INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO REY DAVID

TESINA

PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO SUPERIOR EN PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

"ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN EL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LAGO AGRIO – SUCUMBÍOS EN EL 2024"

AUTOR:

DARÍO XAVIER BARRIO PANEZO

TUTOR:

ING. DAVID CAICEDO CHIRIBOGA

NIVEL DE INSTRUCCIÓN:

3ER NIVEL

DAULE – ECUADOR

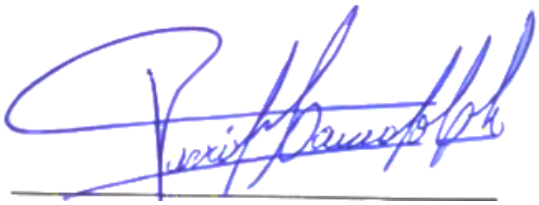
2025

CERTIFICADO DE ANTI PLAGIO

CERTIFICADO DEL TUTOR

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación del Tránsito cuyo tema es: **"**ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN EL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LAGO AGRIO – SUCUMBÍOS EN EL 2024**"**, de autoría de del estudiante **Darío Xavier Barrio Panezo** ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, 16 de junio del 2025



Ing. David Caicedo Ch.

Tutor Académico

CERTIFICACIÓN DE REVISOR

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Planificación Del Tránsito y cuyo tema es: **"**ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN EL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LAGO AGRIO – SUCUMBÍOS EN EL 2024**"**, de autoría del estudiante **Darío Xavier Barrio Panezo**, ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule, 19 de junio del 2025.

Calificación de docente revisor: 9/10 (Nueve sobre diez)



…….

Lic. José Villavicencio S. Mgtr.

Docente Revisor

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I. 13

1. MARCO CONTEXTUAL 13

1.1 Planteamiento del problema 13

1.2 Preguntas de investigación 13

1.3 Objetivos 13

1.3.1 Objetivo General 13

1.3.2 Objetivos específicos 13

1.4 Descripción del tipo de caso 14

1.5 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio 14

1.6 Ubicación 15

1.7 Limitaciones 15

1.8 Justificación 15

CAPÍTULO II. 17

2. MARCO REFERENCIAL 17

2.1 Antecedentes del estudio 17

2.2 Bases teóricas y sustento del caso de estudio 18

2.3 Glosario de términos 20

2.4 Marco legal 24

CAPÍTULO III. 27

3. METODOLOGÍA 27

3.1 Nivel de investigación 27

3.2 Diseño de investigación 27

3.3 Métodos de investigación 27

3.4 Enfoque 28

3.5 Herramientas de recolección 28

3.6 Población y muestra 28

3.7 Análisis e interpretación de los resultados 29

CAPÍTULO IV. 41

4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES 41

4.1 Justificación de la Alternativa Principal 41

4.2 Presupuesto de la ejecución 42
4.3 Tabla presupuestaria del proyecto de investigación 43
4.4 Cronograma de ejecución..... 44
4.5 Conclusiones 45
4.6 Recomendaciones 45
4.7 Referencias Bibliográficas 47

ANEXOS 48

ÍNDICE DE TABLA

Tabla 1 Tipo de encuestado 29
Tabla 2 Leyes de tránsito 30
Tabla 3 Obligaciones como conductor y peatón 31
Tabla 4 Derechos contemplados en la ley vigente 33
Tabla 5 Accidente más frecuente 34
Tabla 6 Observado un accidente de tránsito 35
Tabla 7 A quien conoce como víctima de tránsito 36
Tabla 8 Culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito 37
Tabla 9 Actuación de los Agentes de tránsito 38
Tabla 10 Causa más común de los accidentes de tránsito 38
Tabla 11 Disminución de accidentes de tránsito 39

DEDICATORIA

En primer lugar, a Dios por darme sabiduría, coraje, fortaleza y fuerzas para luchar día a día.

A mis familiares y amigos, los cuales me han enseñado a levantarme y seguir adelante, que por más adversidad que se pudiera encontrar en el camino siempre se pueden superar

DARÍO XAVIER BARRIO PANEZO

RESUMEN

La presente tesina titulada “Análisis de la Responsabilidad de Peatones y Conductores en el Aumento de Accidentes de Tránsito en Lago Agrio – Sucumbíos durante el 2024” tiene como propósito fundamental contribuir a la disminución de la tasa de accidentes viales y sus consecuencias en términos de mortalidad y morbilidad entre los habitantes de Lago Agrio, promoviendo así una mejor calidad de vida para la comunidad. Es indispensable comprender el conjunto de contravenciones contempladas en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, los cuales establecen sanciones aplicables tanto a conductores como a peatones, lo que evidencia la necesidad de impulsar un cambio profundo en las actitudes cotidianas de los ciudadanos. El trabajo incluye una revisión general de las infracciones de tránsito, un análisis sobre la naturaleza culposa de estas faltas cometidas por conductores y peatones, así como un estudio de las distintas categorías de contravenciones y el proceso judicial correspondiente para su juzgamiento. La metodología aplicada en esta investigación fue principalmente descriptiva, apoyada en un enfoque deductivo-inductivo que considera tanto la problemática global como nacional para focalizar el estudio en el contexto específico de Lago Agrio.

Palabras clave: Responsabilidad, peatones, conductores, accidentes, tránsito.

ABSTRACT

This research titled “Study on the Responsibility of Pedestrians and Drivers in the Increase of Traffic Accidents in Lago Agrio – Sucumbíos in 2024” aims to analyze and reduce the incidence of traffic accidents and their associated mortality and morbidity among the inhabitants of Lago Agrio. The study seeks to contribute to improving the quality of life for citizens by addressing the legal framework established by the Organic Law on Land Transport, Traffic, and Road Safety, which outlines sanctions for both drivers and pedestrians. The investigation includes a comprehensive review of traffic violations, focusing on the culpable nature of infractions committed by both drivers and pedestrians. It also covers the classification of traffic offenses and the judicial processes involved in their adjudication. Employing a primarily descriptive methodology, the study uses deductive and inductive reasoning to examine the global and national context of traffic safety, with a specific focus on the local realities of Lago Agrio.

Keywords: Responsibility, pedestrians, drivers, traffic accidents, transit.

INTRODUCCIÓN

Las infracciones y contravenciones de tránsito constituyen un conjunto de actos ilícitos que están regulados y sancionados dentro del marco jurídico del Código Orgánico Integral Penal del Ecuador. Estas conductas, que vulneran las normas de circulación y seguridad vial, representan uno de los principales factores que inciden en la generación de accidentes de tránsito, causando pérdidas humanas, daños materiales y afectaciones sociales significativas.

La presente investigación se enfoca en analizar la responsabilidad específica de los peatones en la ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Lago Agrio, provincia de Sucumbíos. Este enfoque responde a la necesidad de comprender mejor el papel que desempeñan los usuarios vulnerables de las vías públicas en la dinámica vial, considerando que la atención y el cumplimiento de las normas por parte de los peatones es un componente clave para garantizar la seguridad vial. Este estudio se desarrolla bajo un enfoque metodológico inductivo y observacional, orientado a identificar y analizar las atribuciones, obligaciones y deberes legales de los peatones en el marco de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), así como la determinación de la culpa y las posibles sanciones aplicables a aquellos que sean responsables de causar accidentes. Se parte de la premisa de que la participación activa y consciente de los peatones es fundamental para la prevención de siniestros viales. El análisis de los datos recolectados durante el año 2024 en Lago Agrio ha permitido establecer que aproximadamente un 11.2% de los accidentes de tránsito se atribuyen a la responsabilidad directa de los peatones. Este porcentaje evidencia la importancia de considerar a los peatones no solo como víctimas potenciales, sino también como actores que, en determinados casos, contribuyen a la generación de situaciones de riesgo en la vía pública.

