

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR/ TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

PERSPECTIVA JURÍDICA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURIDAD EN CARRETERAS ECUATORIANAS: PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS DESDE LA VISIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA DEL CARCHI EN LA REGIÓN COSTA (2024–2025)

EMILY JULIETH ARTEAGA GER

DRA. AMPARO DEL CARMEN ERAZO CLERQUE

IBARRA – ECUADOR

ENERO, 2026

Ibarra, 23 de enero del 2026

CERTIFICACIÓN DEL ASESOR

En mi calidad de Asesora del Trabajo de Integración Curricular titulado: Perspectiva jurídica de las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas: protección de los derechos humanos desde la visión de los transportistas de carga pesada del Carchi en la región costa (2024–2025), presentado por la estudiante Emily Julieth Arteaga Ger con cédula de ciudadanía No. 0402002366, para obtener el Título de Abogada:

CERTIFICO que el trabajo cumple con todos los parámetros establecidos y que el estudiante ha demostrado el desarrollo de competencias en el campo de conocimiento de su profesión con un nivel de argumentación coherente, por tanto, autorizo que sea sometido a la evaluación de los lectores para los fines legales pertinentes.

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


PERSPECTIVA JURÍDICA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURIDAD EN CARRETERAS ECUATORIANAS: PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS DESDE LA VISIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA DEL CARCHI EN LA REGIÓN

INFORME DE ORIGINALIDAD

7%	7%	6%	2%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

(f): Dra. Amparo Erazo Clerque

Firmado digitalmente por Dra. Amparo Erazo Clerque
Fecha: 2026.01.23 10:00:21 -05'00'

DRA. Amparo Del Carmen Erazo Clerque

ASESOR(A) DEL TRABAJO

C.C.: 1001787777

PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El tribunal examinador, aprueba el presente trabajo de titulación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra:



(f): …….

Dra. Amparo Del Carmen Erazo Clerque

C.C.: 1001787777



(f): ……

Mgs. María Cristina Pozo Enriquez

C.C.: 1003559687



(f): …….

PH.D. Bartolomé Gil Osuna

C.C.: 1758922585

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Emily Julieth Arteaga Ger, 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 utilizaciones 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, 23 de enero del 2026

f) 

Emily Julieth Arteaga Ger

C.C.: 040200136-6

AUTORÍA

Yo, Emily Julieth Arteaga Ger, portador de la cédula de ciudadanía No. 040200136-6, declaro que la presente investigación es de mi total responsabilidad como autoría y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

f): 

Emily Julieth Arteaga Ger

C.C.: 040200136-6

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: Emily Julieth Arteaga Ger, con CC: 040200136-6, autora del trabajo de grado intitulado: Perspectiva jurídica de las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas: protección de los derechos humanos desde la visión de los transportistas de carga pesada del Carchi en la región costa (2024–2025), previo a la obtención del título profesional de Abogado, en la Escuela de Ciencias Sociales y Humanidades:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- 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 Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 23 de enero de 2026

(f.) 

Emily Julieth Arteaga Ger

C.C. 040200136-6

DEDICATORIA

Con especial gratitud, dedico este trabajo a Dios, quien ha sido un soporte fundamental en cada etapa transcurrida dentro de mi vida. A mis amados padres, que con su amor y apoyo incondicional he podido cumplir todos los anhelos de mi mente y corazón. A mis admirables y amados hermanos, quienes han sido para mí un ejemplo a seguir, de dedicación y esfuerzo constante. A mi pequeño sobrino Samuelito, quien ha sido la chispa de mi corazón, llenándome de amor y alegría. Y finalmente a la pequeña Mimi, que nunca dejo de creer en si misma y en su valentía.

AGRADECIMIENTOS

"Reconócelo en todos tus caminos, y él enderezará tus veredas."

Proverbios 3:6

Este logro nace de la convicción de que, aun en los momentos más difíciles y oscuros, siempre existió a mi lado una guía que me permitió avanzar con fe, esperanza y firmeza hacia lo que siempre ha sido para mí un sueño.

Así, agradezco a Dios, por permitirme conocer de él y ser mi refugio incondicional, por ser quien me da la fortaleza para perseverar, por sostenerme en momentos de dificultad, porque su plan para conmigo ha sido lleno de amor y bendiciones, y por darme una familia y entorno maravilloso que han sido un motor para mi día a día.

Por ello, a mi amado padre, a quien le puedo describir con que ser muy bueno es su mayor virtud, gracias por su dedicación, comprensión y esfuerzo para que pueda cumplir todas mis metas y mis sueños, como el sueño de tener al mejor papá del mundo, gracias por tanto amor y por hacer que sus abrazos siempre sean el sentir de que nunca estaré sola; te amo por siempre.

A mi amada madre, gracias por su ejemplo tan sublime de que el resultado de esforzarse siempre será el éxito, gracias por ser esa mujer tan aguerrida, decidida e impregnarme toda su esencia en mí, desde siempre quise ser como mi mamá, y lo estoy logrando, gracias por tanto amor, consejos y por darme un hogar al que siempre quiero volver; te amo por siempre.

A lo más admirable que tengo en mi vida, mi media mitad, mi hermana, quien jamás ha soltado mi mano, quien me ha guiado, a cuidado y me ha demostrado lo más hermoso del amor, gracias por estar conmigo en cada etapa sin desmayar, agradezco por tu vida cada día ya que no me imaginaría jamás la mía sin ti a mi lado; te amo por siempre.

A una de mis inspiraciones, mi hermano mayor, quien me enseñó que cuando mis problemas sean como un vaso de agua, no me hunda en él, sino que procuré tomarlo, frase que ha marcado mi vida personal, estudiantil y profesional, gracias por tus consejos y cariño; te amo por siempre.

A mi amado sobrino, gracias por tu maravillosa existencia, sin ti nada brillaría como lo hace, gracias por tanto amor, endulzar mi vida, y ablandar cada corazón del hogar; te amo por siempre.

A mi querido amigo Brandon, quien desde que lo conocí ha sido un gran apoyo en mi vida, gracias por coincidir conmigo, por cada noche que llamé y siempre estuviste ahí, gracias por tus consejos y por jamás dejarme desmayar; espero estes conmigo por siempre.

A mi tutora, Dra. Amparo Erazo, por su guía, entrega y compromiso para poder culminar con éxito este trabajo de titulación, sin su gran ayuda académica y moral, esto no habría sido posible, gracias por compartir conmigo su admirable experiencia y su tiempo. Ha sido para mí un privilegio poder trabajar bajo su tutela.

A la Ph.D. Marilena Asprino, gracias por su dedicación y guía metodológica para poder culminar con éxito la presente investigación, por su paciencia y valiosos aportes académicos durante este proceso investigativo. Gracias por cada empujón que ayudo a dar lo mejor de mí.

A mis amigos, gracias por cada momento y risas compartidas, esta etapa culmina, pero espero que no dejen de ser mi fiel compañía.

A mi mascota Sarita, por llegar a mi vida y cuidar de mis amados padres mientras estoy fuera, cumpliendo un sueño por el cual hace cuatro años y medio salí de casa y hoy vuelvo con lo que un día prometí.

Índice

Resumen y palabras clave xi

Abstract xii

Introducción 13

Estado del arte 17

Materiales y métodos 27

Resultados y discusión 32

Conclusiones y recomendaciones 50

Referencias bibliográficas 53

Anexos 57

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

La presente investigación analiza las políticas públicas de seguridad en las carreteras ecuatorianas y su impacto en la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que circulan hacia la región Costa durante el período 2024–2025. El estudio se desarrolla en un contexto caracterizado por el incremento de la delincuencia en los principales corredores viales, lo que expone a este sector a riesgos permanentes que afectan derechos fundamentales como la vida, la integridad personal, la seguridad y el trabajo digno. La investigación se desarrolló bajo un diseño no experimental de campo, con enfoque metodológico cualitativo y alcance descriptivo. La recolección de información se realizó mediante entrevistas estructuradas con preguntas abiertas aplicadas a transportistas de carga pesada del Carchi, a un agente investigador de la Policia Nacional con funciones operativas en la ciudad de Quevedo y al gerente de una empresa de transporte pesado. De manera complementaria, se efectuó una revisión documental de normativa constitucional y de instrumentos de política pública vinculados a la seguridad vial, lo que permitió contrastar el marco jurídico vigente con la realidad empírica observada. Los resultados evidencian que, pese a la existencia de políticas públicas orientadas a la seguridad en carreteras, su aplicación presenta limitaciones estructurales y operativas que reducen su eficacia frente a los riesgos reales que enfrentan los transportistas de carga pesada, especialmente en términos de presencia estatal y coordinación interinstitucional. En conclusión, se identifica la necesidad de fortalecer y reorientar las políticas públicas desde un enfoque de derechos humanos, incorporando acciones preventivas, sostenidas y contextualizadas que garanticen condiciones efectivas de seguridad, protección y dignidad para el ejercicio del transporte de carga pesada.

Palabras Clave: Políticas públicas, seguridad en carreteras, derechos humanos, transportistas de carga pesada, provincia del Carchi.

2. ABSTRACT

This research analyzes public safety policies on Ecuadorian highways and their impact on the protection of the human rights of heavy cargo transporters from the province of Carchi traveling to the coastal region during the period 2024–2025. The study is conducted within a context characterized by increased crime on major road corridors, exposing this sector to constant risks that affect fundamental rights such as life, personal integrity, security, and decent work. The research employed a non-experimental field design with a qualitative methodological approach and a descriptive scope. Data collection was carried out through structured interviews with open-ended questions administered to heavy cargo transporters from Carchi, an investigator from the National Police with operational duties in the city of Quevedo, and the manager of a heavy transport company. Additionally, a review of constitutional regulations and public policy instruments related to road safety was conducted, allowing for a comparison of the current legal framework with the observed empirical reality. The results show that, despite the existence of public policies aimed at road safety, their implementation suffers from structural and operational limitations that reduce their effectiveness in addressing the real risks faced by heavy freight carriers, especially in terms of state presence and inter-institutional coordination. In conclusion, the need to strengthen and reorient public policies from a human rights perspective is identified, incorporating preventive, sustained, and contextualized actions that guarantee effective conditions of safety, protection, and dignity for the exercise of heavy freight transport.

Key Words: Public policies, road safety, human rights, heavy cargo transporters, Carchi province.

3. INTRODUCCIÓN

En el ordenamiento jurídico ecuatoriano, la noción de seguridad integral constituye un elemento central del sistema de garantías constitucionales previsto en la Constitución de la República del Ecuador (2008), que establece el deber inexorable del Estado de elaborar y de implementar políticas públicas efectivas dirigidas a la defensa de la vida, de la integridad física y de la movilidad de todas las personas. El sentido impuesto de la seguridad, entendido como un derecho humano y como una condición para el ejercicio de las libertades, repercute de un modo específico en el sector del transporte terrestre, que se constituye en un espacio en el que se encuentran derechos de origen económico, laboral y social. Las carreteras del ámbito nacional se conforman, entonces, como espacios de tránsito, de producción y de comunicación social que reclaman la acción estatal sostenida, planificada y eficaz.

Según Escobar-Jiménez (2024), señala que en Ecuador existe una tendencia creciente de criminalidad en las vías, especialmente en los corredores logísticos que conectan la Sierra con la Costa, las rutas de alta importancia económica en las que diariamente transitan cientos de transportistas de carga pesada y que, por lo tanto, son los grupos más vulnerables frente a la criminalidad. En este sentido, Viveros (2020) explica que la provincia del Carchi, por su localización geoestratégica fronteriza, es el origen de muchas de las rutas que atraviesan el país hasta llegar a la región Costa, siendo a la vez una ruta de movilidad, de comercio, pero también un espacio de riesgo. En el contexto de las rutas, el anillo vial de Quevedo, por ejemplo, se ha convertido en un punto neurálgico, siendo un trayecto de conexión que articula los puertos, los centros de distribución y las zonas industriales donde se han concentrado altos índices de robos, extorsiones y asaltos a los conductores, lo cual agrava la sensación de incertidumbre e inseguridad y pone de relieve la insuficiencia de las políticas públicas vigentes (Tapia, 2024).

Desde esta perspectiva, González-Gutiérrez (2024), define la seguridad como la condición mediante el cual las personas pueden desarrollar sus actividades de manera normal, libre de amenazas, riesgos o daños que puedan afectar su integridad física o económica. No obstante, dentro del ámbito jurídico, la seguridad se consolida como un derecho humano fundamental cuyo cumplimiento exige la acción activa, preventiva y coordinada del Estado (Alay y Caveda, 2025). De forma general, se distinguen diversos tipos de seguridad, como la seguridad ciudadana que está

centrada en la protección de las personas en el espacio público, la seguridad jurídica que se vincula a la confianza en el ordenamiento legal, y la seguridad humana, un concepto más amplio que abarca la protección integral de la vida frente a amenazas estructurales (González, 2024).

En este contexto, también emerge la seguridad vial, que se centra en el derecho a la movilidad segura y la protección de quienes transitan por las vías públicas, esto implica la obligación estatal de garantizar condiciones estructurales y normativas que protejan la vida y la integridad de las personas (Izurieta et al., 2024). Desde esta óptica, la seguridad de los transportistas de carga pesada constituye una categoría que integra elementos de seguridad humana y seguridad vial, de modo que su vulneración tiene grandes repercusiones, pues además de atentar contra el derecho a la vida y el bienestar, también repercute directamente en la actividad económica y social de la región (Guacalés y Chunes, 2025). En este sentido, la falta de cumplimiento del deber del Estado de garantizar carreteras en condiciones de seguridad se transforma en una violación indirecta de derechos constitucionales, de modo que la seguridad en el transporte también es una cuestión de vida, de libertad de trabajo y de seguridad jurídica.

