL CARCHI”**, previo a la obtención del título profesional de “Abogado” en la Escuela de Jurisprudencia:

- 1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
- 2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCE-I el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 20 de junio de 2024



(f):.....

Brandon Stiven Portilla Montenegro

C.C.: 0401493424

ÍNDICE

1. RESUMEN.....	8
2. ABSTRACT.....	9
3. INTRODUCCIÓN	10
4. ESTADO DEL ARTE.....	16
5. MATERIALES Y MÉTODOS	23
6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	26
7. CONCLUSIONES	43
8. RECOMENDACIONES	45
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	46

1. RESUMEN

Las contravenciones de tránsito en la legislación penal ecuatoriana hacen referencia a aquellas infracciones que tienen el más bajo nivel de gravedad y pueden ser de diversa naturaleza, que buscan sancionar la imprudencia, irresponsabilidad e irrespeto por parte del infractor, que omite el deber objetivo de cuidado, cuyo cometimiento es reiterado en la zona fronteriza norte del Ecuador. Lo que ha inducido a realizar esta investigación teniendo como objetivo general analizar las principales contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, y proponer mecanismos de prevención eficaces para reducir su incidencia y mejorar la seguridad vial en la región. En procura de ello, se recurrió a una metodología caracterizada por el enfoque cualitativo, por el nivel de profundidad descriptivo-teórico, la adopción del método socio-jurídico, del deductivo y la incorporación del analítico sintético, guiados por las técnicas de la revisión documental y las entrevistas que permitieron obtener información objetiva y veraz para un conocimiento más preciso de estas instituciones jurídico-penales y su incidencia en políticas preventivas de accidentes de tránsito en el cantón. Como resultados se subraya el cometimiento reiterado de varias contravenciones de tránsito como la conducción de vehículos por la vía pública en estado de embriaguez, tanto nacionales como colombianos en esta zona fronteriza, el transporte de pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la conducción sin cinturón de seguridad, entre otras, que ameritan la efectividad de los mecanismos de prevención y de políticas públicas de educación, concientización y seguridad vial implementadas por los entes competentes locales con la finalidad de minimizar la siniestralidad vial en el Cantón Tulcán en el año 2023.

Palabras clave: Contravenciones de tránsito, mecanismos de prevención, vialidad en zona fronteriza, prevención vial, estrategias gubernamentales.

2. ABSTRACT

Traffic violations in Ecuadorian criminal legislation refer to those infractions that have the lowest level of seriousness and can be of diverse nature, which seek to punish recklessness, irresponsibility and disrespect on the part of the offender, who omits the objective duty of care, whose commission is reiterated in the northern border area of Ecuador. Which has led to this research being carried out with the general objective of analyzing the main traffic contraventions in the border area of the Tulcán Canton, Carchi Province, and proposing effective prevention mechanisms to reduce their incidence and improve road safety in the region. In pursuit of this, a methodology characterized by the qualitative approach was used, by the level of descriptive-theoretical depth, the adoption of the socio-legal method, the deductive method and the incorporation of the synthetic analysis, guided by the techniques of documentary review. and the interviews that allowed us to obtain objective and truthful information for a more precise knowledge of these legal-criminal institutions and their impact on traffic accident preventive policies in the canton. As a result, the repeated commission of several traffic violations is highlighted, such as the driving of vehicles on public roads while intoxicated, both nationals and Colombians in this border area, the transportation of passengers or goods, without having the corresponding authorizing title, driving without a seat belt, among others, which merit the effectiveness of prevention mechanisms and public policies of education, awareness and road safety implemented by the competent local entities with the purpose of minimizing road accidents in the Tulcán Canton in the year 2023.

Keywords: Traffic violations, prevention mechanisms, roads in the border area, road prevention, government strategies.

3. INTRODUCCIÓN

Las contravenciones de tránsito en la normativa ecuatoriana hacen referencia a aquellas infracciones que tienen el más bajo nivel de gravedad y pueden ser de diversa naturaleza, con aplicación a muchos aspectos de la vida cotidiana de las personas respecto a situaciones donde se observa falta de respeto a las normas de movilidad vial, que van, desde formas de comportarse en público hasta aquellas que se extienden al modo de conducir un vehículo, de observar algunos usos, como el uso de cinturón de seguridad, la conducción de vehículo con llantas en mal estado, entre otras. Constituyendo una figura jurídica novedosa en la legislación nacional requiere de su conocimiento y divulgación como mecanismos de prevención de accidentes de tránsito.

En el contexto de la zona fronteriza del cantón Tulcán, provincia del Carchi, se observa cierto incremento de las contravenciones de tránsito, lo cual afecta, de medida recurrente, la seguridad vial, la movilidad de los ciudadanos y el orden público terrestre en esta zona, como lo supo manifestar el jefe zonal del Servicio Integrado de Seguridad ECU 9-1-1, Xavier Narváez, quien afirmó “En Carchi la seguridad ciudadana, con 28.106 emergencias, tuvo el mayor índice de llamadas al 9-1-1 en el 2023” (Redacción Diario El Norte, enero 2024, versión digital). La ubicación estratégica de Tulcán como punto de conexión con esta zona limítrofe genera un flujo constante de vehículos y personas extranjeras sometidas a una normativa distinta a la ecuatoriana que contribuye a que incurran en el cometimiento de contravenciones de tránsito, por lo que la materia de tránsito es minuciosamente regulada por la legislación de tránsito nacional con el propósito de controlar el tránsito terrestre y prevenir los accidentes viales a nivel nacional.

En el Ecuador, se debe recordar que los juzgamientos por infracciones de tránsito los conocían las Comisarías de Tránsito, reducidas en un Capítulo del extinto Código Penal. Posteriormente con la vigencia de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante CRE), en el año 2008, se actualiza, en general, la legislación en el país, y entre ellas, la normativa vial, con la sanción de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) de 2008, la cual fue reformada en 2011 y posteriormente en marzo de 2024, con el propósito de organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con mecanismos de prevención, tratamiento y establecimiento de procedimientos,

tanto para los delitos como para las contravenciones de tránsito, para contribuir al desarrollo socio-económico del país en aras del logro del bienestar general.

En esta novedosa legislación puesta en práctica por el Ministerio del Sector, por la Agencia Nacional de Regulación y Control del TTTSV y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, al decir de López (2020), “buscan sancionar la imprudencia, irresponsabilidad e irrespeto por parte del infractor, que omite el deber objetivo de cuidado, que está reflejado en la sección de infracciones de tránsito” (p. 19).

Por lo que, la CRE, en el Art. 394 establece “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008). Claro está que no se trata de una libertad irrestricta, sino que está sujeta a los controles estatales para asegurar la vida y seguridad de las personas. De esta manera el Estado, para mayor eficiencia, transfiere estas competencias, en su Art. 264 numeral 6, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD), que expresa “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008).

Esta constitucionalización de las normas penales viene muy a la par de lo que asevera Zaffaroni (2018), “el derecho penal se construye como apéndice del derecho constitucional y, por ende, queda sometido a éste. La ley constitucional es la primera ley penal” (p. 9). De esto se desprende una regla básica en derecho, que es fácilmente aplicable en materia de tránsito, la del derecho penal de acto: nadie puede ser penado por lo que es, sino por lo que ha hecho. Y lo que se pretende, por parte del Estado ecuatoriano, es, antes de penalizar, *prevenir* los accidentes de tránsito por medio de diferentes mecanismos de prevención utilizados por las autoridades competentes en el cometimiento de contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza, entendiendo por tales, según la Organización Mundial de la Salud (en adelante OMS) [2023]

las medidas adoptadas por los gobiernos para abordar la seguridad vial de manera holística. Esto requiere la participación de múltiples sectores, tales como los del transporte, la policía, la salud y la educación, así como del sector privado y de

organizaciones de la sociedad civil. Exige medidas que aborden la seguridad de las carreteras, los vehículos y todos los usuarios de la carretera. (párr. 7)

Del mismo modo, la LOTTTSV (2024) en el Art. 181, en materia de prevención, señala:

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías. (Asamblea Nacional, LOTTTSV, 2024).

Para presentar el problema con algunas cifras, en el primer y segundo trimestre del año 2022, se registró un incremento del 9% de accidentes de tránsito, con respecto al 2021 en el mismo período (Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2022), aunado, este hecho, a la recurrente violación de las normas viales en el cantón Tulcán ha despertado el interés de esta investigación. La seguridad vial concebida como un tema de prioridad por los cantones, afecta de manera directa a la población, debido a que padece las consecuencias negativas de las infracciones, contravenciones y delitos de tránsito, por las constantes lesiones, pérdidas económicas, humanas y merma en la calidad de vida de los ciudadanos, conductores y transeúntes/peatones. Por lo que, fue motivo suficiente para investigar las causas subyacentes de estas contravenciones de tránsito, sobre todo, las consideradas más graves, como la conducción de vehículo en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, sancionadas en el Código Orgánico Integral Penal (en adelante COIP) [2023], y analizar la eficacia de las medidas implementadas para lograr una prevención efectiva y una sancionar proporcional al daño ocasionado.

Toda investigación científica parte de un problema, en este caso de un problema jurídico que aqueja a la sociedad. Como se señaló previamente, la latente situación vial en el país da lugar a que se investigue detenidamente esta realidad para determinar las causas e implementar políticas públicas que conlleven a prevenir el cometimiento de estas contravenciones de tránsito. Por lo que se generaron interrogantes que fueron respondidas con resultados pertinentes que contribuyeron, en cierta medida, a resolver el problema planteado. Entre ellas: a) ¿Cuáles son las principales contravenciones de tránsito en la

zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi y cómo pueden prevenirse mediante mecanismos persuasivos eficaces? b) ¿Cuáles son los factores que contribuyen a la frecuencia y gravedad de las contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, y cómo estos factores pueden ser mitigados mediante estrategias de prevención?

Interrogantes que permitieron exponer como objetivo general de la investigación analizar las principales contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, y proponer mecanismos de prevención eficaces para reducir su incidencia y mejorar la seguridad vial en la región. Y para el logro de este se recurrió a los siguientes objetivos específicos:

a.- Identificar las principales contravenciones de tránsito, establecidas en el COIP, en la zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, a través de un análisis detenido de cada una de ellas y sus características.

b.- Evaluar la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito implementados hasta la fecha en el Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, mediante un análisis de su incidencia y los resultados obtenidos.

c.- Proponer estrategias y recomendaciones específicas para mitigar los factores identificados y mejorar la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza, con el objetivo de promover una cultura de respeto a las normas de tránsito y reducir los índices de accidentabilidad en la región.