En este contexto, se concluye que existe una imperiosa necesidad de que las instituciones encargadas de la gestión y control del tránsito en Ecuador, tales como la Agencia Nacional de Tránsito, la Fiscalía General del Estado y el Consejo de la Judicatura, implementen con rigor las sanciones correspondientes a quienes resulten responsables de infringir las normas de tránsito y ocasionar accidentes. Estas medidas no solo buscan garantizar el cumplimiento de la ley, sino también fomentar una cultura de responsabilidad y respeto hacia las normas de circulación vial.

La investigación contribuye al conocimiento científico y social sobre la incidencia de las conductas peatonales en la seguridad vial, aportando información relevante para la formulación de políticas públicas, programas educativos y estrategias de prevención que involucren a todos los actores viales. Asimismo, destaca la importancia de fortalecer la educación vial desde temprana edad y de promover campañas de concienciación dirigidas a toda la comunidad.

Este estudio representa un aporte significativo para la comprensión integral del fenómeno de la accidentalidad vial en Lago Agrio, evidenciando que la responsabilidad no recae exclusivamente en los conductores, sino también en los peatones. La correcta aplicación de la normativa y la promoción de un comportamiento vial responsable por parte de todos los usuarios son condiciones indispensables para reducir los índices de siniestralidad y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

CAPÍTULO I.

1. MARCO CONTEXTUAL

1.1 Planteamiento del problema

La problemática del tránsito vehicular en Lago Agrio, que ha adquirido una dimensión nacional, exige que las personas adopten conductas sumamente cuidadosas para evitar poner en riesgo su integridad física y la de los demás. Es necesario que los usuarios de las vías actúen con precaución y máxima atención para superar eficazmente los distintos obstáculos y situaciones propias del flujo vehicular. La concentración y responsabilidad de quienes utilizan las vías públicas son fundamentales para garantizar una participación segura y exitosa en el tránsito, sin importar el medio de transporte empleado; la ausencia de esta atención adecuada es una causa frecuente de numerosos accidentes de tránsito.

1.2 Preguntas de investigación

¿Cuál es el nivel de responsabilidad que asumen los peatones y conductores en los accidentes de tránsito en Lago Agrio?

¿Qué factores contribuyen a la ocurrencia de accidentes de tránsito en Lago Agrio relacionados con la conducta de peatones y conductores?

¿Qué medidas podrían reducir la incidencia de accidentes de tránsito causados por la irresponsabilidad de peatones y conductores?

¿Cómo afecta el desconocimiento o incumplimiento de las normas de tránsito a la seguridad vial en Lago Agrio?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Promover la movilidad segura de los habitantes de Lago Agrio, mediante acciones de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad vial, tendientes a minimizar sus impactos, priorizando problemáticas críticas que afectan a los habitantes de Lago Agrio.

1.3.2 Objetivos específicos

- Analizar el nivel de conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en Lago Agrio.

- Identificar las principales causas relacionadas con la conducta de peatones y conductores que contribuyen a los accidentes de tránsito en Lago Agrio.
- Diseñar e implementar estrategias de educación y concienciación vial para fomentar actitudes preventivas y el respeto a las normas de tránsito entre peatones y conductores.
- Evaluar el impacto de las acciones de prevención y educación vial en la reducción de accidentes de tránsito en la zona.

1.4 Descripción del tipo de caso

La presente investigación corresponde a un estudio descriptivo y explicativo de corte mixto, que combina métodos cualitativos y cuantitativos para analizar la responsabilidad de peatones y conductores en el incremento de accidentes de tránsito en Lago Agrio. El caso se centra en un contexto urbano con alta densidad vehicular y peatonal, donde las conductas humanas y el cumplimiento normativo juegan un papel fundamental en la seguridad vial. Se emplean técnicas de recolección de datos como encuestas y observación directa para obtener información objetiva y subjetiva que permita identificar causas, actitudes y comportamientos vinculados a la accidentalidad. Este enfoque integral busca no solo describir la realidad actual sino también explicar las relaciones causales para fundamentar propuestas de mejora.

1.5 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio

Lago Agrio, cabecera cantonal de la provincia de Sucumbíos, ha experimentado un crecimiento demográfico y económico acelerado en las últimas décadas, impulsado principalmente por la actividad petrolera. Este desarrollo ha generado un aumento significativo del parque automotor y de la movilidad en sus vías públicas. Desde mediados del siglo XX, la ciudad ha ido enfrentando desafíos relacionados con la gestión del tránsito y la seguridad vial, reflejados en la creciente tasa de accidentes. Las normativas viales han evolucionado, siendo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de 2008 la base legal actual para regular estas actividades. No obstante, la aplicación y respeto de esta legislación se ha visto limitado por factores sociales, educativos y culturales, lo que ha contribuido a mantener elevados índices de siniestralidad vial. Estudios previos en la región han destacado la necesidad de fortalecer la educación vial y la responsabilidad ciudadana para disminuir la accidentalidad.

1.6 Ubicación

Lago Agrio está ubicado en el noreste del Ecuador, en la provincia de Sucumbíos, dentro de la región amazónica. Según las últimas proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la población estimada del cantón Lago Agrio para el año 2025 es de aproximadamente 117,419 habitantes. La ciudad es un polo económico relevante por la explotación petrolera y su rol como centro comercial. Su clima tropical húmedo presenta condiciones particulares para la movilidad, ya que las lluvias frecuentes y el terreno pueden afectar la infraestructura vial y la visibilidad, aumentando el riesgo de accidentes. La red vial de Lago Agrio incluye avenidas principales, calles urbanas, carreteras interprovinciales y caminos rurales, que son utilizados por vehículos particulares, transporte público y peatones en una dinámica constante que requiere regulación y control eficiente.

1.7 Limitaciones

Durante el desarrollo de la investigación se presentaron varias limitaciones que condicionaron la recolección y análisis de datos. En primer lugar, la falta de acceso completo a estadísticas oficiales actualizadas sobre accidentes de tránsito en Lago Agrio limitó la cuantificación exacta del problema. Además, algunos participantes mostraron resistencia o desconfianza al proporcionar información en las encuestas, lo que pudo influir en la veracidad y amplitud de los datos recogidos. También se identificó una restricción temporal para realizar observaciones continuas en diferentes horarios y condiciones climáticas, lo que impidió captar la totalidad de situaciones viales existentes. Finalmente, las limitaciones presupuestarias restringieron el uso de tecnologías avanzadas para monitorear comportamientos viales, por lo que el estudio se apoyó principalmente en métodos tradicionales de recolección de datos.

1.8 Justificación

La investigación sobre la responsabilidad de peatones y conductores en el incremento de accidentes de tránsito en Lago Agrio es de suma relevancia debido a la alarmante incidencia de siniestros viales que afectan la seguridad, salud y bienestar de la población local. La problemática de la accidentalidad vial no solo implica la pérdida de vidas humanas, sino también impactos sociales, económicos y emocionales que repercuten en las familias y en la comunidad en general. En un contexto donde la movilidad se intensifica, resulta indispensable comprender cómo la conducta y el cumplimiento de las normas por parte de los usuarios viales influyen directamente en la ocurrencia de accidentes. Desde el punto de

vista social, este estudio busca promover una cultura de responsabilidad y respeto hacia las normas de tránsito, orientando a peatones y conductores a adoptar prácticas seguras y preventivas. La sensibilización y educación vial se plantean como herramientas clave para reducir comportamientos de riesgo, ya que muchos accidentes derivan del desconocimiento o incumplimiento de la ley. Al mejorar la formación y conciencia ciudadana, se contribuye a una convivencia vial más armoniosa y segura, lo cual tiene un impacto positivo en la calidad de vida de todos los habitantes. La investigación contribuye al cuerpo de conocimiento sobre seguridad vial en zonas urbanas de tamaño medio, particularmente en contextos amazónicos donde las condiciones ambientales y sociales pueden diferir de las grandes ciudades. Este aporte resulta valioso para diseñar políticas públicas ajustadas a la realidad local y para que futuras investigaciones profundicen en los factores que inciden en la accidentalidad. La recopilación y análisis de datos empíricos permiten fundamentar propuestas y acciones basadas en evidencia.