La problemática objeto de esta investigación se centra en la siguiente pregunta: ¿En qué medida las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas implementadas durante los años 2024 y 2025 han garantizado la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada del Carchi que circulan por la región Costa? Esta pregunta será el hilo conductor del trabajo, orientado a comprobar hasta qué punto las políticas que se desarrollan garantizan los derechos y si son consonantes con los principios establecidos en la Constitución o con los estándares de los derechos humanos internacionales.

Que los resultados de la reducción de los hechos delictivos sean prácticamente inexistentes, y que los transportistas sigan "sintiendo" inseguridad, muestran la posibilidad de una distancia entre la construcción de la norma y la puesta en práctica de las políticas públicas como una debilidad institucional que posiblemente generaría una afectación directa del derecho a la seguridad jurídica, en la medida en que los ciudadanos probablemente no perciban el cumplimiento de las obligaciones exigibles al Estado (Zambrano et al., 2023). Como señala Baños (2023), aunque la expansión de la delincuencia organizada en el Ecuador exhibe la fragilidad de las instituciones encargadas de la seguridad y de la justicia, este hecho también ha evidenciado limitaciones estructurales en la capacidad del Estado para prevenir, investigar y sancionar las conductas delictivas que tienen lugar

en el espacio público. Desde esta perspectiva, el particular autor avisa que dicho estado de cosas genera un círculo de impunidad y desconfianza que va deteriorando el tejido social y que perjudica la legitimidad de las políticas de control y de seguridad.

Desde la perspectiva del derecho constitucional, esta situación hace posible la evaluación del cumplimiento del deber que tiene el Estado para proteger a la ciudadanía. En específico, es de suma importancia realizar un examen de la eventualidad de que las políticas públicas adoptadas durante el periodo 2024 - 2025 se correspondan efectivamente con los principios de debida diligencia, proporcionalidad y de no discriminación, que rigen la acción estatal en materia de seguridad humana. Esto significa valorar si las acciones que ejercen las autoridades de tránsito, la de seguridad y la de justicia son coherentes con los mandatos constitucionales que, en los artículos 3, 11, 66 y 393 de la Constitución de la Republica Del Ecuador (2008), establecen la obligación de garantizar la seguridad de las personas a partir de la implementación de soluciones preventivas y reparadoras.

De lo anterior, deviene el origen de la motivación de este trabajo, cuya razón deviene el hecho de poder llegar a visibilizar en torno a la existencia de fallos estructurales que asedian a los transportistas de carga pesada del Carchi y a la vez a propiciar una reflexión a partir de la responsabilidad estatal frente a este colectivo social. Desde la mirada de los derechos humanos, la seguridad vial es un aspecto del derecho a la seguridad en la movilidad libre de violencias en la cual es considerado a partir de varios instrumentos internacionales suscritos por el Ecuador, como la *Convención Americana sobre Derechos Humanos* (1969) y el *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos* (1966).

El objetivo general de este trabajo consiste en analizar jurídicamente la eficacia de las políticas públicas de seguridad en las carreteras ecuatorianas implementadas durante el período 2024–2025, a partir del estudio de la experiencia de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que transitan por la región Costa, con el objetivo de evaluar su compatibilidad con los principios constitucionales y de protección de los derechos humanos, y proponer lineamientos que garanticen el derecho a la seguridad en el transporte terrestre, de manera complementaria, los objetivos específicos se orientan a 1.- Analizar el marco normativo nacional y las políticas públicas vigentes entre 2024 y 2025 destinadas a la seguridad en las carreteras ecuatorianas, evaluando su adecuación a los principios de derechos humanos, en especial el

derecho a la vida, a la integridad personal y a la seguridad de los transportistas de carga pesada. 2.- Identificar y examinar las percepciones, experiencias y testimonios de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que circulan por la región Costa, a fin de evaluar cómo las políticas públicas vigentes protegen o limitan el ejercicio de sus derechos humanos frente a los riesgos de inseguridad vial y delictiva en el período 2024–2025. Y 3.- Formular recomendaciones concretas y viables para la optimización de las políticas públicas de seguridad vial dirigidas a los transportistas de carga pesada, basadas en el análisis crítico de las experiencias y necesidades identificadas, con el fin de fortalecer la protección del derecho a la seguridad en las carreteras ecuatorianas y garantizar el respeto efectivo de los derechos humanos de los transportistas.

Esta investigación se enmarca en el *Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029 "Ecuador no se detiene"*, particularmente en el Objetivo 3, que plantea "*Garantizar un Estado soberano, seguro y justo, promoviendo la convivencia pacífica y el respeto a los derechos humanos*", en coherencia con la Política 3.2, orientada a "*promover la convivencia pacífica priorizando la lucha contra el crimen organizado, la delincuencia común, la violencia y los delitos, generando confianza y bienestar para los ciudadanos*" (Secretaría Nacional de Planificación, 2025, p. 100). En este marco, el estudio puede contribuir a la mejora de la seguridad ciudadana y la promoción de un espacio vial más seguro para los transportistas de los vehículos de carga pesada, considerados un grupo de trabajadores altamente expuesto a la delincuencia sobre las vías de la nación. Además, el trabajo académico se corresponde con el aprehendido desde el enfoque territorial y de equidad del Plan, pues se encuentra circunscrito al espacio específico de la provincia de frontera, Carchi, con su vinculación estructural con los corredores logísticos de la región Costa, e indica de este modo la necesidad de políticas públicas diferenciadas y efectivas que garanticen la integralidad de todas las condiciones existentes para cumplir con los derechos humanos en los espacios relacionados con la movilidad o el transporte terrestre.

El presente artículo se lo desarrolla en cinco apartados. El primero corresponde a la introducción, en la cual se contextualiza la problemática de la inseguridad en las carreteras ecuatorianas y se describe el objetivo del estudio. El segundo aborda el estado del arte donde se presenta una revisión de literatura científica relacionada con la seguridad vial, los derechos humanos y las perspectivas jurídicas de las políticas públicas de seguridad aplicables al transporte terrestre. En el tercer apartado, se explican los materiales y métodos que se aplicaron en el estudio,

describiendo el enfoque metodológico, el diseño, los participantes, las técnicas de recolección de datos, instrumentos y el análisis de la información. El cuarto apartado presenta los resultados y la discusión, en los cuales se analizan y describen los hallazgos obtenidos tras la aplicación de los instrumentos, para posteriormente discutir estos resultados con estudios previos. El quinto apartado corresponde a las conclusiones y recomendaciones donde se dan respuestas concretas a los objetivos del estudio y se establecen sugerencias.

En resumen, se trata de presentar, mediante esta investigación, una reflexión crítica y propositiva sobre la bondad de las políticas públicas en el ámbito de la seguridad de las carreteras ecuatorianas. Y que, aún más allá de lo académico, este trabajo sirva, de alguna manera, para que la construcción de un marco jurídico garantista que proteja a los transportistas de carga pesada emerge, también, del reconocimiento de su rol esencial en el ciclo de la economía nacional y de su derecho irrenunciable de trabajar en seguridad y dignidad. La defensa de estos derechos no solo representa una obligación constitucional, sino también un imperativo ético y político para el fortalecimiento de un Estado de derecho, social y democrático, el mismo que actúe bajo los principios de justicia, equidad y respeto a la vida humana.

La estructura del presente trabajo académico se encuentra diseñada conforme a los parámetros establecidos en la Guía Metodológica para la Elaboración de Trabajos de Titulación de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Ibarra**.** Dichos lineamientos proporcionan un marco técnico y normativo que garantiza la coherencia interna del documento, la rigurosidad científica y la correcta aplicación del formato institucional.

4. ESTADO DEL ARTE

La identificación del conocimiento previo y actual sobre seguridad en las carreteras de Ecuador y su nexo con la salvaguarda de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada supuso un ejercicio de revisión documental amplio y exhaustivo, por lo tanto, este trabajo de investigación se sustentó en el análisis de fuentes doctrinales, jurídicas y empíricas que permiten entender la complejidad del fenómeno desde una óptica global, en consecuencia, se recurrió a bases de datos académicos, repositorios institucionales y publicaciones especializadas que abordan el fenómeno del transporte terrestre, la criminalidad organizada y las políticas públicas de seguridad que se han adoptado en los últimos años en el país.

Para garantizar la validez científica de la información obtenida se recurrió a fuentes de carácter académico e institucional. En primer lugar, se hicieron búsquedas en buscadores académicos especializados, como Google Académico, que facilitó localizar artículos científicos, tesis y libros relacionados con la seguridad en las vías, el derecho a la protección ciudadana y la política pública en el contexto ecuatoriano, asimismo se revisaron bases de datos y bibliotecas digitales de acceso abierto, como Dialnet, que fueron fundamentales para identificar estudios comparativos latinoamericanos en criminología organizada, transporte terrestre y gestión pública de la seguridad vial.

Se realizaron, igualmente, las revisiones de repositorios de universidades ecuatorianas, incluido el repositorio de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo (UTEQ) y el repositorio de la Universidad Estatal Península de Santa Elena (UPSE), los cuales generaron contribuciones para investigaciones relacionadas con las condiciones de inseguridad en las vías, la logística del transporte pesado y los efectos socioeconómicos provocados por la violencia en este sector. De igual manera, se incluyeron informes y publicaciones de la Cámara Ecuatoriana de Transportes Pesados (CETRAPE) o artículos y entrevistas de la prensa nacional como las de El Comercio y La Hora, las cuales aportaron evidencias empíricas del crecimiento del delito en vías concretas y la manifestación sostenida de los transportistas en la mejor presencia institucional en las vialidades.

La búsqueda se realizó eligiendo las palabras clave que permitieron circunscribir y depurar la información relevante al objeto de estudio, si bien fueron los siguientes los principales términos utilizados: "seguridad en las carreteras ecuatorianas", "políticas públicas de seguridad vial", "delincuencia organizada en el transporte terrestre", "los derechos humanos de los transportistas" y "la responsabilidad del Estado en la seguridad vial". En este sentido, la combinación de estas palabras clave propició la configuración de una buena base de soporte de la literatura científica, jurídica y técnica que fundamenta el problema aquí estudiado.

Con la finalidad de obtener una pertinencia de los antecedentes consultados temporal, se delimitó un rango de tiempo alcanzado a los años 2024 a 2025, este último tiempo considerado determinante, como vamos a ver, porque es el periodo entendido como la bonanza del avance de la criminalidad organizada en el país y de la aplicación de las nuevas estrategias estatales de control delictivo y de prevención del delito en las carreteras, pertinente para poder leer los documentos de este tiempo y entendido de enmarcarse dentro de las políticas públicas que estaban en ese tiempo

como de carácter nueva y del contexto de postpandemia en el que el transporte de carga pesada había sido afectado de una forma más aguda por la violencia y la inseguridad vial.

Así, se necesitaba buscar y analizar fuentes y conceptos que permitieran para el presente estudio, primero establecer un cierto punto de partida entre los antecedentes y el desarrollo del presente estudio; segundo, mostrar un cierto número de limitaciones de la respuesta estatal para enfrentarse al problema que nos interesa y, tercero, proporcionar el sustento académico necesario a partir de las políticas públicas de seguridad en materia de carreteras en el Ecuador, para un posterior análisis jurídico.

- **La perspectiva jurídica de las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas**

En el ordenamiento jurídico ecuatoriano, las políticas públicas de seguridad sobre carreteras son la expresión concreta del deber del Estado de garantizar el derecho a la seguridad integral, previsto en la Constitución de la República del Ecuador, esta institución, que se convierte en una de las materias que dan soporte teórico a la investigación, engloba el conjunto de decisiones, estrategias y acciones de las instituciones públicas relativas a la prevención de delitos, la protección ciudadana y a la gestión segura de la movilidad terrestre, la óptica jurídica no implica únicamente la formulación de las políticas sobre seguridad pública, sino que requiere avanzar más allá, sometiendo a examen su validez, eficacia y adecuación, en términos de principios constitucionales.

Según Chuquin-Perugachi et al., (2024) la seguridad ha de ser entendida en relación a un marco de derechos humanos y a un contexto de criminalidad persistente, de tal forma que toda política pública ha de proyectarse en función de criterios de proporcionalidad, legalidad y razonabilidad, en esta línea, la política pública de seguridad vial pasa a adquirir una fuerte carga obligativa, ya que es el medio a través del cual el Estado pone en práctica su deber de proteger los derechos fundamentales de quienes transitan por las carreteras de las naciones, la desconexión que existe entre el diseño normativo y la realidad como la plantean los transportistas del Carchi, pone de manifiesto la necesidad de realizar un análisis del tipo jurista que permita determinar si las acciones estatales cumplen el objetivo de hacer vigente la seguridad y los derechos fundamentales por medio del transporte pesado.

- **La protección de los derechos humanos desde la visión de los transportistas**

En un Estado que promueva los derechos, y en el que impere la justicia, la protección de los derechos humanos resulta ser el objetivo último de toda política pública, los transportistas de carga pesada, que son aquellos sujetos que están en contacto directo con los riesgos de inseguridad en las vías, evidencian una vulneración sistemática de derechos irrenunciables como son: el derecho a la vida, el derecho a la integridad personal, el derecho a la seguridad jurídica y el derecho a trabajar con dignidad, tales derechos están reconocidos en los artículos 3, 11, 33 y 66 de la Constitución de la República del Ecuador, así como en los tratados internacionales en virtud de los cuales se ha ratificado el país como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, entre otros.

El enfoque de los derechos humanos cobra un significado particular cuando es analizado de la forma en la que lo hacen los transportistas, quienes experimentan una vivencia continua de desamparo por la escasa institucionalidad y la impunidad con respecto a los delitos que se cometen en la carretera, en este sentido, Soriano y Aumala (2022) sostienen que el riesgo a la protección de la seguridad humana que prevé el contenido del artículo 393 constitucional comunican que se da incumplimiento del deber estatal en el ámbito de la protección, cuando asigna dicha carga a los ciudadanos, en este sentido, la mirada del transportista se convierte en prueba empírica y jurídica para valorar la eficacia de las políticas públicas, su testimonio asegura no solo la incapacidad de las medidas implementadas, sino que también confiesa la quiebra de la confianza en aquellas instituciones que son las encargadas de la seguridad pública.