De manera que, se pretendió dar respuestas coherentes y contribuir a la prevención de accidentes viales, sobre todo, en esta zona fronteriza, que bien es sabido, es zona alta, con climas fríos que conlleva a que los conductores consuman alcohol u otras sustancias mientras conducen, generando numerosos accidentes de tránsito, convirtiéndose en una de las mayores causas de mortalidad, tal como lo ha señalado el Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2022. Y un hecho particular que sucede en Tulcán, por ser un cantón fronterizo es que en sus vías transitan numerosos vehículos y conductores provenientes del país vecino del norte Colombia, quienes no tiene clara la legislación punitiva ecuatoriana, en materia de vialidad y son

muy susceptibles del cometimiento de contravenciones que en su legislación nacional no están contempladas.

El propósito de realizar una investigación sobre las contravenciones de tránsito consideradas como aquellos actos que van en contra de lo que la ley penal establece que al ser cometidos en las vías públicas representan un inminente peligro tanto para quienes los realizan, como para el resto de la sociedad, ha sido analizarlos como mecanismos preventivos a los fines de evitar daños mayores en esta zona fronteriza.

El valor de esta investigación viene dado por la necesidad de generar conocimiento y concientización en la población ecuatoriana que permita gestionar, de una manera más eficaz, la seguridad vial en el cantón Tulcán. De ello, se derivó el poder identificar las deficiencias, que en los últimos años se han observado, en los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito, como lo expresa el Servicio de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (SIAT) de Tulcán (2023) en el Diario El Universo (3-diciembre-2023), con el propósito de presentar propuestas conducentes a la ejecución de políticas públicas adecuadas que contribuyan a minimizar los siniestros viales. En este sentido, los resultados de esta indagación fueron valiosos para la toma de decisiones y la implementación progresiva de estrategias que susciten la, tan anhelada, cultura vial y conduzcan al fortalecimiento de la responsabilidad ciudadana.

Además, los resultados de este trabajo investigativo generaron, sin duda alguna, impactos tanto en el contexto teórico como práctico. A nivel teórico, permitió tener conocimientos más precisos sobre la seguridad vial y sus consecuencias, plasmadas en la CRE, en el COIP y en leyes como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) o en el Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (en adelante RGLOTTTS), en la Ley Orgánica de la Función Judicial (en adelante LOFJ), entre otras, que contribuyan a una actuación más acorde con la normativa vigente por parte de la ciudadanía. Desde un punto de vista práctico, se confió que las deducciones de este trabajo investigativo contribuyeron a la propuesta de políticas públicas preventivas y de reducción de las contravenciones de tránsito y que los organismos competentes del cantón Tulcán implementen acciones concretas y efectivas que mejoren la seguridad vial.

Estas contravenciones representan amenaza para la seguridad vial, ya que aumentan significativamente el riesgo de accidentes de tránsito, causando, entre otros efectos,

lesiones graves e incluso la pérdida de vidas humanas, derivadas de la impericia e imprudencia de los conductores, como lo señala la Nota Técnica Siniestros de Tránsito, I Trimestre, 2023 (INEC, 2023). Conocer y analizar los patrones y factores que contribuyen al cometimiento de estas contravenciones permitió a las autoridades locales fronterizas implementar estrategias preventivas más efectivas, como campañas de concientización, controles de alcoholemia y programas de educación vial. Al comprender la magnitud del problema y su impacto en la comunidad, se pueden diseñar políticas y medidas de seguridad más adecuadas para proteger a los ciudadanos y reducir los índices de accidentes viales relacionados con el consumo de alcohol y drogas.

La prevención de los accidentes de tránsito asociados a la conducción bajo la influencia de sustancias fue esencial para garantizar la seguridad vial en el cantón Tulcán. La implementación de controles rigurosos y sanciones más severas para quienes infrinjan estas normativas sirve como medida disuasoria efectiva para reducir estas contravenciones y proteger la vida de conductores, peatones y pasajeros. Además, es fundamental impulsar programas educativos que promuevan la responsabilidad y el respeto por las leyes de tránsito, así como la conciencia sobre los riesgos asociados al consumo de alcohol y drogas al volante. La colaboración entre instituciones gubernamentales de ambas localidades, tanto de Tulcán (Ecuador) como de Ipiales (Colombia), organizaciones civiles y la comunidad en general fue esencial para crear un entorno de seguridad vial en el cantón, donde la prevención fue una prioridad y el trabajo en conjunto para lograr un cambio positivo en los hábitos de conducción y en la reducción de accidentes viales causados por estas contravenciones.

Se hizo indispensable vincular esta investigación a la línea de investigación PUCE 2017, línea No. 13 Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad, que busca crear conocimiento acerca de las distintas maneras en que los diferentes actores se articulan y generan procesos de cambio a nivel local, regional y global, hacia el desarrollo integral y el cumplimiento del marco normativo.

Desde esta perspectiva investigativa, se hizo conexión con el Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025, en su eje social, “para mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos, a través de la búsqueda de la erradicación de la violencia y garantizar la paz ciudadana. Entendiendo que la inseguridad y la violencia tienen su origen en brechas sociales estructurales como son la falta de servicios públicos, educación, salud pública y

empleo adecuado” (p. 13), debido a que la seguridad vial es corresponsabilidad de todos como conductores, pasajeros, peatones, debiendo recibir educación vial y concientizar la conducta en las vías públicas del cantón.

Esto permitió hacer referencia a los beneficiarios de esta investigación, pues, si bien son corresponsables de la seguridad vial los conductores, pasajeros, peatones, son ellos también los convocados a obtener beneficios directos de este estudio que les permitió recibir educación vial y lograr cierto grado de concientización a los fines de prevenir los accidentes de tránsito en el cantón

4. ESTADO DEL ARTE

Las contravenciones son institutos jurídicos con frecuencia analizados dentro del Derecho Penal, quizá, por el impacto que genera el cometimiento de éstas en la sociedad, y el analizar y evaluar su tipicidad tanto en la ley de tránsito como en la ley penal ecuatoriana, propició una visión holística de los problemas específicos relacionados con la seguridad vial en la región. Esto permitió entablar una comunicación con las autoridades locales y entidades pertinentes para proponer estrategias y recomendaciones específicas en la prevención de contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza enfocadas en lograr la disminución de la siniestralidad vial. La identificación de las contravenciones más comunes, como la conducción en estado de embriaguez y bajo los efectos de drogas u otras sustancias, brindó información esencial para desarrollar campañas de concientización, mejorar la educación vial y fortalecer la aplicación de sanciones. De esta manera, se promovió un cambio positivo en la cultura vial para reducir los accidentes de tránsito, preservando así la seguridad y el bienestar de los ciudadanos en el cantón Tulcán.

La prevención de los accidentes de tránsito es un pilar fundamental para la construcción de una sociedad más segura y responsable en el cantón Tulcán; y el conocimiento de las contravenciones de tránsito conlleva a la revisión bibliográfico documental a través de la búsqueda y selección de trabajos científicos de varios autores, que conforman la doctrina nacional e internacional, sobre esta institución jurídico penal, en repositorios digitales de *google académico*, en bases de datos de revistas indexadas, en tratados internacionales y en la legislación ecuatoriana, para fortalecer y contribuir en el análisis preventivo que tienen como finalidad última las contravenciones de tránsito en la legislación ecuatoriana.

Las contravenciones son definidas por varios autores, para tener una noción precisa de las mismas, se hace referencia a lo expresado por Cabanellas (1997) en su Diccionario Jurídico Elemental que considera a las contravenciones como la “falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley” (p. 96). Para ampliar esta idea se toma en cuenta lo mencionado por Jarrín (2019) “la contravención es el acto de ejecutar en clara oposición a lo que está mandado o reglado; es decir, es actuar en total contraposición a la ley, es la acción de un individuo en forma contraria a la norma claramente tipificada en esta” (párr. 1). En este mismo sentido, se expresa Reyes-Echandía (2021) “se entiende por contravención, aquel comportamiento humano que, a juicio del legislador, produce un daño social de menor entidad que el delito y, por eso, se conmina con sanciones generalmente leves” (p. 2).

En este contexto es menester señalar lo tipificado en el COIP en su Art. 19 que hace referencia a una clasificación de las infracciones, de esta manera: “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones” (Asamblea Nacional, 2014, COIP). Por lo que, se consideran delitos aquellas infracciones cuya pena es mayor a treinta días; y, las denominadas contravenciones son infracciones que se sancionan con una pena de hasta treinta días. Clasificación ésta que tiene, en materia de tránsito u fin preventivo, como afirma Cabrera Erazo (2019), en su trabajo de investigación titulado “Propuesta técnica para la reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Loja”, se plantea “una propuesta técnica desde el punto de vista humano-vehículo-equipamiento ambiental con el fin de reducir las cifras de los accidentes de tránsito, así como la tasa de mortalidad” (p. 598).

En esta misma dirección, viene lo dicho por López (2020), en su obra intitulada –Principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad–, en la que comenta que

(...) el bien jurídico protegido es la vida, el bienestar y la salud de los conductores y transeúntes, y al sancionar evitar accidentes de tránsito y muertes. La crítica que realizo es que, a pesar de la promulgación del Código Orgánico Integral Penal en el año 2014, estadísticamente no han disminuido los siniestros de tránsito, (...). Por lo que no es efectiva la protección del bien jurídico por parte del Estado ecuatoriano y, peor aún, la sanción al causar daño al mismo. (pp. 9-10)

Según este autor, el bien jurídico protegido se constituye en un aspecto fundamental en

el estudio de los delitos y las contravenciones, “como conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Asamblea Nacional, COIP, 2014, Art. 18). El COIP, para subrayar distinciones entre ambas figuras jurídicas establece la diferenciación entre contravenciones y delitos, señalando que una de las diferencias significativas entre ambas figuras jurídicas es la sanción impuesta, considerando los delitos, como la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días, y concibiendo a las contravenciones, como esa infracción personal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad que no superen los treinta días.

Desde esta concepción impresa en el COIP las infracciones de tránsito, específicamente las contravenciones de tránsito, son estudiadas desde la efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima, como lo lleva a cabo Cisneros (2020), al expresar que las contravenciones de tránsito “excepcionalmente involucran lesividad (Numeral 1, Art. 381 COIP) porque son una manifestación de prevención general que dista de la finalidad de la pena declarada constitucionalmente en el Art. 201 y se persigue a través de éstas, la vigencia y eficacia de la norma penal para la convivencia social” (p. 46). Esta autora, asevera que, desde el principio de proporcionalidad previsto en la Constitución, la reparación integral carece de fundamento en las contravenciones de tránsito porque, en general, no hay daño ni destinatario, y, por vía de excepción, en la contravención de segunda clase concurre este elemento, cuando se ocasionan daños materiales cuyos costos son inferiores a dos salarios básicos unificados, de conformidad con el Art. 387 del COIP.