Desde una perspectiva práctica, el estudio facilitará la identificación de áreas críticas, factores de riesgo y patrones de comportamiento que alimentan la siniestralidad. Esta información es vital para las autoridades de tránsito y organismos responsables, quienes podrán implementar planes de acción específicos, campañas educativas y mejoras en infraestructura y señalización. Además, al promover la responsabilidad y el autocuidado, se previenen consecuencias económicas asociadas a accidentes, como gastos médicos, pérdida de productividad y daños materiales, beneficiando así a la sociedad en su conjunto. La investigación también se justifica por su alineación con políticas nacionales e internacionales de seguridad vial, que reconocen la movilidad segura como un derecho fundamental y un componente esencial del desarrollo sostenible. El cumplimiento de normativas como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y los compromisos asumidos por Ecuador en foros internacionales demanda acciones concretas y basadas en evidencia para reducir la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito.

Finalmente, el trabajo refuerza la necesidad de fortalecer la cooperación entre instituciones, comunidad y autoridades para abordar la seguridad vial de manera integral. Al involucrar a diferentes actores en el proceso de investigación y en la posterior aplicación de resultados, se fomenta un enfoque colaborativo y sostenido que puede generar cambios duraderos en las conductas y en la gestión del tránsito.

CAPÍTULO II.

2. MARCO REFERENCIAL

2.1 Antecedentes del estudio

En Ecuador, la seguridad vial se ha convertido en un tema prioritario debido al elevado número de accidentes de tránsito que afectan a diferentes ciudades y provincias del país. Diversos estudios y reportes oficiales señalan que los accidentes viales representan una de las principales causas de mortalidad y morbilidad, generando un impacto social y económico significativo. Este fenómeno no es exclusivo de las grandes urbes, sino que también afecta a ciudades medianas y pequeñas como Lago Agrio, donde las condiciones sociales, culturales y de infraestructura contribuyen a la alta incidencia de siniestros viales.

Investigaciones realizadas en diferentes regiones han mostrado que la mayoría de los accidentes están vinculados a factores humanos, entre los cuales destacan la imprudencia, el desconocimiento o incumplimiento de las normas de tránsito y la irresponsabilidad tanto de conductores como de peatones. Por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que más del 90% de los accidentes de tránsito están relacionados con errores humanos, lo que evidencia la importancia de la educación vial y el fortalecimiento de la responsabilidad ciudadana para la prevención.

En Lago Agrio, estudios previos y reportes policiales han identificado un incremento sostenido en la tasa de accidentes, especialmente en zonas urbanas con alta movilidad vehicular y peatonal. La combinación de un parque automotor en crecimiento, deficiencias en la señalización vial, y la limitada cultura de respeto a las normas, genera un escenario propicio para la ocurrencia de accidentes que afectan principalmente a grupos vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.

Además, se ha observado que el desconocimiento de la ley y la falta de campañas educativas específicas dificultan la disminución de la accidentalidad. Por ello, este estudio se propone analizar con profundidad el papel que juegan la responsabilidad y las conductas de peatones y conductores en la generación de accidentes de tránsito en Lago Agrio, con el fin de aportar información clave para el diseño de estrategias efectivas de prevención y concienciación vial.

De esta manera, el presente estudio se inserta en un contexto regional y nacional donde la seguridad vial requiere intervenciones integrales basadas en evidencia científica, que permitan reducir la siniestralidad y sus consecuencias en la salud pública y el desarrollo socioeconómico..

2.2 Bases teóricas y sustento del caso de estudio

La seguridad vial es un campo multidisciplinario que analiza los factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito, con el propósito de establecer mecanismos para su prevención y reducción. En este contexto, el estudio de la responsabilidad de peatones y conductores es fundamental, dado que el factor humano es el componente más relevante en la mayoría de los siniestros viales.

La literatura especializada identifica tres factores principales que contribuyen a los accidentes de tránsito: el factor humano, el factor vehículo y el factor vía. De estos, el factor humano tiene un peso decisivo, ya que el comportamiento, las actitudes y el conocimiento de las normas por parte de conductores y peatones determinan en gran medida la seguridad vial.

El factor humano incluye conceptos como la negligencia, la imprudencia, la impericia y la inobservancia de las normas. La negligencia se define como la omisión o descuido al no prestar la debida atención a las señales o a la conducción, lo que puede desencadenar accidentes. La imprudencia, por su parte, implica asumir riesgos innecesarios o desestimar las precauciones básicas para evitar accidentes. La impericia se refiere a la falta de habilidades técnicas o conocimiento suficiente para conducir o transitar adecuadamente, mientras que la inobservancia es el incumplimiento directo de las leyes y reglamentos de tránsito.

Diversos autores y especialistas han estudiado estos fenómenos. Por ejemplo, Guillermo Cabanellas (1998) define la infracción como una violación a una norma jurídica que puede ser culposa o dolosa. En el ámbito vial, estas infracciones son actos u omisiones que pueden derivar en daños a las personas y bienes. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) ecuatoriana amplía esta definición, señalando que las infracciones de tránsito son aquellas acciones u omisiones que, aunque puedan ser previstas, se realizan por negligencia, imprudencia, impericia o incumplimiento de las normas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas y la seguridad vial.

La culpa es un concepto jurídico relevante para comprender las infracciones en tránsito, ya que implica la ausencia de intención de causar daño, pero sí la existencia de una conducta imprudente o negligente que produce consecuencias negativas. Efraín Torres Chávez (1979) señala que las infracciones de tránsito son ejemplos claros de delitos culposos, donde no hay intención maliciosa pero sí daño o peligro causado por la falta de previsión o prudencia. Por ejemplo, conducir a exceso de velocidad y provocar un accidente con resultados fatales es una conducta típicamente culposa.

El concepto de dolo, en contraste, implica la voluntad consciente de ejecutar un acto que la ley sanciona, con la previsión del resultado perjudicial. Alfonso Zambrano Pasquel (1998) explica que el dolo es la intención de causar daño o la aceptación de que este ocurra como consecuencia del acto. En materia de tránsito, casos como conducir en estado de embriaguez con conocimiento de los riesgos y causando accidentes mortales ejemplifican el dolo.

Desde la perspectiva teórica, la prevención de accidentes debe basarse en el cambio de actitudes y comportamientos de los usuarios de las vías, a través de la educación vial, la concienciación y el fortalecimiento de la cultura de respeto a las normas. Esta línea de pensamiento se fundamenta en la teoría del comportamiento vial, que postula que las conductas riesgosas pueden ser modificadas mediante la formación y la aplicación de sanciones efectivas.

El factor vehículo también es importante y se relaciona con la condición técnica y el mantenimiento adecuado de los automotores. La conducción de vehículos en mal estado aumenta la probabilidad de fallas mecánicas que pueden provocar accidentes. La LOTTTSV responsabiliza a los conductores de mantener sus vehículos en condiciones óptimas para garantizar la seguridad.

Por otro lado, el factor vía refiere a las condiciones físicas, señalización y mantenimiento de las infraestructuras viales. Carreteras en mal estado, falta de señalización clara o ausencia de zonas peatonales seguras contribuyen a la accidentalidad. Este aspecto es crucial en contextos como Lago Agrio, donde el crecimiento urbano y la expansión del parque automotor no han sido acompañados por mejoras proporcionales en la infraestructura vial.

El sustento legal y doctrinal del estudio se fundamenta en la aplicación de la LOTTTSV y su reglamento, que establecen las responsabilidades de conductores y peatones, las sanciones por infracciones y los procedimientos para su aplicación. El sistema legal ecuatoriano clasifica las infracciones en delitos y contravenciones, según su gravedad y consecuencias, y contempla la acción penal pública para delitos graves relacionados con la seguridad vial.