- **Los factores incidentes en el incremento del robo de vehículos de transporte pesado**

La problemática delictual en las carreteras ecuatorianas se ha visto agravada por la proliferación de las redes delictivas que han llevado a un fracaso en la implementación de las políticas de control del territorio, entre la gama de delitos que se ha incrementado se presentan aquellos ligados al robo de vehículos de transporte pesado y a la mercadería transportada, los que impactan tanto la seguridad física de los choferes como a la economía nacional, analizar los elementos que inciden en el aumento de este delito es fundamental para el entendimiento de las deficiencias estructurales del sistema de los delitos, el incremento de los delitos en el transporte se relaciona con la baja intensidad de la vigilancia policial, el escaso uso de los sistemas tecnológicos de rastreo, la nula atención en coordinar los esfuerzos interinstitucionales y la sensación de impunidad de los delitos en el sistema judicial (Mata-Jiménez et al., 2023).

La falta de una estrategia de seguridad integral señala una posible vulneración por parte del Estado de su obligación de debida diligencia. En aquellos casos en que el Estado se limite a descubrir que el aparato institucional de la seguridad vial no puede garantizar un entorno seguro para el desarrollo de la actividad laboral, el Estado tiene responsabilidad por omisión, esto no solo afecta los derechos individuales de los transportistas, sino que, además, infringe el principio de seguridad jurídica y la confianza en el Estado como garante de la paz y el orden público (Maya, 2023). En efecto, el estudio de estos factores incidentes permite conectar directamente la ineficiencia del funcionamiento del Estado con la vulneración de los derechos humanos de los portadores de carga pesada y justificar la necesidad de proceder a un análisis jurídico de gran calado sobre la efectividad de las políticas públicas adoptadas en el periodo 2024-2025.

En el seno del análisis del derecho de la seguridad vial y la protección de los camioneros, han permitido, a partir de llevarse a cabo con este objetivo, estudios, debates doctrinarios y pronunciamientos institucionales en los cuales se han podido registrar tesis opuestas y hallazgos relevantes para explicar la complejidad del problema objeto de investigación, aquellos enfoques jurídicos y sociales evidencian posibles tensiones entre la necesidad de garantizar la seguridad colectiva en las carreteras del país y el deber del Estado de proteger los derechos inherentes de los que llevan a cabo actividades de la modalidad del transporte vistos en situaciones de alto riesgo.

Desde esta perspectiva se visualizan las principales tesis y los hallazgos que se encuentran en la base y juegan el papel de eje del debate contemporáneo en el ámbito del debate jurídico sobre la problemática en cuestión destacando aquella línea de investigación que responde al siguiente título: “El enfoque de seguridad vial centrado en el riesgo y la responsabilidad colectiva (visión iuspublicista punitiva)”.

Dicha postura defiende que la consideración del interés superior de la seguridad vial, entendido juntamente con la protección del derecho a la vida y a la integridad de todos y cada uno de los ciudadanos, ha de prevalecer frente a las consideraciones particulares de los transportistas de carga pesada, desde esta postura iuspublicista, las políticas públicas y las normas jurídicas deben tener, a la vez, un carácter estricto, coercitivo y sancionador, de manera que se vea disminuida la tasa de siniestralidad en la circulación, entendiendo al transporte pesado como un riesgo de primer orden en el sistema vial.

Desde esta postura, las normas que establecen un límite de velocidad, el tiempo máximo de conducción y de descanso, controles técnicos y mecánicos más exhaustivos, devienen plenamente justificadas como medidas preventivas en función de la salvaguarda de los derechos humanos y de la seguridad colectiva, en consecuencia, la afectación de los derechos laborales, económicos o de movilidad de los transportistas deviene una restricción legítima y necesaria en nombre del interés general y de la corresponsabilidad del sector en la defensa de la vida y la seguridad vial.

La Tabla 1 presenta una síntesis de los principales antecedentes académicos relacionados con la seguridad vial y las políticas públicas de seguridad en carreteras desde una perspectiva jurídica, normativa y reguladora. La tabla muestra tres estudios con enfoques centrados en los factores de falla en la política de seguridad vial, el fortalecimiento del control estatal y la necesidad de reformas legales orientadas a una mayor coerción normativa. Estos estudios son relevantes dentro de este artículo porque evidencian las limitaciones estructurales de políticas públicas de seguridad vial vigentes y ponen de manifiesto la persistencia de fallas en la acción estatal, por lo tanto, esto sirve como punto de partida para el análisis jurídico de la protección de los derechos humanos de los transportistas. En base a ello, se presenta la Tabla 1.

Tabla 1

Estudios sobre políticas públicas de seguridad vial y control normativo en el Ecuador

Autor/año	Enfoque principal	Referencia (Apa 7ma edición)
Sánchez, Wilson (2024)	Factores de falla en la política de seguridad vial, enfocada en la reducción de accidentes.	Sánchez, W. (2024). Factores que inciden en la falla de la política de seguridad vial enfocada a la reducción de accidentes de tránsito en el Ecuador. Flacso Ecuador. http://hdl.handle.net/10469/20175
Rojas, Byron (2021)	Propuesta de reforma legal para disminuir la accidentabilidad vial mediante normativa más estricta.	Rojas, B. (2021). Proyecto de reforma a los artículos 98 y 207 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar la disminución de la accidentabilidad vial. Universidad UNIANDES. https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/12520.

Cajías, Dennys (2024)	Evaluación de siniestros y la necesidad de implementación de kits/medidas de seguridad, evidenciando un control deficiente.	Cajías, D. (2024). Evaluación de los accidentes de tránsito del transporte público interprovincial del Ecuador en el Proyecto "Transporte Seguro", periodo 2012-2019. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. https://dspace.espoch.edu.ec/items/95b9c5f3-36d0-46a2-80d5-3e9d7664ac4b

Nota: La tabla 1 sintetiza estudios que evidencian que las políticas públicas de seguridad vial en el Ecuador presentan falencias estructurales en su diseño y aplicación, destacándose la necesidad de fortalecer el control normativo, reformar el marco legal vigente y adoptar medidas preventivas más eficaces para reducir la inseguridad vial.

Los estudios presentados en la Tabla 1 encontraron hallazgos interesantes sobre diversas normas jurídicas y de actualidad con respecto a la seguridad vial, priorizando la constitución y la actualidad territorial. Las búsquedas realizadas en bases de datos especializadas permitieron encontrar literatura que abordaba específicamente la seguridad humana (Art. 393 CRE) y la criminalidad organizada en las carreteras, garantizando así que los artículos y tesis seleccionadas aportaran el marco de referencia teórico necesario para poder evaluar la insuficiencia de las políticas públicas y la vulneración de derechos desde la perspectiva del transportista.

A este horizonte de análisis, se suman las investigaciones más recientes que apuntan a una coincidencia de fallas en la acción del Estado, así Sánchez (2024) encontró que una de las principales causas que se señala para la falla de las políticas de seguridad vial en el Ecuador es la falta de efectividad y la deficiencia en el control, proponiendo así la necesidad de fortalecer la acción estatal y las medidas de control.

En esta misma línea, Rojas (2021) proponía reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial a fin de garantizar la disminución de la accidentabilidad vial que pone en discusión como solución una mayor restricción normativa. Finalmente, Cajías (2024) puso de manifiesto el deficiente control del órgano que corresponde y la inseguridad para los usuarios, lo que promueve la necesidad de tener en cuenta la instalación y uso de las medidas obligatorias de seguridad (por ejemplo, aquellos edificios de KIT'S específicos por cada tipo de vehículo).

Esto va a respaldo de una visión afín a la intervención reguladora en la que, como tecnología de soporte, reafirmamos que uno de los elementos a tener en cuenta para ofrecer una respuesta a los riesgos es el cumplimiento del deber estatal por parte de las autoridades de proteger. De modo complementario, se encuentra la línea de investigación que se denomina "El enfoque de derechos humanos y la visión integral del transportista (la visión iusprivatista y la social)", la cual ofrece una opción contraria a la normativa punitiva, este argumento sostiene que las políticas públicas para la seguridad vial son necesarias y legítimas, pero que deben plantearse y aplicarse desde el enfoque de derechos humanos, con la finalidad de no menoscabar la dignidad y las condiciones laborales del transportista de carga pesada.

Desde esta perspectiva, se observa un reproche hacia la excesiva carga sancionadora y la necesidad de que las sanciones en el contexto de la seguridad vial sean proporcionales y no generen discriminación, como parte de un conjunto de políticas sociales y económicas que garanticen el ejercicio efectivo del derecho de los transportistas, los razonamientos fundamentales se encuentran basados en un desarrollo jurídico del derecho al trabajo decente, de la salud como toque afectado e impactada por la fatiga y el estrés de tiempos laborales extensos en general o el control de los mismos, así como del derecho de defensa en los procedimientos sancionatorios.

Además, esta formulación presenta la existencia de una corresponsabilidad entre el Estado, los propietarios de la carga y los conductores, las que están destinadas a repartir las obligaciones en torno a la seguridad y bienestar del trabajo, por último, se manifiesta que el Estado debe promover una inversión sostenida en infraestructura vial como paraderos seguros y caminos en condiciones adecuadas, como una lógica del derecho habilitante que permita a los transportistas cumplir con las normas de seguridad y sin renunciar a su sustento ni sus derechos fundamentales.

La Tabla 2 recopila investigaciones que abordan la seguridad vial y la seguridad ciudadana desde un enfoque integral y de derechos humanos, incorporando elementos importantes como la educación ciudadana, la corresponsabilidad social y el reconocimiento de los grupos vulnerables dentro del sistema de movilidad. Los enfoques de estos estudios son relevantes para el presente trabajo porque permiten analizar la seguridad en carreteras desde la experiencia de los transportistas de carga pesada y evaluar la coherencia de las políticas públicas con los estándares constitucionales e internacionales de derechos humanos. De esta forma, se presenta la Tabla 2.

Tabla 2

Estudios con enfoques integrales y de derechos humanos en las políticas públicas de seguridad vial en el Ecuador

Autor/año	Enfoque principal	Referencia (Apa 7ma edición)
Oñate-Cervantes, (2022)	Análisis de políticas de seguridad vial desde la educación ciudadana, implicando la necesidad de un enfoque holístico.	Oñate-Cervantes, E. (2022). Análisis de las políticas públicas en seguridad vial en Ecuador, desde la perspectiva de la educación ciudadana. Prohominum, 3(2), 43–66. https://doi.org/10.47606/acven/ph0040.
Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos (2025)	La seguridad ciudadana y las políticas públicas deben fundamentarse en los derechos humanos, entendiendo las necesidades de los grupos vulnerables.	Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos. (2025). Plan Nacional de Derechos Humanos (Documento de política pública). Ecuador (Referencia institucional/oficial). https://www.lexis.com.ec/noticias/registro-oficial-del-dia-nuevo-plan-nacional-de-derechos-humanos
Yánez-Cepeda et al., (2021)	Aborda la corresponsabilidad en el tránsito, lo que implica que las políticas no pueden recaer únicamente sobre el conductor, sino también sobre la infraestructura y otros actores.	Yánez-Cepeda, C., Haro-Avalos, D., & Aguirre-Mateus, L. (2021). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador. Dominio de las Ciencias, 7(1), 412-431. https://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i1.1650.

Nota: Los estudios analizados en la tabla 2, demuestran que la formulación de políticas públicas de seguridad vial en el Ecuador debe alinearse con el enfoque de derechos humanos, fortaleciendo la educación vial, la corresponsabilidad y la protección de los grupos vulnerables.

Los estudios mostrados en la Tabla 2 confirman la necesidad de un enfoque integral por la idea que defiende que la protección de los derechos humanos debe tener un lugar principal en la gestión pública. En este sentido, el Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos (2025), en el Plan Nacional, determinó que las políticas de seguridad ciudadana se han de desplegar como un proceso de gobernanza para la construcción de derechos, debiendo fundamentarse éstas dentro de un

enfoque de derechos humanos teniendo presentes las necesidades de los grupos vulnerables, induciendo indirectamente a los trabajadores sobreexigidos o precarizados.

De forma complementaria, en el estudio de Oñate-Cervantes (2022) se advirtió de la relevancia de las políticas de seguridad vial desde el prisma de la educación ciudadana y se suscribió al desarrollo de un enfoque más amplio que sólo la coerción. Dicha conclusión enfatiza que la solución a la siniestralidad debe apelar a la estructura cultural y formativa de la comunidad y no simplemente a la forma punitiva. En último término, para Yánez-Cepeda et al., (2021) es importante tomar en cuenta la corresponsabilidad en los procesos de tráfico (peatones y conductores), que la responsabilidad de la siniestralidad y la política de seguridad no puede ser solo asunto del conductor profesional de carga pesada; sino que involucra también la infraestructura vial y el diseño seguro de la vía, ratificando así la urgencia de que exista un enfoque de la seguridad vial sistémico.

Finalmente, el presente trabajo constituyó un importante aporte al estudio jurídico empírico sobre la seguridad vial en el Ecuador al introducir como eje metodológico la tensión estructural entre el derecho colectivo a la seguridad vial y los derechos fundamentales de los transportistas de carga pesada superando enfoques tradicionales que sólo se centraban en la normatividad punitiva y la eficacia técnica de las políticas públicas. A diferencia de otros trabajos que abordan la cuestión del control estatal en el caso de las estadísticas de siniestros, este artículo orienta el análisis hacia la eficacia constitucional y práctica de las políticas públicas discutidas, con el objetivo de observar el impacto que tienen las políticas públicas en la efectiva protección de los derechos humanos de los trabajadores del transporte que se ven afectados en las carreteras con riesgo de criminalidad.