Desde esta perspectiva se pronuncia Caín Guambo (2021) en su obra “Implementación de un sistema de alerta para la prevención de accidentes mediante reconocimiento de señales de tránsito y visión artificial”, quien se pronuncia por la ejecución de la visión artificial como nueva tecnología que contribuye a la seguridad vehicular contribuyendo con la detección de objetos, como peatones en la vía, vehículos, señales de tránsito preventivas, con monitoreo de intrusos, análisis de tráfico en autopistas, que permitan evitar la siniestralidad vehicular.

Desde esta visión, es importante señalar la distinción que existe entre los delitos de tránsito y las contravenciones, ya que son actos distintos que generan consecuencias diferentes, por lo que no pueden ser juzgadas por un mismo procedimiento; lo cual es resaltado por Arévalo y Valle (2022) en su trabajo titulado —Recurso de apelación y derecho a la defensa frente a las contravenciones de tránsito—, al sostener que

Un delito de tránsito puede ser juzgado a través de un procedimiento directo, ordinario, el cual es un procedimiento penal que lleva a cabo una investigación y acusa al infractor sobre la base de las pruebas recogidas. En cambio, en cuanto a las contravenciones de tránsito, por cuanto el propósito es impugnar la sanción debido a la presunta infracción de tránsito, estas contravenciones se resuelven mediante un procedimiento especial para no afectar el derecho a la defensa del acusado. (p. 42)

Sin duda la ley, confiere las diferencias a estos dos institutos jurídicos, en la que el procedimiento recoge aspectos procedimentales esenciales tales como la citación, la notificación, la adjudicación y las sanciones sobre las contravenciones en materia de tránsito; siendo de interés para esta investigación la sanción impuesta. Por lo que el COIP, entiende que para determinadas faltas se pueden imponer tanto penas privativas de libertad como no privativas de libertad, tal como lo establece para las contravenciones denominadas graves, según el contenido jurídico de los Arts. 383, 384, 385 y 386, entre las que se incluyen las contravenciones de primer grado; y, las contravenciones de segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima clase son sancionadas con pena no privativa de libertad, lo cual es proporcional al peligro o riesgo que estas conductas representan dentro del actuar en la sociedad.

Es evidente esta nueva normativa, que deviene de la vigencia del COIP desde 2014, en que las contravenciones de tránsito se erigen junto a los delitos de tránsito para regular las conductas delictuosas que afectan la normal circulación, estableciéndose varias clases de contravenciones; pero como afirma Ramírez Rosillo (2022) en su investigación denominada Estudio de la contravención de tránsito de primera clase cuando el conductor posee licencia de categoría distinta al vehículo que conduce, “a pesar del tiempo transcurrido, de los cambios normativos y varias reformas legales realizadas en el COIP no ha variado ni ha causado mejoría en la seguridad vial de todas las personas afectando el tránsito seguro de bienes y personas en el territorio ecuatoriano” (p. 1). Lo que infiere que se está a la espera de reformas que efectivamente conduzcan a la prevención y control de la vialidad ecuatoriana, como debería hacerlo la reforma reciente de la LOTTTSV, en fecha 25 –mar.- 2024.

La seguridad vial es uno de los cometidos de todo Estado, por lo que en Ecuador se tipifican las contravenciones para prevenir las conductas que atenten contra este derecho constitucional que tiene todo ecuatoriano; en este sentido se pronuncian Calle y Ortega

(2022) en su trabajo El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad, al expresar que:

las infracciones de tránsito varían según su gravedad; vale decir que, las más graves serán aquellas que pongan en peligro la vida de aquella persona que cometa la infracción y, por tanto, también de terceras personas; en cambio, las menos graves o leves, se refieren al incumplimiento de la propia ley o de su reglamento, pero sin que pongan de por medio el riesgo de la vida del propio infractor o de una tercera persona. (p. 1002)

El incumplimiento de la propia ley es bastante frecuente en la conducta vial del ecuatoriano, así lo expresa Machado (2022) en su Trabajo científico –Cuáles son las cinco infracciones de tránsito más frecuentes en Quito– “en la lista de infracciones más comunes en Quito aparecen malas prácticas como conducir un vehículo sin portar la licencia, no utilizar el cinturón de seguridad y no hacer el traspaso de dominio del vehículo” (párr. 1). Haciendo referencia todas ellas, al irrespeto a las normas de tránsito vigentes en el país y las incidencias de estas infracciones son hechos que se repiten en el día a día en Quito y, que no está lejos de lo que viene percibiéndose en el cantón Tulcán dentro de sus vías.

Para determinar la responsabilidad en el cometimiento de las contravenciones de tránsito se hace indispensable determinar la validez de las pruebas de alcoholtest y narcotest en infracciones de tránsito, tal como asevera Anzules (2022), la cual es practicada al conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtenga elementos de convicción a través de la prueba de alcoholtest o narcotest, la cual “consagra principios que buscan atender los derechos de todos los individuos de la sociedad, por encima de los intereses particulares” (p. 4).

Otro criterio que es conveniente tomar en cuenta y que, contribuye al análisis de estas contravenciones de tránsito, es el dado por Arias et al (2022), en su artículo científico –La eficacia constitucional en la prueba de alcoholemia y narcotest en materia de tránsito y seguridad vial–, quienes consideran que

la correcta práctica de la prueba, ya mencionada, sirve como herramienta para evitar accidentes de tránsito y si al momento de realizar la prueba el agente de tránsito la práctica tomando en cuenta todos los parámetros establecidos en la ley, constituye elementos de convicción, que deberán ser tomado en el debido proceso.

(p. 999)

En este contexto, el Art. 464 del COIP, en concordancia con el Art. 182 de la LOTTSV tipifican en texto similar, la prohibición para todos los usuarios de las vías públicas, sin ningún tipo de excepción, de no conducir ningún tipo de automotor bajos los efectos del alcohol u otras sustancias nocivas; además, tipifican que todos los conductores tienen, con carácter ineludible, la obligación de realizarse la prueba para detectar los niveles de alcohol o la presencia de alguna sustancia sujeta a fiscalización y en caso de negativa se presume que se encuentra bajo los índices máximos de intoxicación.

Debido a que la materia de tránsito ha sido transferida a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, como lo prevé la CRE y el COOTAD, que expresa “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008), los autores Alvarado Martínez et al (2022), en su artículo científico titulado “Transferencia de competencias en materia de tránsito a favor del gobierno autónomo descentralizado de Santo Domingo”, en el que consideran que “la descentralización no es tan sencilla, implica ejecutar programas, proyectos y servicios públicos, para ello se requiere mayor supervisión, menores costos y una mejor respuesta a las necesidades específicas locales, focalizando bienes sociales” (p. 24). Por lo que hacen referencia a lo que tipifica el Art. 130 del COOTAD.

Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. (Asamblea Nacional, COOTAD, 2010)

Los autores mencionados, Alvarado Martínez et al (2022), comentan que

Se pudo evidenciar que existe un desconocimiento general sobre las competencias de tránsito que ofrece el GAD (...), al parecer esto se debe a que no se realiza una socialización masiva para difundir los servicios que ofrece. Se observó que existe mucho descontento por la calidad de los servicios que ofrece GAD (...), referente

a sus competencias de tránsito, en donde la tendencia es que los servicios están igual o peor, mas no existe mejoría. (p. 41)

Esto hace pensar que la transferencia de competencias a los GAD ha sido ineficiente, frente a las competencias que han asumido, como lo señalan Alvarado y García (2023) en su trabajo titulado “Análisis de la transferencia de competencias en materia de tránsito a favor de los gobiernos autónomos descentralizados”, consistentes “en los dos modelos de gestión que comprenden la revisión técnica vehicular, los títulos habilitantes en las modalidades de transporte comercial y transporte público, la planificación de la red vial e infraestructura dentro del ámbito urbano y los planes de seguridad vial” (p. 114). Son escasas las competencias, por lo que la efectividad muchas veces resulta sin resultados aparentes, pero se debe tomar en cuenta que algunos gobiernos, como el de Tulcán, mantiene el modelo de Gestión Tipo A que le confiere competencias de regulación y control del tránsito en las vías cantonales, en materia preventiva, por medio de los Agentes Civiles de Tránsito Municipales.

Evidentemente, este no es el único organismo competente a cargo de la planificación, control y regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Tulcán, en orden jerárquico están la Agencia Nacional de Regulación, Control de Tránsito (en adelante ANT), el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los GAD provinciales y municipales, que ante el frecuente cometimiento de contravenciones se traduce en que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública, como bien lo señala Mora (2023) en su investigación Las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención y sanción; su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador:

puesto que año a año trae como resultado millones de víctimas en el mundo, derivado de múltiples razones, como fallas mecánicas, imprudencia de los conductores y peatones, inobservancia de los conductores a las normas viales, entre otras; no obstante, este flagelo aún persiste en las sociedades como la ecuatoriana. (p. 40)

Este contexto desalentador no ha sido óbice para que el Estado ecuatoriano, a pesar de las vicisitudes, esté presto a brindar la debida seguridad y prevención a sus ciudadanos, como se puede evidenciar en sus distintos Planes Nacionales de Desarrollo que han estado en vigencia, que priorizan estrategias de prevención y seguridad vial, con la finalidad de

compatibilizar los planes estratégicos con el cumplimiento de propósitos directos con el *sumak kawsay*.

Para mayor claridad en las medidas preventivas en materia de tránsito, se hace necesario mencionar lo que dicen Zambrano y Barberán (2023), en su trabajo investigativo denominado “Factores de riesgo en seguridad vial: caso de intersección 15 de abril y Miguel H. Alcívar, Portoviejo”, exponen que:

en la ciudad de Portoviejo se ha arribado a un concepto de movilidad sostenible como la manera de reordenar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial para que todos podamos trasladarnos de manera oportuna, segura y ordenada, procurando satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones. (p. 678)

De lo cual se infiere que la seguridad vial es uno de los objetivos de desarrollo sostenible más inminentes, pero hay poca concientización sobre la prevención, aunado a que las obras de seguridad vial están gravemente infra financiadas, dando lugar a una carencia de señalización, mal estado de las vías, carencia de iluminación en las vías, que agravan las circunstancias por las cuales se generan reiterados accidentes de tránsito.