La responsabilidad compartida entre conductores y peatones es un principio fundamental. Ambos deben cumplir con las normas y actuar con prudencia para minimizar riesgos. Por ejemplo, la ley sanciona tanto al conductor que conduce en estado de ebriedad como al peatón que cruza fuera de los lugares permitidos. Esta corresponsabilidad refleja la realidad cotidiana de las vías, donde la interacción entre diferentes usuarios determina la seguridad o el riesgo.

La implementación del sistema de puntos para licencias de conducir es un mecanismo innovador que promueve la disciplina y el cumplimiento normativo. Cada infracción resta puntos y puede conducir a la suspensión de la licencia, incentivando la adopción de conductas responsables.

El análisis teórico reconoce que para lograr una movilidad segura es necesaria la intervención integral que combine educación, legislación, control y participación ciudadana. La educación vial debe ser continua y adaptada a las realidades locales, reforzando conocimientos, actitudes y habilidades para una conducción defensiva y un tránsito ordenado.

2.3 Glosario de términos

Para una correcta comprensión del estudio y de los conceptos fundamentales que lo sustentan, a continuación se presentan las definiciones de los principales términos técnicos y jurídicos que se utilizarán a lo largo del trabajo. Estas definiciones están fundamentadas en la legislación vigente, doctrina jurídica y literatura especializada en seguridad vial.

Accidente de tránsito:

Evento inesperado y no intencional que ocurre en una vía pública y que involucra uno o varios vehículos, peatones u otros actores, causando daños materiales, lesiones o

muertes. Los accidentes de tránsito son consecuencia de la interacción de factores humanos, mecánicos y ambientales.

Infracción de tránsito:

Violación de las normas jurídicas que regulan el tránsito y la seguridad vial. Esta puede darse por acción u omisión y puede ser culposa, cuando se produce sin intención pero por negligencia o imprudencia, o dolosa, cuando existe intención o aceptación del riesgo de causar daño. La infracción es la base legal para sancionar conductas que ponen en riesgo la integridad física y la vida de los usuarios de las vías.

Delito de tránsito:

Infracción grave tipificada en la ley que conlleva consecuencias penales. Incluye conductas como conducir en estado de embriaguez causando muerte, omisión de auxilio, conducción sin licencia y otras conductas que atentan gravemente contra la seguridad vial. Los delitos de tránsito son perseguidos de oficio por la Fiscalía y sancionados conforme al Código Penal.

Contravención:

Infracción administrativa menos grave que un delito, sancionada con multas, reducción de puntos en la licencia o suspensión temporal. Las contravenciones pueden ser leves de primera o segunda clase, dependiendo de su gravedad y el riesgo que generan. Por ejemplo, estacionar en lugares prohibidos, uso indebido de la bocina o no usar el cinturón de seguridad.

Dolo:

Voluntad consciente y deliberada de realizar una acción u omisión prohibida por la ley, con conocimiento del resultado perjudicial que puede derivar. En tránsito, el dolo implica que el infractor sabe que su conducta puede causar daño y, aun así, la realiza. Un caso típico es conducir bajo los efectos del alcohol sabiendo los riesgos y consecuencias.

Culpa:

Conducta negligente o imprudente que produce un daño sin intención de causarlo. Se caracteriza por la falta de cuidado que se espera de una persona razonable en una situación determinada. La mayoría de los accidentes de tránsito se clasifican como culposos, dado que no existe intención maliciosa, pero sí una falta de precaución o atención.

Negligencia:

Omisión o descuido en la adopción de las medidas necesarias para evitar un daño. Es una forma de culpa y se manifiesta cuando el conductor o peatón no presta la atención debida, como no respetar señales de tránsito, no mantener la distancia adecuada o no revisar las condiciones del vehículo.

Imprudencia:

Acción que denota falta de precaución y que expone a los usuarios de la vía a riesgos innecesarios. La imprudencia se traduce en conductas como exceso de velocidad, rebasar en curvas peligrosas o realizar maniobras sin la debida previsión. No implica dolo, pero es sancionada debido a sus consecuencias.

Impericia:

Falta de habilidad, conocimiento o preparación técnica para realizar una actividad, en este caso la conducción de vehículos. La impericia es sancionada cuando el conductor carece de la capacitación necesaria, conduce sin licencia o fuera de las competencias que la ley le otorga.

Inobservancia:

Incumplimiento o desobediencia a las normas, leyes o reglamentos de tránsito. La inobservancia puede manifestarse en no respetar órdenes de agentes de tránsito, no acatar señales o circular en condiciones prohibidas. Constituye una falta que puede derivar en sanciones administrativas o penales.

Flagrancia:

Estado en que se sorprende a una persona cometiendo una infracción o delito en el momento o inmediatamente después de ocurrido. La flagrancia permite una acción inmediata por parte de las autoridades competentes, como la imposición directa de multas o detención para procesos judiciales.

Sistema de puntos:

Mecanismo implementado en la LOTTTSV que asigna un total inicial de puntos (30) a cada licencia de conducir. Por cada infracción cometida, se restan puntos, y la acumulación de faltas puede llevar a la suspensión o cancelación de la licencia, incentivando la conducción responsable.

Licencia de conducir:

Documento oficial que acredita la habilitación legal para conducir vehículos. Otorgada tras capacitación y evaluación, certifica la competencia del titular para manejar determinados tipos de vehículos. La licencia puede ser suspendida o revocada ante la acumulación de infracciones o delitos.

Peatón:

Persona que transita a pie por vías, calles, aceras y caminos públicos. Los peatones tienen derechos y obligaciones específicas para su seguridad, como utilizar zonas peatonales y respetar señales de tránsito. También son sujetos de sanción cuando incumplen la normativa.

Contaminación ambiental:

Impacto negativo causado por la emisión de gases, ruidos y desechos por parte de vehículos y conductores. La LOTTTSV regula la emisión de gases contaminantes y promueve prácticas que minimicen el impacto ambiental derivado del transporte terrestre.

Cinturón de seguridad:

Dispositivo de retención obligatorio para conductores y pasajeros, diseñado para minimizar lesiones en caso de accidentes. Su uso está normado y sancionado cuando es omitido, debido a su importancia para la protección física.

Vehículo automotor:

Medio de transporte motorizado que circula en vías públicas. Está sujeto a normas específicas de mantenimiento, registro y operación para garantizar la seguridad vial.

Multa:

Sanción pecuniaria impuesta a quienes cometen infracciones de tránsito. Las multas varían según la gravedad de la infracción y están acompañadas de otras sanciones como reducción de puntos o suspensión de licencias.

Juez de tránsito:

Autoridad encargada de administrar justicia en materia de tránsito, resolviendo casos de infracciones y aplicando sanciones conforme a la ley.

Fiscalía:

Institución encargada de la investigación y persecución penal de delitos de tránsito, actuando con base en el Código Penal y la legislación vigente.

2.4 Marco legal

En Ecuador, la regulación del tránsito terrestre y la seguridad vial se encuentra principalmente fundamentada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), promulgada en agosto de 2008 y publicada en el Registro Oficial No. 398 (ASAMBLEA/CONSTITUYENTE, 2009). Esta legislación de carácter orgánico tiene un lugar preeminente en el ordenamiento jurídico nacional, según lo establece la Constitución de la República del Ecuador (ASAMBLEA/NACIONAL, 2008). Su carácter jerárquico garantiza que prevalezca sobre leyes ordinarias y reglamentos que puedan tratar temas relacionados con el tránsito y la movilidad.

El objetivo fundamental de la LOTTTSV es regular la organización, planificación, control y seguridad en las vías terrestres del país, con la finalidad de proteger la vida, la

integridad física y el bienestar de los usuarios de las vías públicas, así como promover un tránsito ordenado, responsable y sostenible (ALVARADO, 2005). Para lograrlo, la ley establece de manera clara los derechos y deberes de los actores viales: conductores, peatones, autoridades y operadores de transporte.