La característica más distintiva de esta investigación es que incorpora la percepción y la experiencia de las personas concretas que trabajan en el transporte pesado como fuente de legitimidad empírica y jurídica con la que contrastar el marco legislativo, normativa o regulatoria con la realidad de las carreteras ecuatorianas, retos y limitaciones que encontramos sobre todo en el área fronteriza Carchi - Imbabura. Al mismo tiempo, se introduce un análisis que articula el principio de proporcionalidad y el deber de debida diligencia estatal a fin de poder evaluar las políticas públicas sobre la seguridad y su idoneidad, necesidad y efectividad respecto a la delincuencia organizada.

En este sentido, la investigación llevada a cabo da cuenta de en qué sentido reconfigura el alcance constitucional del deber estatal de protección en materia de seguridad vial, logrando hacer evidentes las desproporciones que pueden llegar a producirse entre lo normativizado y lo real. En consecuencia, la presente investigación llena un vacío académico y jurídico al proponer un análisis integral que articula la seguridad vial con la protección de los derechos fundamentales, ofreciendo un marco teórico y metodológico aplicable a la construcción de políticas públicas más coherentes, inclusivas y efectivas en el contexto ecuatoriano contemporáneo.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación se desarrollará bajo un diseño no experimental de campo, en razón de que se busca recolectar información directamente de los actores involucrados en la problemática a estudiar, sin intervenir ni manipular las condiciones existentes en su entorno, este enfoque concederá acceder a datos primarios desde la realidad específica donde se manifiestan los hechos, facilitando así una comprensión directa y auténtica de la situación que enfrentan los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi al transitar por las carreteras de la región Costa del Ecuador durante los años 2024 y 2025.

En cuanto al enfoque metodológico, se adopta una perspectiva cualitativa, ya que el principal objetivo de la investigación es captar, desde la experiencia y percepción de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi, cómo valoran la implementación de las políticas públicas de seguridad vial en las carreteras ecuatorianas, particularmente en la región Costa, esta perspectiva permitirá acceder a las vivencias, discursos y opiniones de los actores sociales, que se recogerá a través de entrevistas estructuradas, las cuales constituirán la principal fuente de información empírica, así, el análisis jurídico y documental se integrará con una interpretación profunda de los testimonios obtenidos en el trabajo de campo, generando una comprensión crítica y contextualizada del fenómeno estudiado.

Respecto al nivel de profundidad, la investigación se desarrollará bajo un alcance descriptivo, dado que su finalidad principal consistirá en examinar, detallar y documentar cómo se aplican y experimentan las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas desde la perspectiva de los transportistas de carga pesada del Carchi que circulan hacia la región Costa, este tipo de alcance resulta pertinente en estudios donde el objetivo no es probar hipótesis causales ni

medir relaciones estadísticas entre variables, sino comprender el fenómeno tal como ocurre en la realidad, identificando sus características, dinámicas y rasgos distintivos, a través de este nivel descriptivo se buscará dar cuenta de las prácticas institucionales observadas en territorio, los mecanismos implementados por el Estado para garantizar la seguridad vial, y la manera en que estos son percibidos, evaluados y vividos por los transportistas, al no pretender establecer causalidades, la investigación se centrará en exponer las condiciones actuales del contexto de riesgo, como presencia estatal, puntos críticos en carretera, modalidades delictivas, medidas de autoprotección adoptadas por los conductores y recursos de denuncia o protección disponibles en la práctica.

De igual manera, el alcance descriptivo permitirá visibilizar experiencias humanas que difícilmente serían entendidas mediante metodologías cuantitativas, tales como el miedo, la incertidumbre, la vulnerabilidad, la desconfianza institucional y el desgaste psicológico que genera el trabajo en escenarios de inseguridad, este tipo de análisis será útil para revelar la distancia existente entre lo que establecen las políticas públicas en el papel y lo que realmente ocurre en el ejercicio cotidiano del transporte de carga pesada.

En síntesis, el carácter descriptivo del estudio cumple una función fundamental dentro de la estructura metodológica proporcionar una comprensión clara, detallada y contextualizada de cómo se materializan las políticas públicas de seguridad vial en la experiencia real de los transportistas del Carchi, especialmente en escenarios donde los niveles de criminalidad vulneran derechos humanos fundamentales como la seguridad personal, la movilidad y el trabajo digno.

Asimismo, se empleará el método analítico como vía de indagación, dado que este permitirá abordar el fenómeno estudiado de manera gradual y estructurada, descomponiéndolo en sus elementos constitutivos para examinarlo con mayor precisión, en el contexto de esta investigación, dicho método facilitará la revisión sistemática de los componentes jurídicos, institucionales, operativos y experienciales relacionados con la implementación de políticas públicas de seguridad vial en las carreteras ecuatorianas, esta desagregación permitirá comprender cómo se conecta el marco normativo vigente incluyendo disposiciones constitucionales, reglamentarias y administrativas con los mecanismos ejecutivos de control, las acciones estatales en territorio y las vivencias concretas de los transportistas de carga pesada, el uso del método analítico permitirá, además, contrastar la teoría con la realidad empírica obtenida en las entrevistas, evidenciando la

brecha existente entre el planteamiento de políticas públicas y su ejecución territorial, este contraste resulta esencial para construir una mirada crítica y fundamentada sobre la eficacia del Estado en la protección de los transportistas como sujetos de derechos, especialmente en contextos donde la inseguridad en carretera se ha convertido en una amenaza recurrente para su integridad física, emocional y laboral.

Finalmente, el uso de este método permitirá no solamente identificar las fallas estructurales y operativas del sistema, sino también fundamentar recomendaciones orientadas al fortalecimiento de las políticas públicas desde una perspectiva jurídica y de derechos humanos, de esta forma, el análisis no se limitará a señalar debilidades, sino que propondrá rutas para su transformación, contribuyendo al diálogo académico y social sobre la seguridad en carreteras como condición indispensable para el ejercicio pleno del derecho al trabajo digno, la movilidad segura y la protección humana.

En concordancia con el enfoque adoptado y el tipo de diseño planteado, la técnica de recolección de información que se aplicará será una guía de entrevista estructurada con preguntas abiertas, diseñada para obtener testimonios detallados y genuinos sobre las experiencias de los transportistas de carga pesada en contextos de inseguridad vial, esta herramienta permitirá que los participantes expresen sus vivencias, percepciones y valoraciones sin restricciones cerradas, favoreciendo la obtención de información profunda, contextualizada y fiel al entorno social y operativo en el que desempeñan su labor, las entrevistas se focalizarán en aspectos vinculados con la implementación y eficacia de las políticas públicas de seguridad vial, así como en la forma en que estas inciden en la protección o vulneración de sus derechos humanos durante el ejercicio de sus actividades profesionales.

En atención a consideraciones éticas y de seguridad, y tomando en cuenta el contexto de riesgo asociado a la inseguridad vial y delictiva en los corredores analizados, la investigación garantizará la reserva y confidencialidad de la identidad de las personas entrevistadas. En consecuencia, los nombres, datos personales y cualquier información que permita la identificación directa de los transportistas, así como de los actores institucionales y empresariales participantes, serán protegidos en el desarrollo del estudio colocándose sus respectivas iniciales. Esta medida tiene como finalidad salvaguardar la integridad personal y laboral de los participantes, asegurar la

libertad y sinceridad de sus testimonios, y cumplir con los principios éticos que rigen la investigación social y jurídica, sin afectar la validez ni el rigor del análisis que se realizará.

De manera complementaria a la técnica de entrevistas, la investigación incorporará la revisión documental como técnica fundamental de recolección de información, en atención a la naturaleza jurídica y normativa del objeto de estudio. Esta técnica permitirá analizar de forma sistemática los instrumentos constitucionales, legales, reglamentarios y de política pública vinculados a la seguridad vial y a la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada durante el período 2024–2025. En particular, la revisión documental se centrará en la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, el Acuerdo Interministerial N.º MTOP-INT-2023-001-ACU, así como un acuerdo Territorial por la Seguridad de los Transportistas del Carchi.

Esta técnica permitirá identificar el contenido normativo, los lineamientos de política pública, las atribuciones institucionales y los enfoques de derechos humanos que orientan la actuación estatal en materia de seguridad vial, constituyéndose en la base para la construcción del marco normativo, el análisis de políticas públicas y la elaboración de las matrices de sistematización presentadas en el apartado de resultados. Asimismo, la revisión documental facilitará el contraste entre lo establecido en los instrumentos jurídicos y administrativos y la realidad empírica evidenciada a través de las entrevistas, fortaleciendo la triangulación metodológica y garantizando una comprensión integral y contextualizada del fenómeno estudiado.

En coherencia con el diseño metodológico adoptado y las técnicas de recopilación de información manejadas**,** el proceso de selección de participantes se llevará a cabo mediante un muestreo probabilístico aleatorio simple, debido a que este tipo de selección permitirá garantizar que todos los miembros del grupo objetivo en este caso, transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que realicen rutas hacia la región Costa cuenten con la misma probabilidad de ser elegidos, reduciendo sesgos y asegurando una representación adecuada del fenómeno estudiado, a través de este procedimiento se buscará que los resultados reflejen con fidelidad la diversidad de experiencias presentes en el colectivo, considerando aspectos como la exposición al riesgo delictivo y la interacción con autoridades durante los desplazamientos.

En aplicación de esta estrategia metodológica, se seleccionará a tres transportistas de carga pesada de manera aleatoria dentro del gremio de conductores que operan rutas regulares hacia la región Costa, la participación de estos transportistas permitirá obtener relatos directos sobre los riesgos cotidianos, las percepciones de inseguridad, la valoración de las políticas públicas vigentes y las vivencias asociadas a la actuación estatal en los corredores viales analizados.

Adicionalmente, con el fin de fortalecer la triangulación de datos y ampliar la comprensión integral de la problemática, se entrevistará a dos actores estratégicos cuya posición institucional o administrativa les otorgará una perspectiva complementaria, en primer lugar, se llevará a cabo una entrevista con un agente investigador de la Policía Nacional que se encuentra en servicio en la ciudad de Quevedo, zona caracterizada como uno de los tramos de mayor riesgo para el transporte pesado en la región Costa. Su aporte permitirá identificar patrones delictivos, limitaciones operativas, niveles de presencia estatal y percepciones institucionales sobre la situación de seguridad en carretera durante el período 2024 - 2025.

En segundo lugar, se entrevistará al gerente de la empresa de transporte pesado Cerro Negro, una de las principales operadoras del Carchi con rutas frecuentes hacia la Costa, a través de su intervención se obtendrá información sobre los impactos operativos y económicos derivados de la inseguridad, las decisiones administrativas adoptadas para mitigar riesgos, la interacción con instituciones estatales y su valoración de la eficacia real de las políticas públicas implementadas durante el período de estudio.

La combinación del muestreo probabilístico aleatorio simple aplicado a los transportistas con la inclusión de actores institucionales y empresariales fortalecerá la validez interna y credibilidad interpretativa del estudio, esta estructura permitirá evitar que los hallazgos se limiten a experiencias aisladas, enriqueciendo el análisis con perspectivas complementarias que integren la vivencia cotidiana del riesgo, las dinámicas institucionales y las decisiones administrativas del sector, de esta manera, la comparación entre el marco normativo estatal y las condiciones reales observadas en el territorio será más consistente, permitiendo identificar brechas, coincidencias o contradicciones entre la formulación jurídica de las políticas públicas y su efectividad material en el transporte pesado.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

6.1. Resultados

En este apartado se presentan de forma ordenada y objetiva los hallazgos derivados del análisis jurídico - documental y del trabajo de campo realizado en el marco de esta investigación. El propósito central es responder la pregunta de estudio relativa a la eficacia de las políticas públicas de seguridad vial (2024 - 2025) en la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada que circulan por la región Costa. Los resultados se organizan siguiendo la secuencia de los objetivos específicos trazados: Análisis del marco normativo y de las políticas vigentes; descripción de las percepciones y experiencias recabadas en terreno y elementos que fundamentarán la proposición de lineamientos para la optimización de la política pública. Cada subsección presenta los datos y evidencias relevantes de manera descriptiva, apoyada cuando procede con cuadros y referencias documentales, sin adelantar aquí la interpretación crítica que corresponderá al apartado de Discusión.

6.1.1. Marco normativo nacional y políticas públicas destinadas a la seguridad en las carreteras ecuatorianas (años 2024 y 2025) con un enfoque de derechos humanos.

- **Marco normativo nacional**

En el análisis del marco normativo nacional aplicable a la seguridad en las carreteras ecuatorianas durante el período 2024–2025, se identificó un conjunto de disposiciones constitucionales, legales, reglamentarias y de derecho internacional que estructuran las obligaciones del Estado en relación con la protección de la vida, la integridad personal y la seguridad humana de quienes transitan por la red vial del país, en particular de los transportistas de carga pesada. La revisión documental permitió ubicar, en primer término, a la Constitución de la República del Ecuador como el fundamento jurídico principal que orienta la actuación estatal en esta materia. En este sentido, el artículo 3 establece como deber primordial del Estado garantizar la seguridad integral y el efectivo goce de los derechos; el artículo 11 consagra los principios de aplicación directa, progresividad y exigibilidad de los derechos humanos; el artículo 66 reconoce los derechos a la vida y a la integridad personal como bienes jurídicos de protección reforzada; y el artículo 393 configura la seguridad humana como una obligación indelegable del Estado, que

impone la adopción de medidas de prevención, protección y control frente a riesgos previsibles que puedan afectar a las personas en el espacio vial.