Y, por último, se menciona lo expresado por Guamán y Zúñiga (2023) quienes en su investigación “Plan de concientización en seguridad vial a choferes y no profesionales del cantón Cuenca”, afirman que “se logró desarrollar el plan de concientización (...) el cual consistió y refuerzo de seguridad vial, leyes y normativa nacionales con la finalidad de concientizar sobre las consecuencias del incumplimiento de las mismas” (p. 88). Estos planes de concientización permanentes pueden evidenciarse en la celebración de convenios entre el Ministerio de Educación y la ANT en la que se diseñen asignaturas dentro de las mallas curriculares a nivel regional y nacional, charlas de educación vial para los conductores, que agrupe a la población fronteriza (Tulcán e Ipiiales) con el fin de promover y fomentar el desarrollo de buenas conductas viales y formar a los niños como peatones responsables y futuros conductores con prudencia.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

Se consideró una investigación teórica ya que contribuyó a generar conocimiento de un tema que, forja descontento dentro de la sociedad, por los mecanismos de imposición de

sanciones frente al cometimiento de contravenciones de tránsito; pero que, desde un estricto punto de vista práctico, existe desconocimiento de las éstas, lo que trae como consecuencia el que los conductores incurran, con bastante frecuencia, en el cometimiento de las mismas, por lo que es importante teorizar, de manera didáctica, estas infracciones penales que permitirán prevenir numerosos accidentes de tránsito y concientizar a la población de Tulcán.

Esta investigación se basó en un enfoque cualitativo direccionado a la búsqueda y análisis de la revisión documental sobre las contravenciones de tránsito, referidas a la conducción de vehículos automotores en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias que afecten el normal desenvolvimiento en el volante, de conformidad con el Art. 384 y 385 del COIP, así como el exceso de los límites de velocidad fuera del rango moderado en el Reglamento, como señala el Art. 386 del COIP, y en las entrevistas con la intención de obtener información de primera mano de los entes encargados de prevenir la siniestralidad en la zona norte-fronteriza del país.

Esta investigación se desarrolló dentro de una investigación con un nivel de profundidad descriptivo-teórico; ya que buscó referir y examinar el fenómeno de estudio de las principales infracciones penales relativas a las contravenciones de tránsito estatuidas en el COIP que se han establecido en la normativa penal nacional como mecanismos de prevención y cuya sanción contribuye a que los conductores se concienticen en el adecuado uso de las vías públicas en el Ecuador; esta investigación caracterizada por el nivel descriptivo favoreció la caracterización y clasificación de las contravenciones de tránsito que prohíben la conducción de vehículos automotores con ingesta alcohólica y otras sustancias tóxicas, y el exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado, para brindar un amplio panorama de la inobservancia de estas infracciones y su impacto en los mecanismos de prevención en el cantón Tulcán.

En el marco de la presente investigación, se adoptó un enfoque metodológico que comprende el método socio-jurídico, con el propósito de examinar la realidad objetiva en las vías públicas del Cantón Tulcán. Dicha realidad, recurrentemente, evidencia cometimiento de contravenciones de tránsito detectadas por los funcionarios competentes durante la ejecución de operativos, incluyendo pruebas de alcoholemia y narcotest. Esta dinámica, a su vez, incide en el comportamiento de los conductores de la zona fronteriza, que desconocen la normativa penal vial, con el objetivo de disminuir de manera

significativa los índices de accidentes de tránsito, fenómeno considerado como un serio problema a nivel cantonal.

Además, se aplicó el método deductivo como instrumento para validar premisas generales sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador y su subsiguiente aplicación en situaciones específicas dentro del Cantón. Partiendo de la premisa general que sostiene que la imposición de sanciones en materia de contravenciones de tránsito actúa como factor disuasorio, se buscó verificar su influencia en la reducción de conductas riesgosas y peligrosas en las vías públicas.

Asimismo, se incorporó el método analítico-sintético con el fin de desglosar diversos aspectos vinculados a las contravenciones de tránsito en la región objeto de estudio. Este enfoque permitió abordar aspectos tales como el marco normativo vigente, para detectar las contravenciones de tránsito más frecuentes en los conductores de esta zona fronteriza y los mecanismos preventivos para evitar las cifras de siniestralidad vial que repercute en medidas sancionatorias a los conductores en la zona norte del país.

Con relación a las técnicas de investigación se acudió a la revisión documental consistente en recopilar, analizar y sintetizar información relevante y pertinente proveniente de fuentes documentales, como leyes, reglamentos, repositorios digitales, bibliotecas nacionales y distintas obras, como antecedentes históricos relacionados con las contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán.; del mismo modo, se tomó en cuenta, la información proveniente de la Agencia Nacional de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán, y el GAD Municipal con competencia en materia de tránsito, que contribuyó en el desarrollo de esta investigación.

De la misma manera, se aplicaron entrevistas para obtener información directamente de funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán, y el GAD Municipal quienes, con su experticia sobre la materia de tránsito, de manera gentil explicaron su criterio, de manera objetiva, referido a las preguntas estructuradas que se les presentó, lo cual contribuyó a que se tenga un conocimiento más preciso de estas instituciones jurídico-penales y su incidencia en políticas preventivas de accidentes de tránsito en el cantón.

Estas técnicas de investigación se lograron gracias a la utilización de instrumentos idóneos que permitieron alcanzar resultados acordes a los objetivos planteados. En cuanto

a la revisión y análisis documental se utilizaron las fichas bibliográficas contentivas de información clave para la investigación y, en las entrevistas fue pertinente recurrir a la guía estructurada de la entrevista con preguntas abiertas, enviadas previamente a los entrevistados vía email, que permitieron a los entrevistados exponer, de manera amplia, sus puntos de vista sobre el cometimiento de estas contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza.

En referencia a las estrategias seguidas en el muestreo de esta investigación con enfoque cualitativo fue no probabilístico, intencional o selectivo debido a que, con criterio de razonabilidad y objetividad, se seleccionaron los funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán, y el GAD Municipal que, con conocimiento de causa y amplia experticia en materia de tránsito, dieron opiniones acertadas para la investigación. Y la población o universo estuvo compuesta por el conjunto de los conductores vehiculares del cantón Tulcán que circulan a diario por estas vías para determinar el cometimiento de las contravenciones de tránsito y sus mecanismos de prevención.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

6.1.- Resultados

Con la finalidad de alcanzar los resultados conforme a los objetivos planteados en esta investigación se debió recurrir a la revisión bibliográfica de estudios y exploraciones expuestas por varios autores de la doctrina nacional que se han pronunciado sobre el cometimiento de las contravenciones de tránsito en zona fronteriza y sus mecanismos de prevención en el cantón Tulcán Provincia del Carchi, con el propósito de poder identificar las deficiencias, que en los últimos años se han observado, en los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito, como lo expresa el Servicio de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (SIAT) de Tulcán (2023) en el Diario El Universo (3-diciembre-2023). Del mismo modo, se recurrió a las entrevistas de funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán, quienes contribuyeron con sus respuestas a obtener resultados bastante objetivos sobre las infracciones más frecuentes en materia de tránsito tipificadas como contravenciones de tránsito en zona fronteriza y sus mecanismos de prevención en el cantón Tulcán Provincia del Carchi.

Lo cual hizo necesario este estudio detenido de lo que implica brindar seguridad y prevención a la sociedad en general, por lo que el Estado ecuatoriano siempre ha estado presto a la protección de la ciudadanía, prueba de ello fue el “Objetivo 1 del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida de Ecuador” el cual buscaba “garantizar una vida digna con igualdad de oportunidades para todas las personas” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017, p. 37). La importancia deviene de una de sus directrices de este objetivo que es la salud, la cual debe ser preservada por el Estado y que se ve afectada por los siniestros y accidentes de tránsito, lo que conduce al estudio detenido de las estrategias de prevención y seguridad vial, con el propósito de determinar su compatibilidad con este plan estratégico y el cumplimiento de metas y propósitos del buen vivir estatal.

Del mismo modo, el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 dentro del Eje Institucional, objetivo 14 que se direcciona en fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia porque pretende garantizar el pleno goce de los derechos a través de prácticas regulatorias encaminadas a la transparencia y el cumplimiento de la ley (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2021). Por tanto, analizar cómo se tutela la seguridad vial, la prevención de los accidentes de tránsito por medio de la tipificación de las contravenciones de tránsito es un aspecto elemental dentro de este Plan Nacional que, acorde con los principios establecidos en la Constitución, como el principio de proporcionalidad, el del debido proceso, del respeto y garantías de los derechos de los ciudadanos, son parte de las políticas del eje institucional.

En esta misma dirección preventiva se pronuncia el Plan de Desarrollo Nacional para el Nuevo Ecuador 2024-2025, en su eje social, “para mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos, a través de la búsqueda de la erradicación de la violencia y garantizar la paz ciudadana. Entendiendo que la inseguridad y la violencia tienen su origen en brechas sociales estructurales como son la falta de servicios públicos, educación, salud pública y empleo adecuado” (p. 13), es importante señalar que este plan aborda este tema, de manera integral, considerando la complejidad y la multidimensionalidad de los factores que influyen en la seguridad vial.

Recientemente, la Organización Mundial de la Salud [en adelante OMS] (2022), en declaración política que adoptaron todos Estados Miembros durante la Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial,

“en virtud de la cual se comprometen a reducir en un 50% las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito de aquí a 2030, lo que constituye un hito para la seguridad vial y la movilidad sostenible” (párr. 2). Esta reunión tuvo un lema interesante “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados” (OMS, 2022, párr. 4), lo que evidencia la preocupación por el continuo acecho de la seguridad vial, que afecta a todos los habitantes de un país, como Ecuador, lo cual puede mitigarse con políticas efectivas de prevención.

Una vez que se han revisado las principales investigaciones recientes sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador, que constituyen el aporte doctrinal a este valioso instituto jurídico-penal, es menester estructurar el trabajo en varios subtítulos que derivan de los objetivos específicos de la investigación, haciendo referencia a la normativa nacional, debido a que desde la Constitución, los instrumentos internacionales y las disposiciones sustantivas y adjetivas consideran relevante la regulación de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención; para lo cual se ha establecido la siguiente estructura:

Principales contravenciones de tránsito, establecidas en el COIP, en las que incurren los conductores de la zona fronteriza del cantón Tulcán, Provincia del Carchi: análisis de cada una de ellas y sus características

Es indispensable definir las infracciones de tránsito, como lo hace Ramírez Rosillo (2022), al señalar que “son aquellas que se producen en ámbito del transporte, es decir, cuando han sido afectadas personas y bienes que son movilizados en un medio de transporte de un lugar a otro, utilizando el sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano” (p. 33). Definición legal que se encuentra en el COIP, en el Art. 371, que define a las infracciones de tránsito como “las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (Asamblea Nacional, COIP, 2014).

Este mismo cuerpo legal hace una clasificación de las infracciones de tránsito, que son sancionadas por el Estado dependiendo de la gravedad del acto, en delitos culposos de tránsito y contravenciones de tránsito. Esta investigación sólo hace referencia a las contravenciones de tránsito más frecuentes en la zona norte fronteriza del país.

Entre las contravenciones más importantes en las que incurren los conductores de la zona fronteriza del cantón Tulcán, que son sancionadas por la Jefatura de Tránsito de la Provincia, se encuentran:

1. El conducir en estado de embriaguez;
2. Transporte informal;
3. Conducir sin cinturón de seguridad;
4. Hacer uso del celular mientras conduce;
5. No respetar las señales de tránsito, (paso cebra, semáforo en rojo, señales de los agentes de tránsito, mal estacionado etc.).