Una innovación significativa que introduce la ley es el sistema de puntos para las licencias de conducir, que asigna a cada conductor un total inicial de treinta puntos, los cuales son reducidos progresivamente al cometer infracciones. Cuando un conductor pierde la totalidad de sus puntos, enfrenta la suspensión o revocación de su licencia. Este mecanismo pretende fomentar la responsabilidad y el cumplimiento de las normas de tránsito, incentivando la adopción de conductas seguras en la vía pública (ASAMBLEA/CONSTITUYENTE, 2009).

La legislación clasifica las infracciones en dos grandes categorías: delitos de tránsito y contravenciones. Los delitos, contemplados en los artículos 126 a 137 de la LOTTTSV, incluyen conductas graves como la conducción bajo efectos de alcohol o drogas que produzca muerte o lesiones graves, la omisión de auxilio a víctimas, la conducción sin licencia válida, entre otros actos ilícitos (GALLEGOS, 2009). Estos delitos son perseguidos mediante acción penal pública, que corresponde a la Fiscalía General del Estado, conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Penal (CPP, 2010).

Por otro lado, las contravenciones constituyen infracciones administrativas que son sancionadas con multas, reducción de puntos o suspensión temporal. Estas se subdividen en contravenciones leves de primera y segunda clase, dependiendo de su grado de peligrosidad y las consecuencias que puedan generar (ASAMBLEA/CONSTITUYENTE, 2009).

Un aspecto relevante del marco legal es la protección especial que se brinda a grupos vulnerables, tales como personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niños y adultos mayores. La ley establece disposiciones específicas para garantizar su seguridad y movilidad, sancionando conductas que puedan poner en riesgo su integridad (OLANO, 2003). Por ejemplo, la legislación prohíbe el estacionamiento en espacios reservados para personas con discapacidad y contempla multas para quienes incumplen esta norma.

En cuanto a la responsabilidad jurídica, los conceptos de dolo y culpa son esenciales para entender las sanciones y procedimientos penales en materia de tránsito. Según Cabanellas (1998), el dolo se define como la intención deliberada de realizar una acción

ilícita, con conocimiento de su resultado dañino. En contraste, la culpa se refiere a la producción de un daño sin intención, producto de negligencia o imprudencia. Zambrano (1998) indica que la mayoría de los accidentes de tránsito se atribuyen a conductas culposas, es decir, por la falta de cuidado o precaución, y no a actos dolosos.

Para la correcta imputación de responsabilidad penal, es imprescindible establecer la relación de causalidad entre la conducta del infractor y el daño ocasionado, de acuerdo con los principios del derecho penal (ROMERO, 2001). En este sentido, la mayoría de los accidentes se deben a errores humanos, seguidos por fallas mecánicas y condiciones deficientes de las vías (ALVARADO, 2005).

Las autoridades encargadas de la fiscalización y sanción deben actuar con transparencia, celeridad y respeto al debido proceso, garantizando los derechos de los implicados (GUERRERO, 1996). Los jueces de tránsito tienen la responsabilidad de resolver los casos en un plazo máximo de veinticuatro horas, asegurando una administración de justicia ágil y eficaz (ASAMBLEA/CONSTITUYENTE, 2009).

Además, la Constitución de Ecuador reconoce el derecho fundamental a la movilidad segura, lo que implica que el Estado debe garantizar la protección de todos los ciudadanos mediante la aplicación efectiva de las normas de tránsito y seguridad vial (ASAMBLEA/NACIONAL, 2008).

El marco legal también regula aspectos complementarios que inciden en la seguridad vial, como la obligación de mantener los vehículos en condiciones óptimas, la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, la prohibición de conducir bajo efectos de sustancias psicotrópicas, y la regulación de la circulación peatonal. El incumplimiento de estas normas puede conllevar sanciones administrativas o penales, dependiendo de la gravedad de la infracción.

Finalmente, la ley contempla la importancia de la educación vial y la prevención como herramientas esenciales para reducir la siniestralidad. La implementación de campañas educativas, la capacitación continua a conductores y peatones, y el fortalecimiento de la cultura de respeto a las normas, son elementos clave para alcanzar una movilidad segura y ordenada (ONU, 2009).

CAPÍTULO III.

3. METODOLOGÍA

3.1 Nivel de investigación

El nivel de investigación empleado en este estudio es de tipo descriptivo y explicativo. La investigación descriptiva permite caracterizar y detallar las variables relacionadas con la responsabilidad de peatones y conductores en los accidentes de tránsito en Lago Agrio, identificando las principales conductas, actitudes y factores involucrados. Por otro lado, el nivel explicativo busca establecer las relaciones causales entre las variables, determinando cómo y en qué medida la responsabilidad de los usuarios viales influye en el incremento de la accidentalidad.

Este enfoque mixto es pertinente porque no solo describe el fenómeno en su contexto real, sino que además analiza los factores que lo generan, lo que posibilita formular propuestas orientadas a la prevención y mejora de la seguridad vial.

3.2 Diseño de investigación

El diseño de investigación adoptado es no experimental, transversal y correlacional. Se considera no experimental porque no se manipulan variables ni se interviene directamente en el entorno, sino que se observan y analizan las condiciones tal como se presentan naturalmente. La investigación es transversal dado que la recolección de datos se realiza en un único momento o en un periodo breve, lo que permite obtener una instantánea de la situación actual respecto a las conductas y responsabilidades de peatones y conductores.

3.3 Métodos de investigación

Para el desarrollo de este estudio se emplean métodos tanto cualitativos como cuantitativos, en un enfoque mixto que permite una comprensión integral del problema.

Método cuantitativo: Se utiliza para recopilar datos numéricos mediante encuestas estructuradas dirigidas a conductores y peatones. Estos datos se analizan estadísticamente para determinar patrones de comportamiento, niveles de conocimiento y cumplimiento de normas, y su relación con la incidencia de accidentes. El análisis estadístico permitirá validar hipótesis y medir el grado de correlación entre responsabilidad y accidentes.

Método cualitativo: Complementa al cuantitativo mediante entrevistas semiestructuradas y observación directa, que aportan información en profundidad sobre las actitudes, percepciones y motivaciones de los usuarios viales. Este método facilita la comprensión de factores contextuales, culturales y sociales que influyen en el comportamiento vial.

3.4 Enfoque

En esta sección, por último, se realiza una encuesta dirigida a una muestra de la población del Cantón Lago Agrio, se realizarán 383 encuestas, las mismas que estarán conformadas por 11 preguntas.

3.5 Herramientas de recolección

La investigación descriptiva tiene como objetivo la búsqueda de medir conceptos o variables, evaluar diversos aspectos de un universo, con la finalidad de identificar características o establecer propiedades importantes que permitan informar sobre actividades, procesos y personas, estudios que actúan en función de las realidades de los hechos, aportando una descripción mesurada y concreto.

El estudio de investigación descriptiva nos permite:

- Determinar y comprobar la relación entre variables.
- Demostrar conductas concretas de acuerdo a características precisas de una actividad, proceso o persona.
- Determinar las peculiaridades de un hecho o fenómeno.
- Identificar cual es el conjunto de métodos que se sigue para aplicar un conocimiento científico especifico.

3.6 Población y muestra

Según las últimas proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la población estimada del cantón Lago Agrio para el año 2025 es de aproximadamente 117,419 habitantes. El tamaño de la muestra para la presente investigación es un estimado de n= 383 personas a los cuales se les aplicara la encuesta con el fin de obtener la demanda potencial, necesidades y expectativas de los conductores y peatones de Lago Agrio.