En desarrollo de estos mandatos constitucionales, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) se configura como el cuerpo normativo central que regula la movilidad y la seguridad vial en el país. El análisis permitió identificar que esta ley define la seguridad vial como un servicio público bajo responsabilidad del Estado y atribuye a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial competencias específicas para elaborar, aprobar y aplicar normas técnicas, reglamentos y especificaciones operativas relacionadas con el sistema de transporte. Conforme a lo dispuesto en los artículos 20 y 29, estas facultades normativas constituyen la base jurídica que permite establecer parámetros técnicos obligatorios para las distintas modalidades de transporte, entre ellas el transporte de carga pesada. En sentido análogo, el artículo 62 de la ley reconoce expresamente a la carga pesada como una categoría de servicio regulado, otorgando a la autoridad nacional la potestad de dictar las normas generales de funcionamiento, operación y control que rigen esta actividad, incluyendo requisitos técnicos mínimos, protocolos operativos y criterios de seguridad. En concordancia con ello, el artículo 75 regula los títulos habilitantes y permisos de operación, estableciendo que los operadores de transporte pesado deben cumplir con condiciones administrativas y técnicas obligatorias para ejercer su actividad dentro del marco legal vigente.

No obstante, a pesar de esta estructura normativa, la revisión documental evidenció que la LOTTTSV prioriza la gestión administrativa del tránsito y la prevención de siniestros, sin incorporar disposiciones específicas orientadas a la protección de los transportistas frente a riesgos delictivos en carretera, a pesar de que estos constituyen una de las amenazas más recurrentes en los corredores logísticos de la región Costa.

El Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial complementa el marco legal mediante disposiciones orientadas principalmente al control técnico y operativo de la circulación vehicular. En los artículos 175 y 176, el reglamento establece obligaciones relacionadas con la distancia prudencial entre vehículos, la distancia lateral de seguridad y el cumplimiento de carriles asignados, así como la prohibición de que las unidades de transporte público o comercial operen con chasis reconstruido. Estas disposiciones evidencian un enfoque centrado en la prevención de siniestros de tránsito y en la

verificación de condiciones técnicas estructurales de los vehículos, especialmente relevantes para el transporte pesado por sus dimensiones y características mecánicas.

El análisis también abarcó los instrumentos internacionales de derechos humanos ratificados por el Ecuador, entre los que constan la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y estándares de protección vinculados al ámbito laboral y de movilidad, como el Convenio 155 de la OIT. Estos instrumentos establecen obligaciones estatales de debida diligencia para prevenir riesgos previsibles, garantizar condiciones de seguridad para las personas sujetas a su jurisdicción y brindar protección reforzada a grupos expuestos a situaciones de vulnerabilidad. Su inclusión en el estudio permitió identificar parámetros normativos adicionales para evaluar la actuación estatal frente a la inseguridad en carreteras.

Para presentar de manera ordenada y resumida las normas indicadas anteriormente, se elaboró un cuadro informativo (1) que recoge los elementos centrales de cada fuente jurídica analizada, su contenido relevante para la seguridad en carreteras y su relación con la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada.

Cuadro Informativo 1

Marco normativo aplicable a la seguridad en carreteras y derechos humanos de los transportistas de carga pesada.

Fuente normativa	Norma relevante para la seguridad en carreteras	Relación con los DD.HH. de los transportistas de carga pesada
Constitución de la República del Ecuador (2008)	Art. 3: Deber primordial del Estado de garantizar la seguridad integral y el efectivo goce de los derechos. Art. 11: Principios de aplicación y exigibilidad directa de los derechos humanos. Art. 66: Derechos a la vida y a la integridad personal. Art. 393: Seguridad humana como obligación estatal orientada a la prevención de riesgos y protección de las personas.	Estas normas imponen al Estado el deber de garantizar condiciones seguras de circulación y proteger a grupos expuestos a riesgos específicos, como el transporte pesado.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)	Arts. 20 y 29: Competencias de la autoridad nacional para elaborar y aprobar normas técnicas y reglamentos del sistema de transporte. Art. 62: Reconocimiento del transporte de carga pesada como modalidad regulada. Art. 75: Regulación de títulos habilitantes y permisos de operación.	La ley establece la base jurídica para la regulación técnica y administrativa del transporte pesado, vinculando esta actividad con el derecho al trabajo y a la movilidad segura. No obstante, su enfoque prioriza la gestión del tránsito y la prevención de siniestros viales, sin desarrollar mecanismos específicos de protección frente a riesgos delictivos, lo que evidencia una cobertura parcial del derecho a la seguridad personal.
Reglamento General de la LOTTTSV	Art. Art. 175: Establece obligaciones de conducción orientadas a la prevención de siniestros viales, imponiendo a los conductores el deber de mantener una distancia prudencial mínima de tres metros en áreas intracantonales, así como distancias adecuadas en zonas perimetrales y rurales considerando factores como velocidad, estado del vehículo, condiciones ambientales, topografía de la vía y tránsito existente. Asimismo, dispone la obligación de mantener una distancia lateral mínima de 1.5 metros y circular por los carriles asignados. Art. 176: Prohíbe que las unidades que presten servicio de transporte público o comercial operen con chasis reconstruido, estableciendo un estándar técnico obligatorio relacionado con la integridad estructural de los vehículos.	Las disposiciones contenidas en los artículos 175 y 176 evidencian que el reglamento centra su regulación en aspectos técnicos de circulación y en condiciones estructurales de los vehículos, orientados a la prevención de accidentes y al control administrativo del tránsito. El énfasis normativo se dirige al mantenimiento de distancias de seguridad, a la correcta ocupación de carriles y al cumplimiento de requisitos técnicos mínimos para la operación vehicular.
Instrumentos Internacionales de Derechos Humanos	Convención Americana sobre Derechos Humanos, arts. 4 y 5. Art. 4: Derecho a la Vida. Art. 5: Derecho a la Integridad Personal Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, arts. 6 y 9. Art. 6: El derecho a la vida es inherente a la persona humana. Art. 9: Todo individuo tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales. Convenio 155 de la OIT sobre seguridad y salud de los trabajadores.	Estos instrumentos imponen obligaciones de debida diligencia al Estado para prevenir riesgos previsibles y garantizar condiciones seguras de vida y trabajo. Su aplicación permite evaluar la actuación estatal frente a la inseguridad vial desde estándares internacionales de protección reforzada para grupos expuestos, como los transportistas de carga pesada.

Nota: La matriz sintetiza las principales disposiciones constitucionales, legales y convencionales vigentes durante el período 2024–2025, evidenciando el vínculo normativo entre la seguridad vial, la movilidad segura y la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada.

- **Políticas públicas**

El análisis documental de las políticas públicas implementadas en el periodo 2024–2025 permitió identificar un conjunto de instrumentos orientados a fortalecer el control operativo del tránsito y la seguridad en los corredores viales, especialmente aquellos utilizados por el transporte pesado. El Acuerdo Interministerial N.º MTOP-INT-2023-001-ACU, publicado en el Registro Oficial, se constituye como el principal marco de política pública vigente en materia de movilidad segura y control operativo del tránsito. Este instrumento aprueba formalmente la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con Enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, cuyo objetivo es articular las competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), el Ministerio del Interior, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Policía Nacional para la gestión integrada de la movilidad, el control del tránsito y la prevención de riesgos asociados tanto a la siniestralidad vial como a amenazas que comprometan la seguridad ciudadana.

La revisión detallada del Acuerdo permitió identificar que la política pública está estructurada bajo cinco ejes: gobernanza interinstitucional, diagnóstico y planificación operativa, gestión de corredores críticos, fortalecimiento de capacidades institucionales y despliegue operativo con soporte tecnológico. Entre los elementos más relevantes se encuentra la disposición de formular un Modelo de Gestión Operativa del Control del Tránsito, la creación de equipos técnicos interinstitucionales y la implementación de dispositivos de vigilancia, monitoreo e interoperabilidad de sistemas (incluyendo integración con ECU-911). Asimismo, la política establece que la Policía Nacional asume un rol central en el despliegue operativo mediante patrullaje preventivo, puntos de control y operativos coordinados en zonas de riesgo. En el plano metodológico, el instrumento incorpora un enfoque basado en estándares internacionales de seguridad vial y de seguridad ciudadana, lo que supone una orientación hacia la gestión por resultados, la reducción de riesgos previsibles y la garantía de derechos fundamentales vinculados a la movilidad segura.

En el ámbito territorial, además de las directrices establecidas por el Acuerdo Interministerial MTOP-INT-2023-001-ACU, se identificó la existencia de un acuerdo Acuerdo

Territorial por la Seguridad de los Transportistas del Carchi (16-09-2025) suscrito en Tulcán el 16 de septiembre de 2025 por el Ministro de Infraestructura y Transporte, Ing. Roberto Luque; el Gobernador del Carchi, Lic. Andrés Martínez; el Prefecto del Carchi, Ing. Julio Robles (como testigo de honor); y representantes del transporte pesado, entre ellos Marcos Méndez, Maritza Rodríguez, Rolando Coral y Danilo Villareal. Este instrumento administrativo establece compromisos operativos inmediatos para enfrentar el incremento delictivo en corredores viales críticos utilizados por transportistas del Carchi. Dada la importancia de este acuerdo, se ha incorporado en el componente Anexos (1).

El Acuerdo Territorial por la Seguridad de los Transportistas del Carchi (16-09-2025) determina, entre sus principales disposiciones las siguientes acciones relevantes:

- Presencia permanente de Policía y Fuerzas Armadas en vías de alto riesgo y puntos de georreferenciación de delitos. Rotación frecuente de contingencia policial a través del Ministerio del Interior en coordinación con el Ministerio de Defensa, articulación que deberá realizarse de manera inmediata.

- Construcción de Playas de estacionamiento y descanso seguro, con pesas y medidas, en el país, para lo cual el Ministerio de Infraestructura y Transporte ha comprometido 33 millones de dólares para playas de descanso cerca de: Autoridad Portuaria de Guayaquil, Puerto Bolívar, Pallatanga, El Triunfo, Buena Fe, Machachi y Otavalo.

  Se están analizando otros puntos del país, de acuerdo a las necesidades del sector transportista.

  Las playas del corredor E25 se encuentran dentro del Contrato de Ejecución de la vía E25, y serán ejecutadas en un plazo de 3 meses aproximadamente.

  El resto de puntos se irán ejecutando, considerando los tiempos de contratación pública y ejecución de obras para que en el menor tiempo posible el sector del transporte cuente con estos espacios. Se realizará el seguimiento a los avances de los procesos de contratación pública junto a los transportistas.

- Gestión del Ministerio de Infraestructura y Transporte en vías concesionadas para que los transportistas puedan pernoctar en los peajes, con seguridad, en coordinación con el Ministerio del Interior y Defensa, medida de cumplimiento inmediato.

- Análisis con las entidades correspondientes para viabilizar indemnizaciones a propietarios de vehículos sustraídos en las carreteras y familiares de transportistas víctimas mortales de la delincuencia. Atención y acompañamiento integral a las familias de las víctimas con todo el eje social gubernamental.

- Mesa técnica de trabajo cada 15 días para análisis y seguimiento entre la Gobernación y el sector del Transporte Pesado del Carchi. (Acuerdo s/n de 16 de septiembre de 2025, p. 1)

Estas medidas, aunque formuladas como acciones inmediatas, dependen de la articulación interinstitucional y de la capacidad operativa para su ejecución sostenida.

La revisión conjunta del Acuerdo Interministerial y del Acuerdo Provincial permite observar que, a nivel nacional, la política pública se orienta hacia la estructuración de un sistema integrado de control operativo y seguridad ciudadana, mientras que, a nivel territorial, las medidas se dirigen a respuestas focalizadas para mitigar riesgos específicos que afectan al transporte pesado. En ambos instrumentos se evidencian componentes relacionados con los derechos a la vida, a la integridad personal y a la seguridad, especialmente en lo relativo a la obligación estatal de implementar medidas preventivas razonables en corredores viales de alto riesgo. Sin embargo, la información revisada evidencia que los compromisos territoriales se encuentran en etapa de ejecución progresiva, lo que implica que su impacto directo dependerá del avance material de las acciones comprometidas.

Finalmente, cabe señalar que el texto íntegro y original del acuerdo territorial suscrito en Tulcán el 16 de septiembre de 2025 se incorpora en el apartado de anexos de la presente investigación, específicamente como Anexo 1, a fin de garantizar la transparencia documental, permitir la verificación directa de su contenido y respaldar el análisis efectuado en torno a las políticas públicas de seguridad vial y ciudadana dirigidas al transporte de carga pesada.

Cuadro Informativo 2

Instrumentos estatales de seguridad vial y su relación con los derechos humanos de los transportistas de carga pesada (2024–2025)

Instrumento estatal	Objetivos principales	Lineamientos establecidos	Atribuciones institucionales	Relación con derechos humanos
Acuerdo Interministerial MTOP-INT-2023-001-ACU Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito	Fortalecer el control operativo con enfoque de seguridad ciudadana; reducir riesgos para usuarios; estandarizar la acción estatal.	Priorización de puntos críticos. Control operativo permanente. Uso de tecnología (ECU-911, georreferenciación). Coordinación MTOP–Interior–ANT–Policía. Implementación de acciones preventivas y operativas.	ANT: normativa y control técnico. Policía Nacional: vigilancia, intervención y respuesta a incidentes. MTOP: soporte técnico e infraestructura. Ministerio del Interior: seguridad ciudadana.	Refuerza el deber de prevención. Reconoce la seguridad vial como componente del derecho a la vida e integridad. Permite evaluar si el Estado adopta medidas razonables frente a riesgos del transporte pesado.
Acuerdo Territorial por la Seguridad de los Transportistas del Carchi (16-09-2025)	Establecer acciones inmediatas frente al incremento delictivo en rutas de la Costa usadas por transportistas del Carchi.	Presencia policial y militar en tramos críticos. Georreferenciación de puntos de riesgo. • Construcción de playas de descanso (USD 33 millones). • Uso temporal de peajes como zonas seguras. • Mesa técnica quincenal de seguimiento. • Evaluación de mecanismos de apoyo a víctimas.	Policía Nacional y FFAA en ejecución operativa. MIT/MTOP: infraestructura y coordinación vial. • Gobernación y Prefectura del Carchi: apoyo territorial. • Gremios de transportistas: información y retroalimentación.	Atiende la vulneración del derecho a la vida y seguridad de transportistas. Introduce mecanismos directos de protección (patrullaje, convoyes, zonas seguras). • Articula medidas estatales con estándares de prevención y garantías básicas.