Las contravenciones de tránsito devienen, a criterio de Reátegui Cueva y Rodríguez Armijos (2021), de la responsabilidad del conductor al no contemplar y acatar la normativa legal pertinente” (p. 21). Por lo que las contravenciones de tránsito son de naturaleza culposa; no obstante, el COIP contempla sanciones menos rigurosas y están contempladas en el COIP desde el Art. 383 al 392. Las contempladas en los Artículos 383 al 385 son las más graves, por lo que incluso prevé sanciones de pena privativa de libertad. Y las contravenciones establecidas desde el Art. 386 en adelante, estas sancionadas con penas menos rigurosas y se clasifican en clases que van desde la primera clase hasta la séptima clase, entre ellas, las más frecuentes en la conducta vial del cantón Tulcán.

En las contravenciones de tránsito de primera clase contemplan sanciones más severas y las contravenciones de séptima clase la sanción menos rigurosa.

Aunque no es un estudio comparativo, es menester señalar que, en Colombia, por ser el país fronterizo con el norte de Ecuador, el Código Nacional de Tránsito terrestre, define la infracción de tránsito como aquella que existe cuando se produce la violación de una norma dentro de su clasificación, que son las simples y las compuestas. El Art. 2 del Código Nacional de Tránsito Terrestre define la infracción como: “transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material (Senado de la República de Colombia, 2002, Ley 769). Y esta misma Ley, en su Art. 10, establece el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, la cual debería estar en concordancia con la imposición de

multas en el cantón Tulcán, pues muchos de estos conductores colombianos, que cruzan la frontera incurren en el cometimiento de contravenciones de tránsito, que requieren de la imposición de una multa, en esta parte del país.

En Colombia, señala Ramírez Rosillo (2022), “existen diversos Códigos que ayudan a regular las infracciones de tránsito según se toma en cuenta el valor de las multas. (...) Las categorías están desde la letra A, que son sanciones mínimas hasta la letra F, que son sanciones mucho más rigurosas” (p. 37). En Colombia los infractores de tránsito reciben una notificación, denominada “comparendo” para presentarse ante la autoridad de tránsito la Comisión de Tránsito, que requiere que este conductor esté solvente con el pago del SOAT y el seguro de riesgo para proteger cualquier eventualidad que se le presente al conductor.

Como ya se hizo mención, la conducción de vehículo en estado de embriaguez, es una de las contravenciones en las que incurren los conductores tanto nacionales como colombianos en esta zona fronteriza, tipificada en el Art. 385 del COIP:

la persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas. (Asamblea Nacional, COIP, 2014)

En relación con esta contravención, Caiza Gallegos (2023) afirma que, “las personas que conducen vehículos en estado de embriaguez son un peligro y un problema que afecta indirectamente a la sociedad, tanto en su esfera económica y de salud. Ya que, las personas en estado de embriaguez bajo un volante ponen en riesgo a la ciudadanía en general” (p. 54). El cometimiento de esta contravención conlleva a la imposición de varias penas, como cumplir pena privativa de libertad, el cumplimiento a realizar servicio comunitario no remunerado, la suspensión de su licencia de conducir, el pago de una multa de uno o dos SBU y la retención de su vehículo, debido a que el conducir bajo estado de embriaguez, indudablemente, disminuye las capacidades cognitivas de los conductores, lo que induce a los accidentes de tránsito por impericias, negligencias y descuidos al conducir un vehículo bajo alcohol.

A estas contravenciones se les impone una pena pecuniaria de uno, dos o tres salarios básicos unificados (SBU) del trabajador ecuatoriano, que no contribuye al cumplimiento de los fines de la pena establecidos en el Art. 52 del COIP. Esta multa que se impone por parte de la autoridad competente se aplica sin que se realice un estudio socio económico del infractor, mucho menos si el conductor es extranjero, como suele ocurrir en el cantón Tulcán.

Otra de las contravenciones de mayor ocurrencia, es la contravención de tránsito de primera clase, establecida en el Art. 386 del COIP,

La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. (...). Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir. (Asamblea Nacional, COIP, 2014)

Se ha observado, en los últimos años, afirma la Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán (2024), que tanto ecuatorianos como extranjeros (generalmente personas provenientes de Colombia) realizan transporte de manera informal, sin cumplir con las disposiciones de tránsito requeridas, por lo que incurrir en el cometimiento de contravenciones que son severamente sancionadas.

Frente a esta realidad se han multiplicado las campañas divulgativas en materia de tránsito como Paquito policía para concientizar a los conductores sobre la obligación que tienen en cumplir las leyes de tránsito y de cumplir servicios públicos de transporte cumpliendo todos los requerimientos necesarios, a los fines de evitar y prevenir la siniestralidad vial, pues estas personas que realizan transporte de personas o de cosas deben estar debidamente capacitados y haber realizado y pasado todos los exámenes previos de conducción vehicular.

En este mismo contexto fronterizo, la conducción sin cinturón de seguridad se ha convertido también en una de las contravenciones más recurrentes, la cual está tipificada en el Art. 392 del COIP, en su inciso 6, como contravención de séptima clase: “La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad. Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general.

Según información del Gobierno Nacional en Quitoinforma.gob.ec (2024),

El cinturón de seguridad, que es de uso obligatorio para el conductor y todos sus pasajeros, es el elemento de seguridad más importante dentro de un vehículo. Es así, que su uso disminuye, en un 40% y 50%, el riesgo de muertes a los copilotos, en un automóvil, y entre un 25% y 75%, a los pasajeros que se encuentran en los asientos traseros.

Según el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la finalidad del cinturón de seguridad, en caso de siniestros de tránsito, es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del conductor choque con el parabrisas o salga desprendido del mismo. (Quitoinforma.gob.ec (2024, párr. 1-2)

Además de esta contravención, es de bastante frecuencia la contravención de cuarta clase, tipificada en el Art. 389, “La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías. Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general” (Asamblea Nacional, COIP, 2014).

De acuerdo con lo señalado por Díaz Sarango (2023):

las contravenciones son de naturaleza culposa, que están tipificadas en la ley, por ende, el cometimiento de las mismas tiene como consecuencia una sanción, las cuales ocurren por tres factores principales entre ellos tenemos: el humano, como la negligencia, impericia e imprudencia, que depende de los conductores; factor mecánico, esto ocurre cuando existe un desperfecto en el vehículo y, el factor vial esto corresponde al mal estado de las vías del país por las cuales existen frecuentemente un alto índice de accidentes de tránsito. (p. 11)

Tiene razón la autora al señalar como uno de los factores más importantes en el cometimiento de las contravenciones de tránsito en factor humano, el cual se pone de relieve fundamentalmente en esta contravención de cuarta clase, debido a que los conductores desobedecen las órdenes emitidas por los agentes de tránsito, en los operativos preventivos o de control, o en muchos casos no respetan las señales manuales de estos agentes; así como en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías, que derivan de la mala conducta de los conductores o por falta de cultura vial, que se puede prevenir con campañas de prevención.

Efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito implementados hasta la fecha en el cantón Tulcán, Provincia del Carchi: incidencia y resultados obtenidos

Las políticas públicas de educación, concientización y seguridad vial trascienden al mero conocimiento vinculante, a la oportuna información del ordenamiento jurídico vial en el país, por lo que deben revestir la participación efectiva de otros órganos del Estado, activando la intervención de los ciudadanos, de los conductores, de los peatones, de padres, representantes, profesionales de la salud, docentes, comunicadores sociales y, en general, toda persona que se encuentre dentro del territorio del cantón que haga uso de las vías públicas de Tulcán.

Para lograr que estas políticas públicas en materia de educación, concientización y seguridad vial sean efectivas, deben ser integrales, debido a que no sólo corresponden al conocimiento de la normativa y convivencia vial, sino que convoca la apertura a cambios en los patrones de conducción social, como el control en el consumo de sustancias alcohólicas cuando se hace uso de las vías públicas, y el respeto a las autoridades viales,

a los fines de lograr la prevención de la siniestralidad, que se ha constituido en una de las causas de mayor mortalidad nacional.

La efectividad de los mecanismos de prevención pone en evidencia, a simple vista, la insuficiencia de asignación de recursos a la vialidad de la provincia del Carchi, y la permanencia en el tiempo de los programas concebidos para la ejecución de las políticas públicas en materia de seguridad y educación vial. Del mismo modo, esta falta presupuestaria, afecta considerablemente la actividad operativa que permite, de manera directa, “dar seguimiento y control de los resultados derivados de las jornadas especiales de educación vial, operativos de temporada, centros educativos y otras acciones que se realizan como parte de los planes anuales de la institución” (Oñate Cervantes, 2021, p. 11).

La incidencia y los resultados obtenidos apuntan al cumplimiento de los objetivos propuestos por el Ministerio del Sector, por la Agencia Nacional de Regulación y Control del TTTSV y el Gobierno Autónomo Descentralizados Regional, resaltando que los conductores y la sociedad, en general, cuenta con material de educación vial, acceso y disposición de participar en programas que tienen como finalidad dar efectivo cumplimiento a las políticas públicas en materia de seguridad y educación vial, en pro de la prevención de accidentes de tránsito.

En este contexto es indispensable el proceso de diagnóstico de las medidas implementadas y de las necesidades de la comunidad, por lo que el proceso de diagnóstico previo culmina en la formulación de un conjunto de propuestas que lleven a la práctica los objetivos operativos asumidos por la administración local para avanzar en la reducción del número de siniestros y la mejora de la seguridad vial urbana, tal como lo señala el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2024). A modo de ejemplo, se indica a continuación un conjunto de propuestas de actuación para que los responsables definan las acciones que el municipio debe emprender para avanzar en la mejora de la seguridad vial urbana:

Estudio para la mejora de la red vial urbana y jerarquización vial.

Ordenación y regulación más sostenible y segura del tránsito.

Mejora de la señalización horizontal y vertical.

Protección vial de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.

Atención de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad profesional.
Mejora de la seguridad de los usuarios de bicicletas y ciclomotores.
Fomento del transporte público colectivo urbano.
Creación de instrumentos y mejora de la información sobre prevención de siniestros de tránsito.
Mejora de la atención a las víctimas de siniestros de tránsito y su evacuación.
Creación e implantación de sistemas de información sobre siniestralidad vial urbana.
Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.
Incremento del control policial de las infracciones y seguimiento de la aplicación de las sanciones. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2024).

Es de observar que, estos ámbitos de actuación y los objetivos propuestos en materia vial son sectoriales, las propuestas de actuación tienen un carácter transversal, debido a que se vinculan con dos o más ejes a la vez y atañen a más de un ámbito.