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

		Z	P	Q	N		
n =		1,96	0,5	0,5	91.744		← se le cambian los valores a esta
	0,05	91744	0,5	1,96	0,5	0,5	
	e^2	N	1	Z^2	P	Q	
n =		3,8416	22936				
	0,0025	91743,5	3,8416	0,25			
		229,35875	0,9604				
n =		88110,938	=	382,56019		←	resultado
		230,31915					

3.7 Análisis e interpretación de los resultados

Una vez definido claramente el segmento de peatones y conductores de Lago Agrio el primer paso es la elaboración de una encuesta; consiste en la formulación de varias preguntas estratégicamente planteadas, cuya finalidad es determinar la probabilidad de aceptación y de rechazo que hay por parte de la población objetivo.

Se formuló un cuestionario de once preguntas que fueron aplicadas a 383 personas que se ajustaban al segmento de mercado previamente determinado. Se lo realizó aplicando las encuestas a peatones y conductores aleatoriamente, para evitar posibles sesgos o errores en la información obtenida

Pregunta # 1

¿Tipo de encuestado?

Tabla 1 Tipo de encuestado

Alternativa	Respuesta	%
Conductor	145	38
Peatón	238	62
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

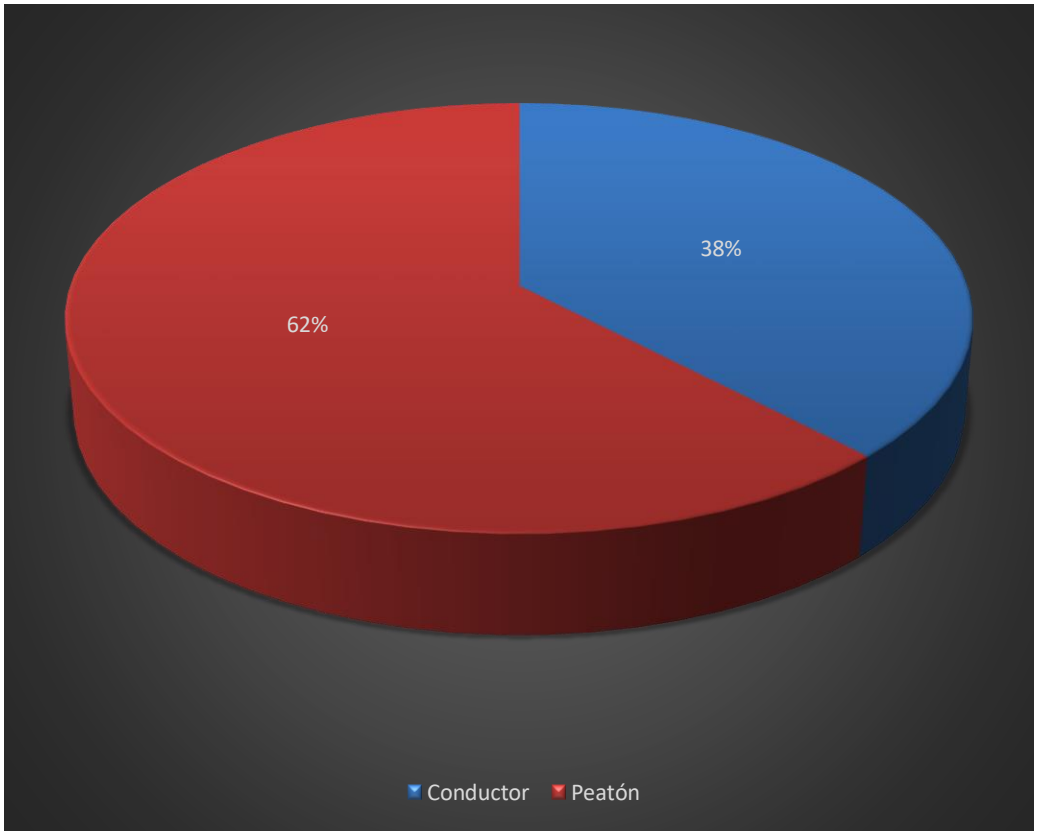


Figura No. 1: Tipo de encuestado

Análisis: Como se puede analizar existe un segmento de encuestados, el 38% son conductores que transitan en el Cantón Lago Agrio, el 62% que es la mayoría son peatones por lo cual a esta totalidad se le va a encuestar para determinar factores importantes en el alto índice de los accidentes de tránsito en el Cantón Lago Agrio.

Pregunta # 2

¿Conoce usted la Ley de tránsito vigente?

Tabla 2 Leyes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si	63	16
No	320	84
Total	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

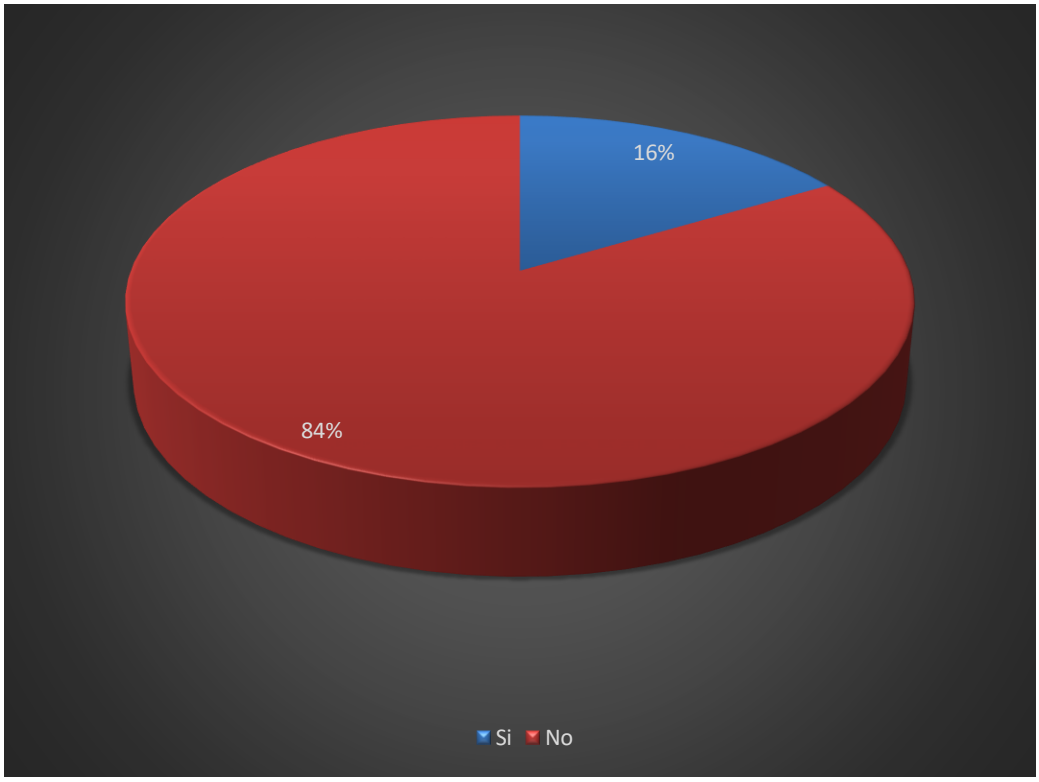


Figura No. 2: Leyes de tránsito

Análisis: Se le consulto a los peatones y conductores si conocen las leyes de tránsito, el 16% dice que, si conoce las leyes de tránsito, mientras que el 84% desconoce las leyes de tránsito actuales, motivo por el cual se debe implementar un plan de educación vial para poder disminuir los altos índices de accidentes de tránsito en el Cantón Lago Agrio de la provincia de Sucumbíos.

Pregunta # 3

¿Conoce usted sus obligaciones como conductor y peatón?