Nota: La matriz sistematiza los principales instrumentos estatales vigentes en el período 2024–2025, identificando sus objetivos, lineamientos y atribuciones institucionales, así como su relación normativa con los derechos humanos vinculados a la seguridad vial, la integridad personal y la movilidad de los transportistas de carga pesada.

6.1.2. La visión de los actores: Percepciones, experiencias y testimonios de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que circulan por la región Costa

En este apartado se presentan los resultados correspondientes al segundo objetivo específico, obtenidos a partir de las entrevistas estructuradas aplicadas a los actores directamente involucrados en la problemática quienes son los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi, un agente investigador de la Policía Nacional con funciones operativas en la ciudad de Quevedo y el gerente de la empresa de transporte pesado Cerro Negro, a diversidad de perfiles entrevistados permitió captar la problemática desde tres dimensiones complementarias, la experiencia en carretera, la perspectiva institucional de seguridad y la gestión empresarial del transporte pesado.

La aplicación de esta técnica cualitativa posibilitó recopilar testimonios detallados sobre las percepciones, vivencias y valoraciones en torno a las políticas públicas vigentes de seguridad en las carreteras ecuatorianas durante el período 2024 - 2025, así como sobre su incidencia real en la protección o limitación de los derechos humanos de los transportistas frente a los riesgos de inseguridad vial y delictiva.

Con el propósito de ayudar al entendimiento de los hallazgos, los resultados se organizan en cuadros informativos que sintetizan las categorías analíticas emergentes del estudio, entre ellas la percepción de riesgo, la presencia y eficacia del Estado, la ocurrencia de eventos delictivos, la respuesta institucional y las medidas de autoprotección implementadas por los entrevistados.

Tabla 3.

Instrumento de investigación aplicado a los transportistas: preguntas y respuestas.

Pregunta	Transportista 1 - Sr. L. F. Empresa TRANSBRAMACAR – Carchi.	Transportista 2 – Sr. I. L. – Empresa ROD FRONT – Carchi.	Transportista 3 – Sr. D. V. - Empresa NEWROAD – Carchi – Empresa CIAPRUTE – Carchi.

¿Ha sido víctima o testigo de situaciones delictivas como asaltos, amenazas o extorsiones durante su trabajo? Si su respuesta es afirmativa, ¿en qué tramos de la región Costa se han producido estas situaciones?	Fue víctima de un robo y secuestro armado en 2024, en el tramo Santa Rosa - Huaquillas, donde varios vehículos lo interceptaron.	Ha sido víctima dos veces en 2025, primero en Santa Lucía, intento de robo nocturno y luego en Balzar - El Empalme, donde fue asaltado por falsos policías que interceptaron a sus custodios y luego a él.	Fue víctima de robo de un camión en Quevedo, secuestraron al conductor y exigieron USD 13.000 para la devolución del vehículo. Señala que la extorsión se ha vuelto práctica común.
Desde su experiencia, ¿cree que existe presencia policial y control efectivo por parte de organismos y funcionarios del Estado en las carreteras de la región Costa? Por favor, explique su respuesta.	Reconoce presencia ocasional de Aduana, Policía y tránsito, pero afirma que los controles no son permanentes y hay escaso personal, lo que genera vacíos de seguridad.	Considera que no existió presencia policial en el momento del asalto, pese a que era una hora transitada. Solo aparecieron después de reportado el robo.	Afirma que la presencia policial y militar es irregular y limitada a pocos días, tras su retiro, los robos se reanudan. Las autoridades conocen los puntos críticos, pero no mantienen vigilancia.
A partir de las respuestas de las preguntas anteriores, ¿estima usted que sus derechos fundamentales como el derecho a la vida, a la seguridad, al trabajo digno o a la movilidad están debidamente protegidos y garantizados mientras desempeña sus labores como transportista?	No se siente protegido, sufrió atentados contra su vida, libertad y bienes durante el secuestro y disparos contra su camión.	Indica que no existe ninguna garantía estatal, afirma que los transportistas son “la última rueda del coche” y que los delincuentes actúan sin temor.	Señala que no existe protección real para el derecho a la vida ni para trabajar con seguridad; describe miedo constante y que los transportistas deben encomendarse a Dios.
¿Ha recibido usted apoyo institucional cuando ha enfrentado situaciones de peligro en carretera?	La Policía tardó 45 minutos en llegar y no podía trasladarlo al sitio del camión porque no tenía autorización para salir de su jurisdicción, tuvo que pasar por varias postas policiales.	No ha recibido apoyo, la única vez que pidió resguardo fue en un convoy, pero debieron pagar USD 10 por camión a los propios policías.	Asegura que, cuando se solicita apoyo, las instituciones no actúan a tiempo; narra casos en que la policía apareció cuando el delito ya había ocurrido.

En caso de haber sido víctima de un hecho delictivo, ¿denunció? ¿Qué respuesta recibió del sistema de justicia?	Sí denunció, pero en año y medio no ha habido avances, ha sido llamado a repetir su versión varias veces sin resultados concretos.	No denunció por miedo a represalias, exposición pública del caso y por las dificultades del proceso judicial, incluidas audiencias y trámites lejos de su zona.	Afirma que denunciar expone a amenazas, y que cuando recuperan vehículos es generalmente porque pagaron extorsión, menciona que denunciar implica trámites largos y complicados.
¿Qué acciones o medidas ha tenido que implementar, de manera personal o en conjunto con otros transportistas, para protegerse frente a la inseguridad en las carreteras ante la omisión estatal?	Organizan convoyes, se agrupan en puntos críticos y mantienen comunicación por chats para alertar riesgos o vehículos perdidos, esto es iniciativa propia, no institucional.	Coordinan convoyes mediante grupos de WhatsApp, se esperan unos a otros para cruzar zonas peligrosas, aunque a veces deben viajar solos por falta de compañeros.	Forman convoyes de hasta diez camiones, aunque delincuentes han llegado a sacar vehículos incluso desde los convoyes, en ocasiones deben pagar a patrulleros para cruzar zonas críticas.
¿Cree que las políticas públicas sirven para satisfacer las necesidades de protección de los transportistas en carretera? ¿Por qué?	Considera que las políticas no protegen, no existe una ley que brinde garantías al transporte pesado y deben trabajar sin protección mínima.	Cree que los acuerdos y políticas no han servido, pues los robos se mantienen diariamente, señala que la inseguridad es constante en las mismas zonas.	Indica que los acuerdos firmados con autoridades no se han cumplido, la delincuencia supera la capacidad del Estado y la situación continúa igual o peor.
Si pudiera asesorar al Estado en la creación o reforma de políticas en esta materia, ¿qué recomendaciones plantearía?	Exige cumplimiento de acuerdos previos, construcción de playas de descanso, espacios seguros en peajes, indemnizaciones a víctimas, y presencia policial y militar permanente.	Pide militarizar y reforzar tramos críticos, especialmente entre Guayaquil y Buena Fe, y establecer controles permanentes de armamento en cada localidad.	Solicita presencia policial y militar permanente, playas de descanso seguras, convoyes organizados por el Estado, estaciones de peaje con protección, botón de pánico conectado al ECU 911, láminas de seguridad, cámaras y posibilidad regulada de porte de armas.

Nota: La tabla presenta una síntesis comparativa de las respuestas proporcionadas por tres transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi, pertenecientes a distintas empresas del sector, respecto de sus percepciones y experiencias sobre la seguridad vial y delictiva en las rutas hacia la región Costa durante el período 2024–2025, así como sobre la incidencia de las políticas públicas vigentes en el ejercicio de sus derechos humanos.

Cuadro Informativo 3

Instrumento de investigación aplicado al Gerente General de la Empresa de Transporte Pesado Cerro Negro: preguntas y respuestas.

Pregunta	**G. G. de la Empresa de Transporte Pesado C. Negro - Ing. L. Ch.**
¿Cómo describiría actualmente las condiciones de seguridad bajo las cuales opera su empresa en relación con el traslado de carga hacia la región Costa durante los años 2024 y 2025?	La empresa opera en un entorno de alta inseguridad en las rutas hacia la Costa. Aunque cuentan con protocolos internos, la situación delictiva obliga a reforzar el monitoreo satelital, viajar en convoy y, según la carga transportada, contratar seguridad privada.
¿Ha sido necesario modificar rutas, horarios o protocolos debido a riesgos delictivos en carretera? Si la respuesta es sí, ¿qué cambios se han implementado y por qué?	Se han modificado horarios para reducir viajes nocturnos y se han rediseñado rutas priorizando zonas con mayor presencia policial. También fortalecieron los protocolos de comunicación mediante reportes constantes de situación entre conductores y base logística.
¿Considera que las políticas públicas actuales han sido efectivas para proteger al sector del transporte pesado? ¿Por qué?	Considera que los esfuerzos estatales existen, pero resultan insuficientes. Identifica brechas en presencia policial, tiempos de respuesta y coordinación interinstitucional, lo que limita la protección real del sector transportista.
¿Qué acciones o medidas ha implementado la empresa para proteger a los transportistas y garantizar derechos fundamentales como el derecho a la seguridad, la movilidad y el trabajo digno en el desempeño de sus labores?	La empresa implementa capacitaciones en seguridad, monitoreo satelital, comunicación permanente con la central, y apoyo legal ante incidentes. Estas medidas buscan garantizar seguridad, movilidad y condiciones laborales adecuadas.
¿Existe algún tipo de coordinación formal entre su empresa y entidades públicas como Policía Nacional, ANT, ECU 911 u otras instituciones? ¿Cómo evalúa esa interacción?	Existe coordinación con Policía Nacional y ECU 911 para reportes de riesgo y emergencias. Aunque la interacción es útil, el gerente señala que la articulación es insuficiente y debe mejorarse la rapidez de atención y la coordinación entre instituciones.
¿Qué cambios considera urgentes o necesarios en las políticas públicas de seguridad vial para mejorar las condiciones del sector transportista y garantizar los derechos de estas personas?	Considera crucial incrementar la presencia policial en zonas críticas, mejorar la vigilancia tecnológica, establecer protocolos de acompañamiento para cargas de alto valor y crear espacios de participación formal del transporte pesado en el diseño de políticas.
Si pudiera asesorar al Estado en la creación o reforma de políticas en esta	Sugiere una reforma integral de la política de seguridad en carreteras, con un sistema unificado de información de riesgos, programas de capacitación y certificación, incentivos para empresas que inviertan en

materia, ¿qué recomendaciones plantearía?	seguridad y un reconocimiento real del sector como pilar económico nacional.

Nota: La tabla sintetiza los principales hallazgos obtenidos a partir de la entrevista estructurada realizada al gerente general de la empresa de transporte pesado Cerro Negro, en relación con las condiciones de seguridad vial, las medidas empresariales adoptadas y la percepción sobre la actuación estatal durante el período 2024–2025.

Cuadro Informativo 4

Instrumento de investigación aplicado al Agente Investigador: preguntas y respuestas.

Pregunta	**Agente investigador - Pcía. J. B.**
Desde su experiencia profesional, ¿cómo describiría la situación de seguridad en las carreteras de la región Costa durante los años 2024 y 2025, especialmente en corredores de transporte pesado?	Señala que los corredores Guayaquil–Santo Domingo, Quevedo–Buena Fe, Durán–Tambo y El Oro–Guayas presentan alta incidencia de delitos como asaltos, robos a transportistas, bloqueos selectivos, extorsión y uso de camiones para transportar sustancias ilícitas. Aunque algunos tramos han mejorado por mayor patrullaje y operativos focalizados, el riesgo sigue siendo elevado y requiere atención permanente.
¿Qué medidas o estrategias de seguridad ha implementado el Estado, a través de la Policía Nacional, para proteger a los transportistas de carga pesada que transitan por esta zona?	Describe que el Estado ha desplegado operativos "Corredores Seguros", patrullaje móvil y mixto, puestos de control intermitentes, monitoreo constante desde ECU-911, trabajo de inteligencia para identificar rutas delictivas y capacitaciones a gremios de transportistas. Estas acciones buscan reducir riesgos y fortalecer la respuesta institucional.
¿De qué manera la Policía Nacional procura garantizar los derechos humanos de los transportistas, especialmente el derecho a la vida, integridad, movilidad y trabajo seguro, durante su labor en carretera?	Afirma que la actuación policial se orienta al respeto de derechos humanos mediante acompañamiento preventivo a convoyes, controles sin discriminación, respuesta inmediata en emergencias, comunicación directa con unidades en territorio y documentación de procedimientos para garantizar transparencia y evitar vulneraciones.
¿Existen protocolos específicos para atender denuncias o situaciones de riesgo que involucren a transportistas de carga pesada? Si es así, ¿podría describirlos?	Explica que existen protocolos estructurados: activación vía ECU-911 con geolocalización, envío de la patrulla más cercana, procedimientos de rescate y aseguramiento de ruta, recepción de denuncia en flagrancia, y registro del caso en el Sistema Integrado de Investigaciones. Unidades especializadas como UNASE, UIAD o GEMA intervienen según la naturaleza del delito.
¿Existe coordinación entre la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito, ¿gobiernos locales	Indica que sí existe coordinación interinstitucional: ANT en controles y campañas, GAD en mantenimiento vial y alumbrado, MTOP en señalización y obras, ECU-911 en monitoreo y despacho articulado, y Fuerzas Armadas como

y otras entidades del Estado en materia de seguridad vial? Por favor, explique su respuesta.	apoyo en zonas críticas. Sin embargo, reconoce que aún falta mayor estandarización operativa entre instituciones.
Cuando un transportista denuncia un acto delictivo en carretera, ¿cómo suele ser el proceso de respuesta y seguimiento del caso?	Detalla un proceso en siete fases: recepción de alerta, despacho inmediato, verificación del riesgo, levantamiento de información inicial, traslado del afectado para denuncia en Fiscalía, derivación a Policía Judicial y seguimiento por unidades especializadas según el tipo de delito.
¿Cuáles son los principales desafíos operativos que enfrenta la Policía para garantizar seguridad en los corredores viales utilizados por transporte pesado?	Identifica como desafíos la extensión de los corredores viales, falta de patrulleros para zonas rurales, superioridad logística de algunos grupos criminales, ausencia de denuncias que obstaculiza investigaciones, y demoras en la derivación de casos a unidades correspondientes.
Si pudiera asesorar al Estado en la creación o reforma de políticas en esta materia, ¿qué recomendaciones plantearía?	Sugiere incrementar la dotación policial especializada en carreteras, ejecutar operaciones permanentes con unidades tácticas, instalar cámaras LPR en tramos críticos, exigir GPS conectado al ECU-911 a todo transporte pesado, crear un "Comando Unificado de Seguridad Vial", mejorar iluminación vial, y endurecer penas por robo agravado a transporte pesado.