Estrategias y propuestas específicas para mitigar los factores identificados para mejorar la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza

Entre las estrategias que pueden contribuir a mejorar la gestión de seguridad vial en el cantón Tulcán están: La emisión de políticas públicas eficientes de seguridad vial dentro del perímetro del cantón, de forma directa o en coordinación simultánea con instituciones o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia, como el GAD Municipal, al que se le han transferido varias competencias en materia de tránsito.

El planteamiento permanente de acciones direccionadas al logro de una efectiva seguridad vial y la organización interinstitucional para la implementación de estrategias preventivas de la siniestralidad en esta zona fronteriza, sobre todo, en las políticas de control de consumo de alcohol entre conductores del cantón, se ha convertido en prioridad de las autoridades del cantón.

La fiscalización objetiva de estas políticas públicas de seguridad vial es esencial dentro del cantón Tulcán de forma directa, “o en coordinación con las instituciones, entidades o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia, incluyendo los GAD, organizaciones de la sociedad civil, entre otros” (Ordenanza para la

gestión de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, 2023, Art. 7)

Estas medidas son inminentes en el logro de una vialidad segura, respaldadas en lo que el autor Tulcán (2021) expone de manera acertada para:

Potenciar el conocimiento de la importancia de la Ley a través de la comprensión de la Constitución de la República del Ecuador y la Ley de Tránsito, y el Código Orgánico Integral Penal, fundamentalmente en materia de contravenciones y su penalidad, y, en general, en temas de movilidad. Comprender las obligaciones y derechos que todo peatón, conductor, ciclista y motociclista tienen al caminar o conducir por las vías del territorio nacional. Adoptar una actitud responsable y consciente del papel que desarrollamos en la vía pública. Poner en práctica los conocimientos adquiridos, a través del ejercicio práctico como peatón y conductor. Promover y estimular a una buena conducta vial, al entorno que nos rodea, amigos y familia, respetando las normativas nacionales, leyes y obligaciones. (p. 32).

Desde esta perspectiva, para Zaidel citado por Oñate Cervantes (2021), “la aplicación efectiva de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación no solamente depende del desarrollo legislativo y de la existencia de un adecuado sistema punitivo para los infractores, sino también de las actitudes de los propios usuarios” (p. 9). Según estas estrategias, es inminente para el control del cumplimiento de las normas de tránsito en el Ecuador, el lograr la disuasión y concientización de los conductores, porque se podría reducir considerablemente la supervisión de los usuarios y apoyarlo con el fortalecimiento de un programa educativo para concienciar a la comunidad de cumplir lo dispuesto en la normativa vial vigente. Los funcionarios de la Jefatura de Tránsito fronteriza han señalado que las actividades de control y supervisión del tráfico en el cantón Tulcán han constituido una de las estrategias fundamentales para mejorar los resultados en términos de seguridad vial.

Resultados derivados de las entrevistas a funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán, y el GAD Municipal del cantón Tulcán

Entrevistados: Teniente Geovanny Pozo; Suboficial Primero Jhofre Enríquez; Capitán Rommel Paredes, funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán.

Pregunta 1. ¿Cuáles considera usted que son las principales contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán? ¿Qué factores considera que inciden en su cometimiento?

Funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán **Respuestas**

Teniente Geovanny Pozo, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán. Las principales contravenciones que más se dan en la ciudad de Tulcán son: conductores en estado de embriaguez, transporte informal, vidrios polarizados y vehículos mal estacionados. Bueno para determinar qué factores inciden debemos de hablar de cada una de las contravenciones que más se da en la ciudad ejemplo el estado de embriaguez debería haber controles con autoridades municipales, gubernamentales en los bares, cantinas y discotecas y hasta en tiendas donde se expenden licor.

Suboficial Primero Jhofre Enríquez, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán. El mal estacionamiento y la no utilización de cinturón de seguridad. La falta de educación vial y la emitida por la escuela de conducción por licencias tipo B.

Capitán Rommel Paredes, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán. Las principales contravenciones de tránsito que se sancionan en la zona fronteriza norte según las estadísticas del año 2024, en la Jefatura de tránsito de la Provincia del Carchi son:

1. Estado de embriaguez.
2. Transporte informal.
3. Conducir sin cinturón de seguridad
4. Hacer uso del celular mientras conduce.
5. No respetar las señales de tránsito, (paso cebra, semáforo en rojo, señales de los agentes de tránsito, mal estacionado etc....).

Los principales factores que se consideran son:

1. La falta de conocimiento de la ley de tránsito.
 2. La poca cultura vial en las personas.
 3. La falta de señalización en las vías.
 4. Las leyes muy permisivas inducen a que se repitan las inconductas de los conductores contraventores.
-

Pregunta 2. ¿Qué mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito se han implementado hasta la fecha en el cantón Tulcán y cómo evalúa su efectividad en la reducción de la incidencia de contravenciones?

Funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán **Respuestas**

Teniente Geovanny Pozo, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán. Dentro de la provincia del Carchi se realizan diferentes actividades y acciones para bajar estos incidentes de contravención realizando campañas de prevención, ferias de seguridad en las escuelas de capacitación a conductores de igual forma se realizan operativos para estado de embriaguez y para transporte informal en los cuales ha habido buenos resultados.

Suboficial Primero Jhofre Enríquez, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán. Se han realizado campañas juntamente con la Agencia Nacional de Tránsito, Policía Nacional e incluso se han utilizado mecanismos como son: Entrega de trípticos y la implementación de Paquito Policía, para que, de esa manera, los conductores se sensibilicen y tengan una mejor educación o cultura de conducción vial.

Capitán Rommel Paredes, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	<p>En lugares estratégicos de la ciudad se reparte panfletos para que los conductores conozcan sobre las sanciones de las contravenciones tránsito. En las esquinas donde existen semáforos se realizan campañas con Paquito policía para concientizar a los conductores sobre la obligación que tienen en cumplir las leyes de tránsito.</p> <p>Se realizan reuniones con los dirigentes de las cooperativas de buses y compañías de taxis para llevar un cronograma de capacitación en seguridad vial.</p> <p>Se coordina con rectores de unidades educativas para que los estudiantes del tercero de bachillerato participen en campañas de seguridad vial y se conforme colegio seguro.</p> <p>Se realizan operativos de control vehicular enfocados a la seguridad vial.</p> <p>La evaluación se realiza de manera mensual con autoridades locales, llevando una estadística con números reales de la reducción de incidencia de las diferentes contravenciones.</p>
--	---

Pregunta 3. ¿Cuáles considera que son las principales dificultades en la aplicación de la normativa de tránsito en la zona fronteriza de Tulcán?

Funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán	Respuestas
Teniente Geovanny Pozo, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Hay que partir primeramente por la ciudadanía, la cual no entiende o desconoce de la Ley Orgánica de Tránsito y sus contravenciones dentro de la cual manifiestan o creen estar actuando legalmente; por otro lado, la poca capacitación a los miembros policiales.
Suboficial Primero Jhofre Enríquez, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Dificultades para la efectividad de la normativa de tránsito no existe en el Carchi, antes había porque venían los conductores con vehículos colombianos y se estacionaban en diferentes lugares o realizaban contravenciones de tránsito y no se los podía citar o dar contravenciones de tránsito, ya que no había como recaudar los fondos por las emisiones de las citaciones. Ahora con la nueva normativa los vehículos colombianos pueden ser ingresados hasta los patios de revisión vehicular de la policía con el fin de que cancelen la contravención que ellos han cometido esto siempre y cuando el conductor llene los formularios en la ANT y realice los trámites pertinentes.
Capitán Rommel Paredes, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	La mala cultura vial que tienen algunos conductores al momento de operar o conducir un vehículo a motor.

Pregunta 4. ¿Qué acciones se podrían implementar para aumentar la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito en la región?

Funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán	Respuestas
Teniente Geovanny Pozo, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Una de las acciones que se puede implementar o se debería realizar para tener una efectividad de prevención en las contravenciones es llegar a los estudiantes de establecimientos educativos y no solamente capacitar a los conductores que se preparen diariamente en las escuelas de formación. Realizar campañas en las vías igualmente operativos enfocados a la prevención no a la sanción.

Suboficial Primero Jhofre Enríquez, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Que se unifiquen las campañas juntamente con los agentes de tránsito, ya que la subzona o la provincia del Carchi está dividida para el control en dos ámbitos, policía nacional con su servicio tránsito y agentes de tránsito que los manda la comunidad, es decir, los municipios. Por tanto, si fuera bueno que se unifiquen la ANT, los agentes y policía nacional con el fin de emitir campañas a los diferentes gremios y también en las escuelas de conducción realizar una mejor educación para emitir la licencia tipo B, ya que son los más frecuentes en cometer las infracciones.
Capitán Rommel Paredes, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	La continua capacitación a todos los conductores en materia de tránsito y seguridad vial. Campañas continuas sobre el respeto a la vida en la vía pública. Designar un mayor número de agentes de tránsito en las calles principales donde hace falta señalización vial.
Pregunta 5. ¿Cuál piensa usted que es el rol de los entes encargados de tránsito en la promoción de una cultura de respeto a las normas de tránsito y en la reducción de los índices de accidentabilidad en la región?	
Funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán	Respuestas
Teniente Geovanny Pozo, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	El rol fundamental es instar a la prevención de la siniestralidad vial con medidas y políticas que incrementen la seguridad en las vías del cantón.
Suboficial Primero Jhofre Enríquez, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Siempre la Policía Nacional con el servicio de tránsito está realizando campañas con el fin de evitar y concientizar a los conductores, si bien es cierto el uso de casco en las motocicletas, el cinturón de seguridad, el mal estacionamientos y más que todo la conducción a la defensiva eso va a evitar que exista más accidentes en la provincia.
Capitán Rommel Paredes, Jefatura de Tránsito con sede en el Cantón Tulcán.	Personalmente pienso que el rol es un triángulo de mutuo respeto entre conductores, peatones y la ley de tránsito, en grandes ciudades no existen agentes de tránsito para ser sancionados, y el respeto a la vida en la vía pública sería la mejor promoción para una ciudad sin accidentes de tránsito. De igual forma, las instituciones que estamos inmersas en el tránsito coordinamos, de manera conjunta, para la reducción de accidentabilidad en las vías.

Nota: Entrevistas al teniente Geovanny Pozo; Suboficial Primero Jhofre Enríquez; Capitán Rommel Paredes, funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán.

Las respuestas dadas por los funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán, sin duda, han contribuido a dar luz jurídica en el estudio de las contravenciones más frecuentes entre los conductores del cantón Tulcán como es la conducción de vehículos por la vía pública en estado de embriaguez, el transporte informal practicado por varios conductores sin la debida autorización del ente competente, el conducir sin cinturón de seguridad, hacer uso del celular mientras conduce y el no respetar las señales

de tránsito, (paso cebra, semáforo en rojo, señales de los agentes de tránsito, mal estacionado etc.).