Tabla 3 Obligaciones como conductor y peatón

Alternativa	Respuesta	%
Si	63	16
No	320	84
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

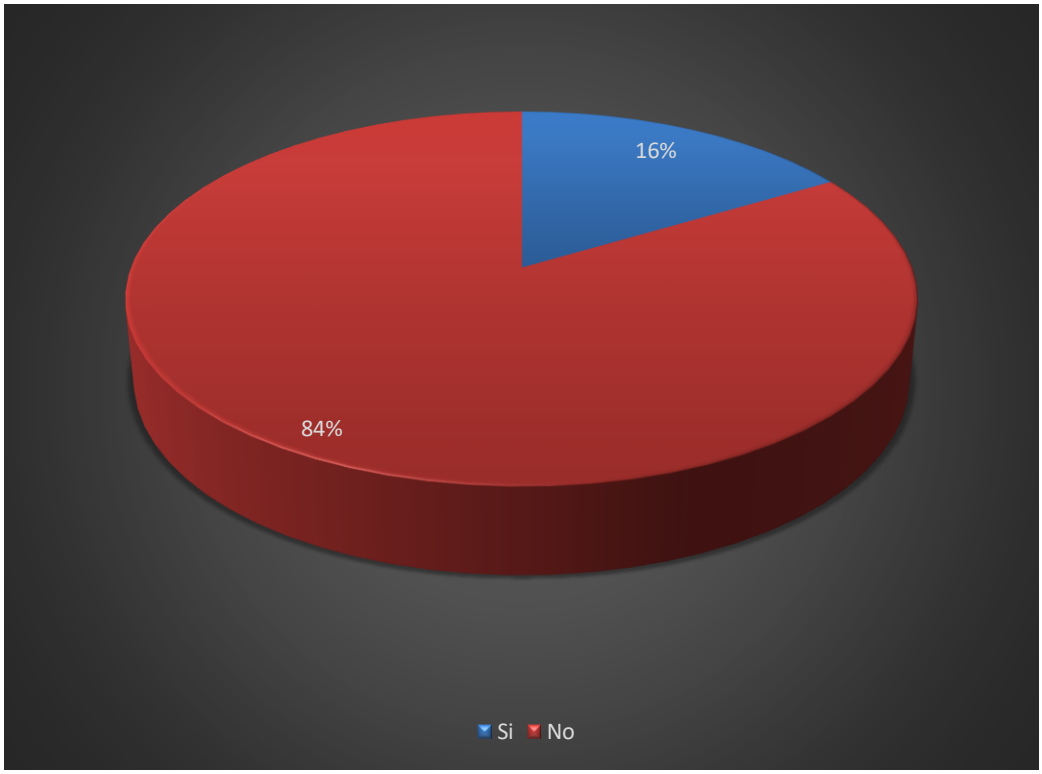


Figura No. 3: Obligaciones como conductor y peatón

Análisis: Como se observa en la figura anterior la mayoría de los encuestados no conoce cuáles son sus obligaciones como peatones y conductores, estos representan el 84% de los encuestados, el 16% dice manifestar que si conoce lo que deja entre ver que la mayoría de los transeúntes y conductores ni siquiera conocen sus obligaciones en materia vial.

Pregunta # 4

¿Conoce usted los derechos contemplados en la ley vigente?

Tabla 4 Derechos contemplados en la ley vigente

Alternativa	Respuesta	%
Si	68	18
No	315	82
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

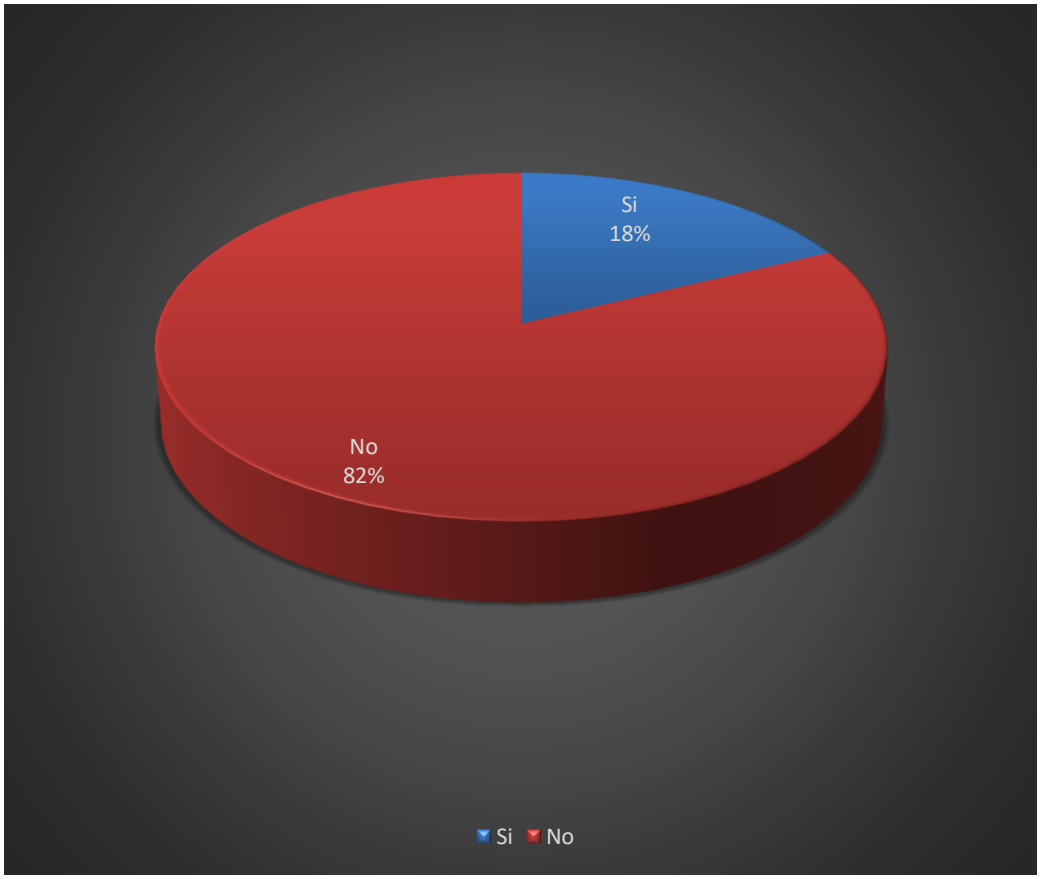


Figura No. 4: Derechos contemplados en la Ley vigente

Análisis: Como se observa en la figura el 18% si conoce los derechos contemplados en la ley vigente, lo que representa una parte minoritaria, mientras que el 82% no conoce los derechos contemplados en la ley vigente, se debe reforzar en una campaña todos estos derechos para los ciudadanos y habitantes del Cantón Lago Agrio de la provincia de Sucumbíos.

Pregunta # 5

¿Cuál es el tipo de accidente más frecuente?

Tabla 5 Accidente más frecuente

Alternativa	Respuesta	%
Atropellamiento	118	31
Arrollamiento	89	23
Caída de pasajeros	18	5
Estrellamientos	30	8
Encunetamiento	8	2
Rozamiento	20	5
Choque	75	20
Colisión	13	3
Volcamiento	7	2
Otros	5	1
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

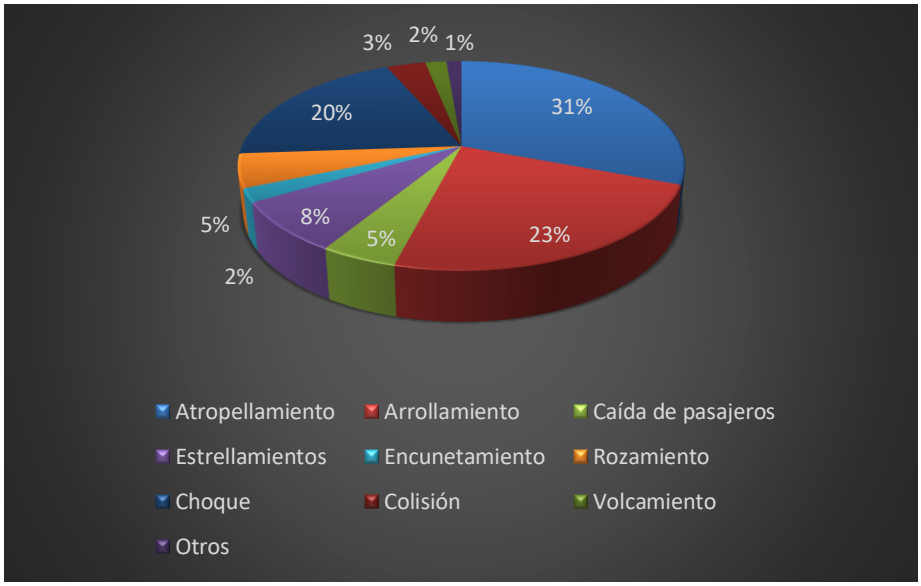


Figura No. 5: Accidente más frecuente

Análisis: Como se observa en la figura anterior el 31% responde que los accidentes de tránsito se deben al Atropellamiento, el arrollamiento responde al 23%, la caída de pasajeros 5%, el 8% corresponde a estrellamientos a estrellamientos, el 2% encuneta miento, el 5% rozamiento, el 20% responde a choques lo que es motivo de preocupación para los peatones y conductores del Cantón Lago Agrio.