Nota: El cuadro resume la información proporcionada por el agente investigador de la Policía Nacional, permitiendo identificar las principales amenazas delictivas, las estrategias operativas implementadas y los desafíos institucionales en los corredores viales de transporte pesado. Los resultados evidencian elementos relevantes para el análisis de la respuesta estatal en materia de seguridad vial y protección de derechos humanos.

6.1.3. Recomendaciones para la mejora de las políticas públicas que buscan la seguridad vial de los transportistas de carga pesada.

El tratamiento de este objetivo se sustenta en la integración sistemática de la información obtenida durante la investigación, conforme se indicó en el apartado metodológico. La elaboración de recomendaciones preliminares constituye un resultado directo del análisis comparativo entre: (1) el marco normativo y las políticas públicas vigentes; (2) las percepciones, testimonios y experiencias aportadas por los transportistas de carga pesada; y (3) la información proporcionada por actores institucionales clave, como el gerente de empresa y el agente investigador de la Policía Nacional.

La sistematización de estos insumos permitió identificar convergencias entre los actores entrevistados respecto a las fallas operativas del Estado, los vacíos normativos, la insuficiencia del control en carretera y las dificultades de acceso efectivo a mecanismos de protección. A partir de esta identificación de necesidades objetivamente expresadas en las entrevistas y contrastadas con

la normativa vigente, se establecieron líneas de recomendación que emergen como resultados analíticos, sin constituir aún valoraciones críticas ni propuestas interpretativas.

Para facilitar la visualización de estos resultados, a continuación, se presenta una matriz que integra los hallazgos y las recomendaciones preliminares derivadas exclusivamente del procesamiento de datos empíricos y documentales.

Tabla 4.

Instrumento de integración de hallazgos empíricos y recomendaciones preliminares para la optimización de las políticas públicas de seguridad vial dirigidas al transporte de carga pesada.

Hallazgo empírico o documental	**Fuente (entrevista o documento)**	**Necesidad identificada**	**Recomendación preliminar resultante**
Ausencia de presencia policial y militar permanente en los tramos de mayor riesgo en la región Costa.	Transportistas (L. F., I. L., D. V.)	Protección inmediata frente a robos, secuestros y amenazas.	Implementar control permanente con patrullaje fijo y mixto en puntos críticos.
Demoras y limitaciones operativas en la respuesta policial frente a emergencias denunciadas.	Transportistas y agente policial	Reducción del tiempo de respuesta y coordinación interinstitucional.	Estandarizar un protocolo único de intervención rápida para transporte pesado.
Insuficiencia de infraestructura segura (playas de descanso, zonas vigiladas, peajes seguros).	Acuerdo territorial 16-09-2025	Espacios de resguardo y descanso vigilado.	Construcción y habilitación de playas de estacionamiento y zonas seguras en peajes.
Uso creciente de convoyes autogestionados por los transportistas ante la ausencia estatal.	Transportistas	Acompañamiento institucional para circulación grupal segura.	Crear un sistema formal de convoyes protegidos coordinados con Policía y ECU-911.
Casos de extorsión, robos violentos y secuestros relacionados con bandas organizadas.	Transportistas y Policía Nacional.	Mayor capacidad estatal de respuesta frente al crimen organizado.	Fortalecer la inteligencia preventiva y su coordinación con el transporte pesado.

Falta de mecanismos de protección a víctimas y ausencia de apoyo posterior al delito.	Transportistas.	Reparación y apoyo legal básico.	Establecer un programa de atención inmediata y seguimiento para transportistas víctimas.
Normativa vigente centrada en tránsito y sin disposiciones específicas sobre riesgo delictivo.	Revisión Normativa.	Ajuste normativo para el transporte pesado en zonas críticas.	Incorporar lineamientos de seguridad ciudadana en normativa técnica de transporte.
Insuficiencia de tecnología para monitoreo y control en tiempo real en corredores de alto riesgo.	ANT y Policía Nacional.	Supervisión continua de rutas y unidades.	Integrar GPS obligatorios al ECU-911 y ampliar cámaras con LPR en vías críticas.
Poca articulación entre ANT–MTOP–Interior–Policía–GAD en tareas de seguridad vial.	Acuerdo interministerial y entrevistas.	Coordinación efectiva y sostenida.	Operativizar mesas técnicas permanentes con indicadores de cumplimiento.
Temor de los transportistas a denunciar por riesgo de represalias y poca efectividad judicial.	Transportistas.	Garantías mínimas para ejercer el derecho de acceso a justicia.	Crear canales de denuncia segura con reserva y protección policial.

Nota: La tabla sintetiza los principales hallazgos normativos y empíricos del estudio, evidenciando brechas en la implementación y articulación de las políticas públicas de seguridad vial dirigidas al transporte de carga pesada. Las recomendaciones preliminares responden a necesidades objetivamente identificadas y constituyen insumos técnicos para el fortalecimiento del derecho a la seguridad y la movilidad segura en las carreteras ecuatorianas.

En conjunto, los resultados expuestos permiten identificar, desde una perspectiva normativa, institucional y empírica, los principales elementos que configuran la situación actual de la seguridad en las carreteras ecuatorianas durante el período 2024 - 2025, particularmente en relación con el transporte de carga pesada que circula por la región Costa. La revisión del marco jurídico nacional y de las políticas públicas vigentes evidenció la existencia de disposiciones y lineamientos orientados a la protección de la vida, la integridad personal y la movilidad segura; mientras que el análisis de los instrumentos de política pública y los acuerdos territoriales permitió constatar esfuerzos estatales dirigidos al control operativo y a la mitigación de riesgos en corredores viales críticos. De manera complementaria, la información obtenida a través de las entrevistas estructuradas aportó insumos relevantes sobre las percepciones, experiencias y prácticas adoptadas

por los actores involucrados, así como sobre las respuestas institucionales frente a los escenarios de inseguridad. Estos hallazgos constituyen un insumo relevante para el análisis posterior del estudio, al permitir una aproximación integral a la problemática abordada desde distintas dimensiones normativas, institucionales y prácticas, las cuales serán desarrolladas en el apartado siguiente conforme a los lineamientos metodológicos de la investigación.

6.2. Discusión

En relación con la pregunta de investigación planteada ¿en qué medida las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas implementadas durante los años 2024 y 2025 han garantizado la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada del Carchi que circulan por la región Costa? los resultados del estudio permiten determinar que dicha garantía ha sido limitada e insuficiente. En efecto, si bien el Estado ecuatoriano cuenta con un marco normativo y con políticas públicas orientadas a la seguridad vial y ciudadana, su aplicación en los corredores viales analizados no ha logrado asegurar de manera efectiva derechos fundamentales como la vida, la integridad personal, la seguridad humana y el derecho al trabajo digno de los transportistas de carga pesada.

En este contexto, los resultados evidencian que la implementación de las políticas públicas de seguridad en carreteras presenta importantes limitaciones en los corredores que conectan la provincia del Carchi con la región Costa. Así, a partir del análisis documental y de los testimonios recabados mediante entrevistas, se constató que los transportistas de carga pesada continúan enfrentando escenarios persistentes de inseguridad asociados a la criminalidad organizada, la escasa presencia institucional y la débil articulación entre las entidades responsables de la seguridad en las vías. Del mismo modo, los hallazgos muestran que las políticas vigentes priorizan el control del tránsito, la prevención de siniestros viales y la regulación administrativa del transporte, dejando en un segundo plano la protección frente a delitos como asaltos, extorsiones, robos de carga y secuestros. Como consecuencia, esta situación genera una percepción generalizada de vulnerabilidad y desprotección, con efectos directos en la integridad física, la estabilidad económica y el ejercicio del derecho al trabajo de los transportistas.

Ahora bien, la interpretación de los resultados permite afirmar que la inseguridad en las carreteras ecuatorianas no responde a hechos aislados, sino a una problemática de carácter estructural. En efecto, aunque el ordenamiento jurídico reconoce derechos fundamentales

vinculados a la seguridad y la movilidad, estos no se garantizan de manera efectiva en los territorios identificados como de mayor riesgo. En este sentido, la adopción de medidas de autoprotección por parte de los transportistas, así como la normalización del miedo durante los desplazamientos, evidencian una transferencia implícita de la responsabilidad de seguridad desde el Estado hacia los propios conductores. Tal situación resulta incompatible con el rol estatal como garante principal de derechos y, además, revela una concepción fragmentada de la seguridad en carreteras, centrada en lo técnico y regulatorio, que omite su dimensión humana y social.

Desde una perspectiva comparada, los resultados obtenidos guardan coherencia con la literatura revisada, la cual identifica la inseguridad vial en Ecuador como una consecuencia de factores estructurales, tales como la limitada presencia estatal en zonas estratégicas, la falta de coordinación interinstitucional y la ausencia de políticas diferenciadas para sectores altamente expuestos al riesgo. En concordancia con ello, los hallazgos empíricos de esta investigación confirman dichas afirmaciones, al evidenciar que los transportistas de carga pesada continúan enfrentando condiciones de inseguridad persistentes pese a la existencia de instrumentos normativos y planes de seguridad formalmente vigentes. En este marco, el Plan Nacional de Derechos Humanos (Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos, 2025) plantea la necesidad de reconocer a los grupos en situación de vulnerabilidad y garantizar una protección integral de sus derechos; sin embargo, los resultados del estudio evidencian que estas directrices aún no se han materializado de manera efectiva en el ámbito de la seguridad en carreteras para el sector del transporte de carga pesada.

Por otra parte, desde el punto de vista teórico, los hallazgos refuerzan la necesidad de comprender la seguridad vial como parte del enfoque de seguridad humana y de derechos humanos, superando visiones limitadas al control del tránsito.

A nivel práctico, la investigación pone de manifiesto la urgencia de fortalecer la presencia estatal en los corredores viales de mayor riesgo, mejorar la coordinación entre las instituciones responsables de la seguridad y diseñar estrategias específicas orientadas a la protección de los transportistas de carga pesada, incorporando sus experiencias en la formulación y evaluación de las políticas públicas.

Finalmente, es preciso señalar que el carácter cualitativo de la investigación y el tamaño reducido de la muestra limitan la posibilidad de generalizar los resultados a nivel nacional. No

obstante, dichas limitaciones no afectan la validez del estudio, dado que el objetivo fue comprender de manera profunda y contextualizada la problemática desde la perspectiva de los actores directamente involucrados. En este sentido, los resultados obtenidos permiten aportar una lectura crítica sobre la eficacia real de las políticas públicas de seguridad en carreteras, evidenciando las tensiones existentes entre el diseño normativo y su aplicación en los territorios de mayor riesgo.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

A continuación, se presentan las conclusiones del presente trabajo de investigación, elaboradas en atención directa a la pregunta de investigación planteada y a los objetivos específicos que orientaron el estudio, enfocado en analizar las políticas públicas de seguridad en carreteras ecuatorianas y su incidencia en la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada del Carchi que circulan por la región Costa durante el período 2024–2025.

En primer lugar, el análisis del marco normativo nacional y de las políticas públicas vigentes permitió concluir que el Estado ecuatoriano cuenta con un marco jurídico e institucional que reconoce de manera expresa derechos fundamentales como la vida, la integridad personal y la seguridad de las personas. No obstante, la investigación evidenció que dicha normativa y las políticas implementadas durante los años 2024 y 2025 no se encuentran plenamente adecuadas a los principios de derechos humanos en su aplicación práctica, especialmente en lo que respecta a la protección efectiva de los transportistas de carga pesada. En consecuencia, se identifica una brecha significativa entre el reconocimiento formal de estos derechos y su garantía real en los corredores viales de mayor riesgo, lo que limita su efectividad en contextos marcados por altos niveles de inseguridad.

De manera complementaria, el estudio de las percepciones, experiencias y testimonios de los transportistas de carga pesada de la provincia del Carchi que circulan por la región Costa permitió constatar que las políticas públicas vigentes resultan insuficientes para proteger de forma efectiva el ejercicio de sus derechos humanos frente a los riesgos de inseguridad vial y delictiva. Los testimonios recabados evidencian escenarios persistentes de violencia, criminalidad organizada y limitada presencia estatal, generando una percepción generalizada de vulnerabilidad, temor e incertidumbre durante el ejercicio de su actividad laboral. Esta realidad impacta

directamente en la integridad física y emocional de los transportistas, así como en su derecho al trabajo digno, confirmando que la experiencia cotidiana del sector se separa considerablemente del discurso institucional de protección.