Han señalado los entrevistados que, ante esta cruda realidad de frecuentes accidentes de tránsito en la zona fronteriza, una declaración de intenciones no resuelve por sí misma los problemas, por lo que debe ir acompañada de los recursos (económicos, materiales y de personal capacitado y experimentado) que hagan posible la aplicación de las acciones previstas y de un calendario realista con la programación temporal de implementación de dichas acciones. Este procedimiento debe consistir en un Plan de Acción, y es fundamental que cuente con el apoyo de todos los agentes externos implicados y del conjunto de departamentos de la administración local y del GAD provincial para lograr la prevención de la siniestralidad vial en el cantón Tulcán.

Los entrevistados están conscientes en que los factores que inciden en el cometimiento de estas contravenciones son determinantes en los accidentes de tránsito, como son la falta de conocimiento de la normativa nacional de tránsito, como la de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la carencia de una cultura vial en las personas, la falta de señalización en las vías públicas del cantón, la existencia de leyes muy permisivas que contribuyen a que se repitan las inconductas de los conductores contraventores, que requieren de mecanismos, herramientas y estrategias de educación, concientización y prevención para el logro de la seguridad vial.

Estas estrategias de educación en seguridad vial, como enseñan Zambrano y Barberán (2023), surgen “como una transmisión de conocimientos y otras competencias enfocadas en el uso seguro, responsable y sostenible, debido que demuestra el desarrollo de hábitos y actitudes positivas relacionadas con la coexistencia pública asociándose a la mejora de la calidad de vida de la sociedad” (p. 680). Aunado a ello, se debe practicar la conducta y cultura vial que todo ciudadano debe tener al momento de utilizar las vías públicas, aplicando todas las medidas de circulación y, sobre todo, respetando las normas e indicaciones de tránsito, que conduzcan a descifrar factores de riesgo, secuelas y causas para evitar la siniestralidad vial.

6.2.- Discusión

Se han tomado muy en cuenta los criterios señalados por los diferentes autores que han sido estudiados bajo la técnica de revisión documental y los criterios dados por los entrevistados, en uso de una técnica metodológica muy útil para lograr resultados eficientes en la investigación de las contravenciones de tránsito más frecuentes en la zona fronteriza y la implementación de mecanismos de prevención, tomando en cuenta que la imposición de penas privativas de libertad y penas no privativas de libertad, como horas de trabajo comunitario, multas, suspensión de licencias de conducir y retención temporal del vehículo se erigen como medidas preventivas para los conductores a los fines de evitar los accidentes de tránsito.

Las medidas y mecanismos preventivos se implementan en la Provincia del Carchi, pero no son suficientes, como indicaron los funcionarios de la Jefatura de Tránsito, que coincide con lo señalado por Barrionuevo (2021) para quien “existen varias personas que, a pesar del endurecimiento de las sanciones para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito, siguen cometiendo infracciones de tránsito” (p. 15); siendo conductores reincidentes por la inconciencia del deber objetivo de cuidado; esto se observa, sobre todo, en las contravenciones por conducir en estado de embriaguez.

Como se señaló anteriormente, al analizar cada una de las contravenciones más frecuentes en la conducción de vehículos en el cantón Tulcán, fue el conducir vehículos en estado de embriaguez, por las características de la zona fronteriza, en la que los conductores para combatir el frío recurren al consumo de alcohol, que trae consigo sanciones, que a juicio de algunos autores como Caiza Gallegos (2023), atentan contra la idoneidad y proporcionalidad de la pena, como principios constitucionales,

con respecto a la aplicación de la multa esta se torna excesiva toda vez que se imponen penas privativas de libertad, penas no privativas de libertad como es el servicio comunitario, la suspensión de la licencia de conducir y la retención del vehículo hasta que se superen las causas de la infracción y adicional se ha establecido una multa, lo cual resulta abusivo, pues se ha fijado una multa sin tomar en cuenta la capacidad de pago del infractor y su realidad social. (p. 57)

Todas estas sanciones a que están sujetas las personas que conducen en estado de embriaguez no han contribuido a la prevención de accidentes viales, pese al

endurecimiento de las penas, por parte del Estado, no se ha mejorado la cultura vial, ya que el consumo de bebidas alcohólicas en el Ecuador se ha erigido como una de las causas de accidentes de tránsito en la vialidad ecuatoriana, a pesar de las campañas de concientización que realizan los entes competentes de tránsito.

En relación con el cometimiento de la infracción de conducir sin el uso adecuado del cinturón de seguridad, sancionado en el Art. 392, la Jefatura de Tránsito del cantón Tulcán, según sus funcionarios entrevistados en esta investigación señalaron que está clara en que esta normativa debe cumplirse a cabalidad, por lo que se realizan operativos preventivos, por parte de la Brigada de Seguridad Vial, así como operativos de control, por parte de los funcionarios y agentes civiles de tránsito, con la finalidad de verificar el uso adecuado de este dispositivo de protección y prevención de accidentes de tránsito. Al respecto el Gobierno Nacional en Quitoinforma.gob.ec (2024), sostiene que “la seguridad vial, es corresponsabilidad de la ciudadanía y las autoridades, como ecuatorianos debemos generar una movilidad segura en el país, respetando las leyes de tránsito para no tener más muertes en las vías” (Quitoinforma.gob.ec (2024), párr. 6). Lo cual evidencia la finalidad preventiva de estas medidas.

La contravención de cuarta clase, tipificada en el Art. 389, “La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías” (Asamblea Nacional, COIP, 2014), son, de acuerdo con lo señalado por los funcionarios de la Jefatura de Tránsito con sede en el cantón Tulcán, de reiterada conducta de los que van frente al volante; pero tienen, como asevera Díaz Sarango (2023), “tienen naturaleza de carácter culposos, ya que ningún conductor maneja con el fin causar daño a otra persona o causar un accidente con otro vehículo, lo que ocurre es que el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias para evitar tales infracciones” (p. 12).

Esta desobediencia, no es de carácter grave, pues, no se agrede ni se ofende a los agentes de tránsito, y no hay intenciones dolosas, que conlleven a daños físicos. Los conductores, además no son conscientes que se debe tener mucha responsabilidad al volante, ya que se deben respetar las leyes y reglamentos de tránsito, no exceder los límites permitidos de velocidad, usar el cinturón de seguridad, no hablar ni usar el móvil mientras se conduce, respetar la semaforización vial, entre otras.

Los autores analizados, entre ellos, Oñate Cervantes (2021), Tulcán (2021) y Zambrano et al (2023), consideran que las políticas del Estado ecuatoriano en materia de educación y seguridad vial son acordes a la normativa nacional, estando en armonía legislativa con los convenios internacionales debidamente suscritos por Ecuador. En el cantón Tulcán, lo han señalado los entrevistados, estas políticas se ejecutan, a través de planes y programas públicos vinculados a la educación y seguridad vial, mediante procesos formativos con apoyo de entes gubernamentales y privados en la formación teórica y práctica de los conductores vehiculares; no obstante, no son suficientes, pues, los accidentes de tránsito siguen siendo un tema de carácter urgente.

Es imprescindible conocer de forma clara los problemas de seguridad vial con los que se enfrenta el Cantón Tulcán y cuáles son sus causas como primer paso para avanzar en su solución, tal como señala el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2024)

porque sin tener claro dónde estamos, difícilmente podremos llegar a donde queremos. Para ello, es necesario contar con la información de partida que permita realizar este diagnóstico, siendo imprescindible además asegurar tanto la fiabilidad de los datos de partida como del procedimiento metodológico aplicado, puesto que el resultado final será más o menos creíble en función de que se cumpla esta premisa. (p. 36)

Cumpliendo esta premisa de conocer los problemas de seguridad vial en esta zona fronteriza permitiré que las políticas públicas de vialidad se ejecuten, a través de planes y programas públicos vinculados a la educación y seguridad vial, mediante procesos formativos con apoyo de entes gubernamentales y privados en la formación teórica y práctica de los conductores vehiculares, sean estos nacionales o extranjeros.

7. CONCLUSIONES

Después de un análisis detenido del tema se pudo evidenciar que las principales contravenciones de tránsito en la zona fronteriza del Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, contribuyen a la disminución de la siniestralidad vial, ya que estas contravenciones por sí mismas se erigen como componentes preventivos que reflejan efectividad en la prevención en conductores nacionales y extranjeros y determinan su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población; no obstante, siguen siendo insuficientes,

ya que el cometimiento de las contravenciones de tránsito tipificadas en el COIP siguen en aumento, a pesar de otras medidas preventivas impuestas por los entes competentes regionales.

En este contexto se constató que las principales contravenciones de tránsito son: la conducción de vehículos por la vía pública en estado de embriaguez, tipificada en el COIP en el Art. 385, en la que incurren los conductores tanto nacionales como colombianos en esta zona fronteriza; la contravención de tránsito de primera clase, establecida en el Art. 386 del COIP, la o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado; la conducción sin cinturón de seguridad se ha convertido también en una de las contravenciones más recurrentes, sancionada en el Art. 392 del COIP, en su inciso 6, como contravención de séptima clase; el hacer uso del celular mientras conduce y el no respetar las señales de tránsito, —paso cebra, semáforo en rojo, señales de los agentes de tránsito, mal estacionado etc.—, lo cual hace inminente mecanismos de prevención eficaces para reducir su incidencia y mejorar la seguridad vial en la región.

Con relación a la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito implementados hasta la fecha en el Cantón Tulcán, Provincia del Carchi, se subraya que las políticas públicas de educación, concientización y seguridad vial implementadas por el Ministerio del Sector, la Nacional de Regulación y Control del TTTSV y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales y los funcionarios de la Jefatura de Tránsito, entre otros, trascienden al elemental conocimiento vinculante, a la oportuna información del ordenamiento jurídico vial en el país, debido a que deben convocar a la participación efectiva de otros órganos del Estado, activando la intervención de los ciudadanos, de los conductores, de los peatones, de padres, representantes, profesionales de la salud, docentes, comunicadores sociales y, en general, toda persona que haga uso de las vías públicas del territorio del cantón de Tulcán.

Al proponer estrategias específicas para mitigar los factores identificados y mejorar la efectividad de los mecanismos de prevención de contravenciones de tránsito en esta zona fronteriza, se consideró que la emisión de políticas públicas eficientes de seguridad vial dentro del perímetro del cantón, de forma directa o en coordinación simultánea con instituciones o departamentos, como el GAD Municipal, han de convertirse en prioridad

de las autoridades del cantón para la implementación de estrategias preventivas de la siniestralidad en esta zona fronteriza, sobre todo, en las políticas de control de consumo de alcohol entre conductores del cantón, así como el promover una cultura de respeto a las normas y agentes de tránsito locales.