Asimismo, a partir del análisis crítico de las experiencias y necesidades identificadas, se concluye que resulta indispensable replantear el enfoque actual de las políticas públicas de seguridad en carreteras. La investigación demuestra que la seguridad vial ha sido concebida predominantemente desde una perspectiva técnica y administrativa, dejando en un segundo plano la protección específica de los transportistas de carga pesada como un grupo expuesto a riesgos diferenciados. En este sentido, el estudio constituye un sustento empírico y técnico para la formulación de recomendaciones concretas y viables orientadas a optimizar las políticas públicas de seguridad vial, fortalecer el derecho a la seguridad en las carreteras ecuatorianas y garantizar el respeto efectivo de los derechos humanos de los transportistas.

De manera general, la presente investigación permite concluir que, si bien el Estado ecuatoriano ha desarrollado políticas públicas y un marco normativo orientados a la seguridad en las carreteras durante el período 2024–2025, estos no han logrado garantizar de forma efectiva la protección de los derechos humanos de los transportistas de carga pesada del Carchi que circulan por la región Costa. El estudio pone en evidencia una marcada distancia entre el reconocimiento formal de derechos como la vida, la integridad personal y la seguridad, y su materialización en las condiciones reales de tránsito que enfrenta este sector. En consecuencia, la inseguridad vial y delictiva se configura como un problema estructural que exige el fortalecimiento y la reorientación de las políticas públicas desde un enfoque integral de derechos humanos, capaz de responder de manera diferenciada a los riesgos específicos del transporte de carga pesada y de garantizar una protección efectiva y sostenida en las carreteras ecuatorianas.

7.2. RECOMENDACIONES

A partir de los resultados obtenidos y del análisis crítico del marco normativo y de las políticas públicas vigentes en materia de seguridad vial, se considera necesario que las estrategias estatales incorporen de manera expresa un tratamiento diferenciado para el transporte de carga pesada, reconociendo las condiciones específicas de riesgo que enfrenta este sector en determinados corredores viales del país. Esta adecuación permitiría que las políticas públicas

superen un enfoque general del tránsito y contemplen medidas preventivas y de protección acordes a la realidad operativa del transporte pesado.

Asimismo, resulta pertinente fortalecer los mecanismos de articulación interinstitucional entre las entidades con competencias en movilidad, tránsito y seguridad ciudadana, particularmente entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio del Interior, la Agencia Nacional de Tránsito y la Policía Nacional. Una coordinación sostenida y efectiva contribuiría a mejorar la planificación, ejecución y continuidad de las acciones estatales en vías identificadas como de alto riesgo.

De igual manera, se recomienda consolidar sistemas de seguimiento y evaluación de los compromisos asumidos en el marco de las políticas públicas y acuerdos institucionales relacionados con la seguridad vial. Estos mecanismos permitirían verificar el nivel de cumplimiento de las medidas adoptadas, identificar debilidades en su ejecución y ajustar las acciones institucionales conforme a las necesidades reales del sector transportista.

En este contexto, se considera relevante fortalecer los espacios de diálogo y participación del sector del transporte de carga pesada en los procesos de formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas de seguridad vial. La incorporación sistemática de las experiencias y percepciones de los transportistas contribuiría a una mayor coherencia entre las disposiciones normativas y las dinámicas territoriales en las que se desarrolla la actividad.

Por otro lado, se sugiere promover el uso de herramientas tecnológicas orientadas a la prevención y control de riesgos en carretera, tales como sistemas de monitoreo, vigilancia y georreferenciación de incidentes, articulados con los mecanismos de respuesta institucional existentes. Estas herramientas permitirían optimizar la capacidad de reacción del Estado frente a situaciones que comprometen la seguridad de los transportistas.

Finalmente, se recomienda que futuras investigaciones continúen desarrollando esta línea de estudio, ampliando el análisis a otros períodos temporales o a distintos corredores viales del país, con el fin de evaluar la implementación de nuevas políticas públicas o el grado de cumplimiento y efectividad de las ya existentes. Este seguimiento contribuiría a identificar avances, limitaciones y transformaciones en la actuación estatal en materia de seguridad vial para el transporte de carga pesada.

Referencias bibliográficas

Alay, A., & Caveda, D. (2025). El equilibrio entre seguridad y derechos fundamentales. *Revista Científica Ecociencia, 12*(2), 28–45. https://doi.org/10.21855/122.1015

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008.* https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2015). *Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de febrero de 2014, actualizado.* https://www.funcionjudicial.gob.ec/

Baños, L. (2023). Inseguridad y aumento de la delincuencia organizada en Ecuador: una aproximación. *INNOVACIÓN & SABER, 6*(6), 63-70. https://doi.org/https://innovacionysaber.isupol.edu.ec/index.php/innovacion/article/view/251

Cajías, D. (2024). *Evaluación de los accidentes de tránsito del transporte público interprovincial del Ecuador en el Proyecto "Transporte Seguro", periodo 2012-2019.* Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. https://dspace.espoch.edu.ec/items/95b9c5f3-36d0-46a2-80d5-3e9d7664ac4b

Chuquin-Perugachi, D., Flores-Espin, B., Cuasque-Peñafiel, M., & Lizcano-Chapeta, C. (2024). Perspectivas jurídicas sobre la seguridad en Ecuador: Derechos humanos, políticas públicas y criminalidad. *Verdad Y Derecho. Revista Arbitrada De Ciencias Jurídicas Y Sociales, 3*(3), 468-473. https://doi.org/10.62574/ba077y28

Escobar-Jiménez, C. (2024). Estructuras internacionales del narcotráfico y factores socioeconómicos de la violencia en Ecuado. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, 1*(39), 8-28. https://doi.org/10.17141/urvio.39.2024.6164

González, R. (2024). Seguridad ciudadana como metaderecho humano y rendición de cuentas como garantía: algunas notas conceptuales. *Estado & Comunes, 1*(18), 181–199. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v1.n18.2024.320

González-Gutiérrez, L. (2024). La seguridad ciudadana como una garantía de los derechos humanos en el Ecuador. *MQRInvestigar,, 8*(2), 3260–3272. https://doi.org/10.56048/MQR20225.8.2.2024.3260-3272

Guacalés, C., & Chunes, J. (2025). Gestión de seguridad integral en el transporte de carga para la distribución física internacional . *Arandu Utic Revista Científica Internacional, 12*(2), 223-244. https://doi.org/10.69639/arandu.v12i2.902

Izurieta, P., Vega, S., & Maldonado, S. (2024). Análisis de intervenciones de Seguridad Vial para reducir accidentes de tránsito en Ecuador. *Revista Tecnológica - ESPOL, 36*(2), 112-134. https://doi.org/10.37815/rte.v36n2.1182

Mata-Jiménez, J., Proaño-Reyes, G., Castro-Sánchez, F., & Pazmiño-Silva, M. (2023). Factores incidentes en el incremento del robo de vehículos de transporte pesado. *IUSTITIA SOCIALIS, 8*(1), 1772–1782. https://doi.org/10.35381/racji.v8i1.3381

Maya, Ó. (2023). La gran influencia de la Criminalidad vial con la criminalidad penal. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, 4*(6), 256-300. https://doi.org/10.56712/latam.v4i6.1440

Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos. (2025). *Plan Nacional de Derechos Humanos (Documento de política pública). Ecuador (Referencia institucional/oficial).* https://www.lexis.com.ec/noticias/registro-oficial-del-dia-nuevo-plan-nacional-de-derechos-humanos

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2025). *Acuerdo Interministerial N.º MTOP-INT-2023-001-ACU. Registro Oficial N.º 481 de 7 de febrero de 2024.* https://www.registroficial.gob.ec/tercer-suplemento-al-registro-oficial-no-481/

Oñate-Cervantes, E. (2022). Análisis de las políticas públicas en seguridad vial en ecuador, desde la perspectiva de la educación ciudadana. *Prohominum, 3*(2), 43–66. https://doi.org/10.47606/ACVEN/PH0040

Organización de los Estados Americanos. (1969). *Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Adoptada en San José, Costa Rica, el 22 de noviembre de 1969.* https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos.htm

Rojas, B. (2021). *Proyecto de reforma a los artículos 98 y 207 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar la disminución de la accidentabilidad vial.* Universidad UNIANDES. Universidad UNIANDES. https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/12520

Sánchez, W. (2024). *Factores que inciden en la falla de la política de seguridad vial enfocada a la reducción de accidentes de tránsito en el Ecuador.* Flacso Ecuador. http://hdl.handle.net/10469/20175

Secretaría Nacional de Planificación. (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029 "Ecuador no se detiene". Presidencia de la República del Ecuador.* https://plandesarrollo.planificacion.gob.ec/

Soriano, M., & Aumala, V. (2022). *Vulneración a la garantía de seguridad humana establecida en el art. 393 de la Constitución de la República del Ecuador en relación a la regulación del uso de transporte terrestre eléctrico Scooters, en cantón Santa Elena, parroquia Atahualpa, año 2021.* Universidad Estatal Península de Santa Elena. https://bibliotecas.upse.edu.ec/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=26253

Tapia, J. (2024). Inseguridad en Quevedo, Ecuador: percepciones, influencias y repercusiones en la cotidianidad. *Revista de Ciencias Sociales, 1*(183), 101-118. https://doi.org/10.15517/rcs.v0i183.60588

Viveros, L. (2020). El dilema de la frontera: efecto del diferencial cambiario y estrategias del sector comercial de Tulcán. *Sathiri, sembrador, 14*(2), 108-125. https://doi.org/10.32645/13906925.891

Yánez-Cepeda, C., Haro-Avalos, D., & Aguirre-Mateus, L. (2021). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador. *Dominio de las Ciencias, 7*(1), 412-431. https://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i1.1650

Zambrano, M., Barberán, S., & García, J. (2023). Factores de riesgo en seguridad vial: caso de intersección 15 de abril y Miguel H. Alcívar – Portoviejo. *Polo del Conocimiento, 8*(10), 674-700. https://doi.org/https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/6149

Anexos

Anexo 1 - ACUERDO TERRITORIAL POR LA SEGURIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS DEL CARCHI (16-09-2025) – ORIGINAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Gobernación del Carchi

ACUERDO CON LOS SEÑORES REPRESENTANTES DEL TRANSPORTE PESADO DEL CARCHI

En Tulcán, a 16 días del mes de septiembre de 2025, se firma el presente compromiso con los señores representantes del transporte pesado del Carchi y la Gobernación del Carchi, con la presencia del señor Prefecto Julio Robles, como Testigo de Honor solicitado por el sector transportista.

Tras la visita efectuada el día domingo 14 de septiembre de 2025, por los señores Ministros de Gobierno, Interior, Defensa, Infraestructura y Transporte y Finanzas, en la cual se realizó un diálogo con los representantes del sector del Transporte Pesado del Carchi y se llegó a un acuerdo en los siguientes términos:

1. Presencia permanente de Policía y Fuerzas Armadas en vías de alto riesgo y puntos de georreferenciación de delitos. Rotación frecuente de contingencia policial a través del Ministerio del Interior en coordinación con el Ministerio de Defensa, articulación que deberá realizarse de manera inmediata.

2. Construcción de Playas de estacionamiento y descanso seguro, con pesas y medidas, en el país, para lo cual el Ministerio de Infraestructura y Transporte ha comprometido 33 millones de dólares para playas de descanso cerca de: Autoridad Portuaria de Guayaquil, Puerto Bolívar, Pallatanga, El Triunfo, Buena Fe, Machachi y Otavalo.

Se están analizando otros puntos del país, de acuerdo a las necesidades del sector transportista.

Las playas del corredor E25 se encuentran dentro del Contrato de Ejecución de la vía E25, y serán ejecutadas en un plazo de 3 meses aproximadamente.

El resto de puntos se irán ejecutando, considerando los tiempos de contratación pública y ejecución de obras para que en el menor tiempo posible el sector del transporte cuente con estos espacios. Se realizará el seguimiento a los avances en los procesos de contratación pública junto a los transportistas.

3. Gestión del Ministerio de Infraestructura y Transporte en vías concesionadas para que los transportistas puedan pernoctar en los peajes, con seguridad, en coordinación con el Ministerio del Interior y Defensa, medida de cumplimiento inmediato.

4. Análisis con las entidades correspondientes para viabilizar indemnizaciones a propietarios de vehículos sustraídos en las carreteras y familiares de transportistas víctimas mortales de la delincuencia. Atención y acompañamiento integral a las familias de las víctimas con todo el eje social gubernamental.

5. Mesa técnica de trabajo cada 15 días para análisis y seguimiento entre la Gobernación y el sector del Transporte Pesado del Carchi.

Dirección: Sucre y Ayacucho
Código Postal: 040102 / Tulcán-Ecuador
Teléfono: Teléfono:. +593-6 296 1138
www.gobernacioncarchi.gob.ec

EL NUEVO ECUADOR DEFIENDE MIENTRAS CONSTRUYE

Se firma la presente acta con la presencia del Sr. Gobernador de Carchi Lic. Andrés Martínez, representantes del transporte pesado del Carchi y como testigo del presente acuerdo, el señor Prefecto del Carchi Ing. Julio Robles.

ROBERTO XAVIER LUQUE MUÑOZ

Ing. Roberto Luque
MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Lic. Andrés Martínez
GOBERNADOR DEL CARCHI

Sr. Marcos Méndez
PDTE. ASOC.TRANSPORTE PESADO

Sr. Maritza Rodríguez
VPDTA. ASOC.TRANSPORTE PESADO

Sr. Rolando Coral
REPRESENTANTE DE LAS BASES

Sr. Danilo Villarreal
REPRESENTANTE DE LAS BASES

Ing. Julio Robles
PREFECTO DEL CARCHI
TESTIGO DEL ACUERDO