8. RECOMENDACIONES

Crear en los espacios estudio, de trabajo y en el hogar de cada uno de nosotros una cultura de responsabilidad vial en la cual se pueda concientizar sobre los peligros que se tiene como conductores y peatones al incumplir con las leyes de tránsito en el cometimiento de contravenciones, a fin de generar cambios significativos en la sociedad.

Fortalecer el orden normativo vigente en el país a fin de propiciar la participación de otros entes gubernamentales, como el sector salud, la empresa privada en el financiamiento de programas de formación y sensibilización en seguridad y educación vial, inminentes en la zona fronteriza.

Incorporar a la academia ecuatoriana, mediante la participación de las universidades, en la producción de más investigaciones en materia vial, cuyos estudios permitan mayor conocimiento y socialización de las consecuencias del cometimiento de contravenciones de tránsito e instar medidas preventivas.

Exhortar a la sociedad ecuatoriana a implementar campañas de concientización, políticas educativas eficientes para evitar el cometimiento de contravenciones de tránsito de primera y séptima clase, debido a que son las más recurrentes, tipificadas en los Arts. 385, 386 y 392, que contribuyan a la disminución de accidentes de tránsito que tanto afectan a la sociedad cantonal.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado Martínez, L.; Mendoza, H.; Meza, D.; Martínez, D.; Vera, J. (2022). Transferencia de competencias en materia de tránsito a favor del gobierno autónomo descentralizado de Santo Domingo. *Suplemento CICA Multidisciplinario*, Vol. 6, Núm. 014, julio-diciembre 2022, 23-43. <https://uleam.suplementocica.org/index.php/SuplementoCICA/article/view/58>
- Alvarado, L.; García, E. (2023). Análisis de la transferencia de competencias en materia de tránsito a favor de los gobiernos autónomos descentralizados. *TSE DE Revista de Investigación Científica*, 6(2), enero-junio, 114-143. <https://tsachila.edu.ec/ojs/index.php/TSEDE/article/view/152/101>
- Anzules, O. (2022). *Validez de las pruebas de alcoholtest y narcotest en infracciones de tránsito*. (Tesis de Maestría). Otavalo: Universidad de Otavalo. <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/bitstream/52000/834/1/PP-DP-2022-057.pdf>
- Arias, J.; Torres, N.; Vilela, E. (2022). La eficacia constitucional en la prueba de alcoholemia y narcotest en materia de tránsito y seguridad vial. En *Revista Polo del Conocimiento*, (Edic. núm. 66), vol. 7, N° 1, enero 2022, 998-1021. DOI: 10.23857/pc.v7i1.3525. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8331473.pdf>
- Arévalo, E.; Valle, A. (2022). Recurso de apelación y derecho a la defensa frente a las contravenciones de tránsito. En *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminológicas*, vol. 7, N° 13, Santa Ana Coro, dic. 2022. <https://doi.org/10.35381/racj.v7i13.1961>; http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2542-33712022000200038
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro Oficial número 449 de 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07 -ago.- 2008, última modificación: 25 -mar.- 2024.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización* (COOTAD). Editorial Jurídica del Ecuador.

- Asamblea Nacional. (2012). *Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial* (25-jun-2012), Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb-2014, Última modificación: 17-feb.-2021.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Código Orgánico de la Función Judicial*. Primer Suplemento del Registro Oficial. Resolución N°01. Quito-Ecuador: Corte Nacional de Justicia del Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. (2021). Artículo agregado por artículo 110 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 512. de 10 de agosto del 2021.
- Barrionuevo, J. (2021). *Las penas accesorias a la privación de libertad en el cometimiento de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato*. (Tesis de pregrado Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Ambato). <https://repositorio.pucesa.edu.ec/bitstream/123456789/3145/1/77307.pdf>
- Cabanellas, G. (1997). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta, S.R.L.
- Cabrera Erazo, M. (2019). Propuesta técnica para la reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Loja. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, Vol. 5, Núm. 2, Especial diciembre 2019, 597-610. DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v5i2.1109>
- Cain Guambo, V. (2021). *Implementación de un sistema de alerta para la prevención de accidentes mediante reconocimiento de señales de tránsito y visión artificial*. Universidad Nacional de Chimborazo. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/7846/3/Implementaci%C3%B3n%20de%20un%20sistema%20de%20alertas%20para%20la%20prevenci%C3%B3n%20de%20accidentes%20mediante%20visi%C3%B3n%20artificial.pdf>
- Caiza Gallegos, K. (2023). *Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas asociadas con penas privativas de libertad en contravenciones de tránsito en el Ecuador*. (Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9751/1/T4257-MDP-Caiza-Principio.pdf>

- Calle, H.; Ortega, S. (2022). El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad. En *Polo del Conocimiento* (Edición núm. 67), Vol. 7, No. 2, febrero 2022, 994-1015. DOI: 10.23857/pc.v7i1.3630
- Cisneros, V. (2020). *La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito*. (Tesis de Maestría). Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-Cisneros-La%20efectividad.pdf>
- Díaz Sarango, I. (2023). *Vulneración del derecho de apelación en las contravenciones de tránsito con penas no privativas de libertad*. (Tesis de Maestría: Universidad Nacional de Loja). https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/26175/1/IrmaLisbeth_D%C3%ADazSarango.pdf
- Guamán, C.; Zúñiga, D. (2023). *Plan de concientización en seguridad vial a choferes y no profesionales del cantón Cuenca*. Universidad Politécnica Salesiana. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/24271/1/UPS-CT010331.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC. (Sept-2022). *Estadísticas de Transporte. Siniestros de Tránsito Trimestral, I y II, 2022*. Quito: Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2022. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA_2021/2022_ESTRA_SINIESTROS.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC. (mayo-2023). *Nota Técnica. Siniestros de Tránsito. I Trimestre, 2023*. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2023/NOTA_T%C3%89CNICA_SINIESTROS_ITRIMESTRE2023.pdf
- Jarrín, I. (2019). *Contravenciones penales en el COIP*. Quito: DerechoEcuador.com. Recuperado de <https://derechoecuador.com/contravenciones-penales-en-el-coip/#:~:text=La%20contravenci%C3%B3n%20es%20el%20acto,Autor.>
- López, A. (2020). *Principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad*. (Tesis de Maestría) Quito:

Universidad San Francisco de Quito.
<https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/9385/1/126125.pdf>

Machado, J. (2022). Cuáles son las cinco infracciones de tránsito más frecuentes en Quito. *En Primicias*, 18 de dic. 2022. Quito: Sociedad.
<https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/infracciones-transito-quito-multas/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2024). *Guía No. 1 de la PNMUS. Mecanismos para el fomento de la seguridad vial*.
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/06/PNMUS_MTOP_1-Mecanismos-para-el-fomento-de-la-seguridad-vial.pdf

Mora, K. (2023). *Las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención y sanción; su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador*. Universidad Técnica del Norte.
<http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/15100/2/02%20DER%20099%20TRABAJO%20GRADO.pdf>

Oñate Cervantes, E. (2021). Análisis de las políticas públicas en seguridad vial en Ecuador, desde la perspectiva de la educación ciudadana. *Revista Acvenisproh*.
<https://acvenisproh.com/revistas/index.php/prohominum/article/view/189/692>

Ordenanza para la gestión de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito. (2023). *Oficio Nro. GADDMQ-DC-MRWE-2023-0411-O*.
https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Proyectos%20de%20Ordenanzas/37.%20Proyecto%20de%20Ordenanza%20para%20la%20gesti%C3%B3n%20de%20la%20seguridad%20vial/Iniciativa%20y%20Calificaci%C3%B3n/proyecto.pdf

Organización Mundial de la Salud [OMS] (30 de junio de 2022). *Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial*. NY: Comunicados de prensa. <https://www.who.int/es/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement>

Organización Mundial de la Salud [OMS] (2023). *Traumatismos causados por el*

- tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador. (2017). *Dominios Académicos y Líneas de Investigación*. Quito-Ecuador: Dirección General Académica.
- Ramírez Rosillo, K. (2022). *Estudio de la contravención de tránsito de primera clase cuando el conductor posee licencia de categoría distinta al vehículo que conduce*. Universidad Tecnológica ECOTEC. <https://repositorio.ecotec.edu.ec/bitstream/123456789/433/1/RAMIREZ%2C%20KEVIN.pdf>
- Reátegui Cueva, G.; Rodríguez Armijos, R. (2021). *Sanción a conductores que porten una licencia de tipo diferente, en relación con el vehículo que conducen*. (Tesis de pregrado, Universidad de Loja). <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/browse?type=author&value=Rodr%C3%ADguez+Armijos%2C+Ricardo+Fernando>
- Redacción Diario El Norte. (7-enero-2024). El 2023 finaliza con cifras similares de emergencia según ECU de Tulcán. *Diario El Norte*. <https://elnorte.ec/el-2023-finaliza-con-cifras-similares-de-emergencia-segun-ecu-de-tulcan/>
- Redacción Diario El Universo. (3-diciembre-2023). Cinco muertos, el resultado de siniestro de tránsito en Tulcán. *Diario El Universo*. <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/cinco-muertos-en-siniestro-de-transito-en-tulcan-nota/>
- Reyes-Echandía, A. (2021). *En Diccionario Jurídico colombiano*. Bogotá: v/lex. Recuperado de <https://vlex.com.co/vid/es-diferencia-delito-contravencion-679348725>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida de Ecuador*. Quito; Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-2017-2021-toda-una-vida-de-ecuador>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2021). *Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025*. Quito: Gobierno del Ecuador. <https://www.planificacion.gob.ec/plan-de-creacion-de-oportunidades-2021-2025/>

- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2024). *Plan de Desarrollo para el nuevo Ecuador 2024-2025*. Quito: Gobierno del Ecuador. <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2024/02/PND2024-2025.pdf>
- Senado de la República de Colombia. (2002). *Código Nacional de Tránsito Terrestre. Ley 769 de 2002*. https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf
- Tulcán, J. (2021). *Propuesta de un Plan de Educación sobre Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para estudiantes de terceros de bachillerato de los colegios del sector norte de la ciudad de Cuenca*. Universidad Politécnica Salesiana. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/18429/1/UPS-CT008698.pdf>
- Zaffaroni, E. (2018). *Estructura básica del Derecho Penal*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. shorturl.at/ksDL1
- Zambrano, M.; Barberán, S. (2023). Factores de riesgo en seguridad vial: caso de intersección 15 de abril y Miguel H. Alcívar, Portoviejo. *Revista Polo del Conocimiento* (Edic. núm. 85), Vol. 8, Núm. 10, octubre 2023, 674-700. DOI: 10.23857/pc.v8i10.6149