Pregunta # 6

¿Ha observado usted un accidente de tránsito?

Tabla 6 Observado un accidente de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si	284	74
No	99	26
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

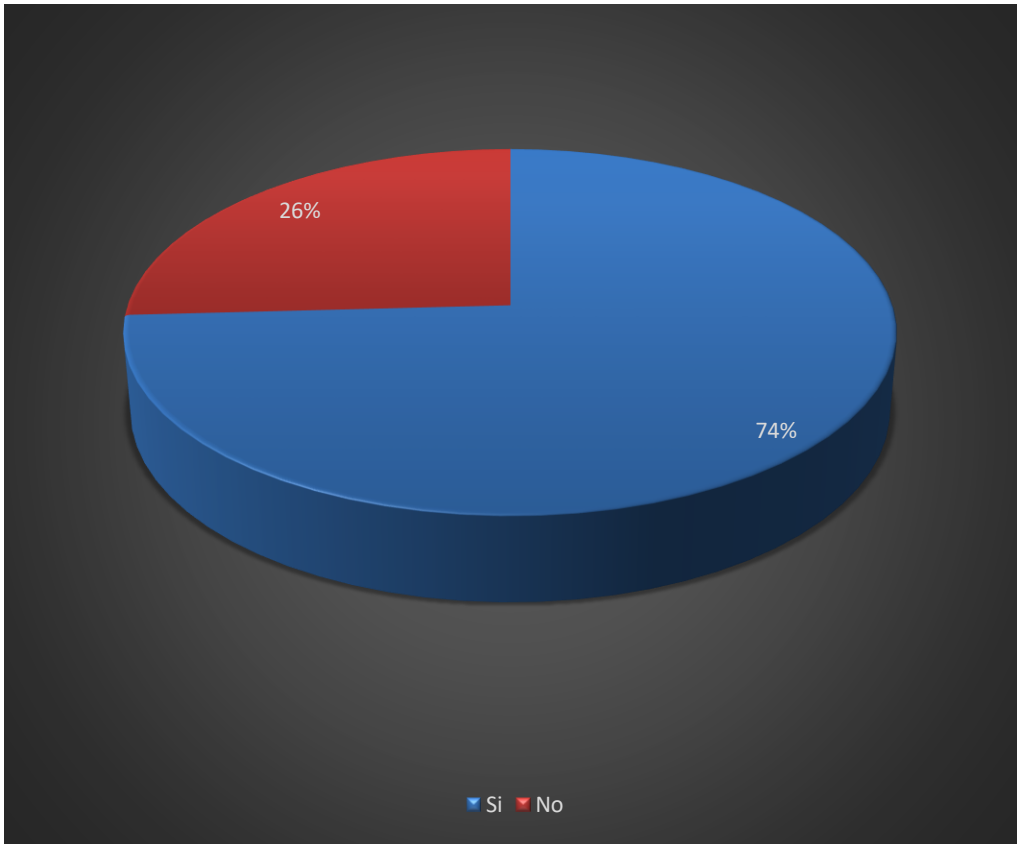


Figura No. 6: Observado un accidente de tránsito

Análisis: Como se observa en la ilustración anterior el 74% si ha presenciado un accidente de tránsito motivo por el cual los transeúntes del cantón Lago Agrio conocen perfectamente las necesidades y los problemas viales del sector, el 26% manifiesta que no conoce ninguna situación ni ha presenciado un accidente de tránsito en el Cantón Lago Agrio de la provincia de Sucumbíos.

Pregunta # 7

¿A quién conoce usted como víctima de accidente de tránsito?

Tabla 7 A quien conoce como víctima de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Familiar	74	19
Amigo	229	60
Compañero de trabajo	65	17
Otros	15	4
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

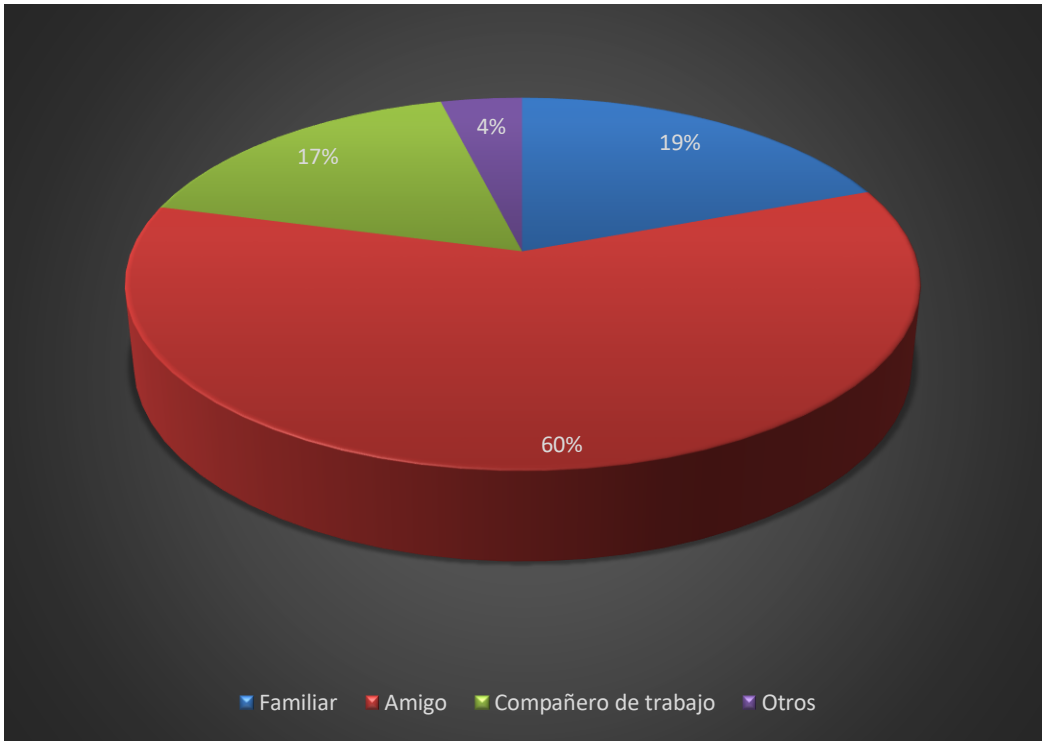


Figura No. 7: A quien conoce como víctima de accidente de tránsito

Análisis: Como se observa en la figura demuestra que el 19% responde a un familiar que ha sido víctima de un accidente de tránsito, el 17% un compañero de trabajo, en el indicador otros manifiestan un 4%, mientras que el 60% dice que un amigo es quien ha sido víctima de un accidente de tránsito, por lo cual se demuestra que es común que dentro d ellos habitantes de Lago Agrio exista una persona que al menos que conozca que haya sufrido un accidente de tránsito.

Pregunta # 8

¿Cree usted que existe culpabilidad directa de los peatones en los accidentes de tránsito?

Tabla 8 Culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si	293	77
No	90	23
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

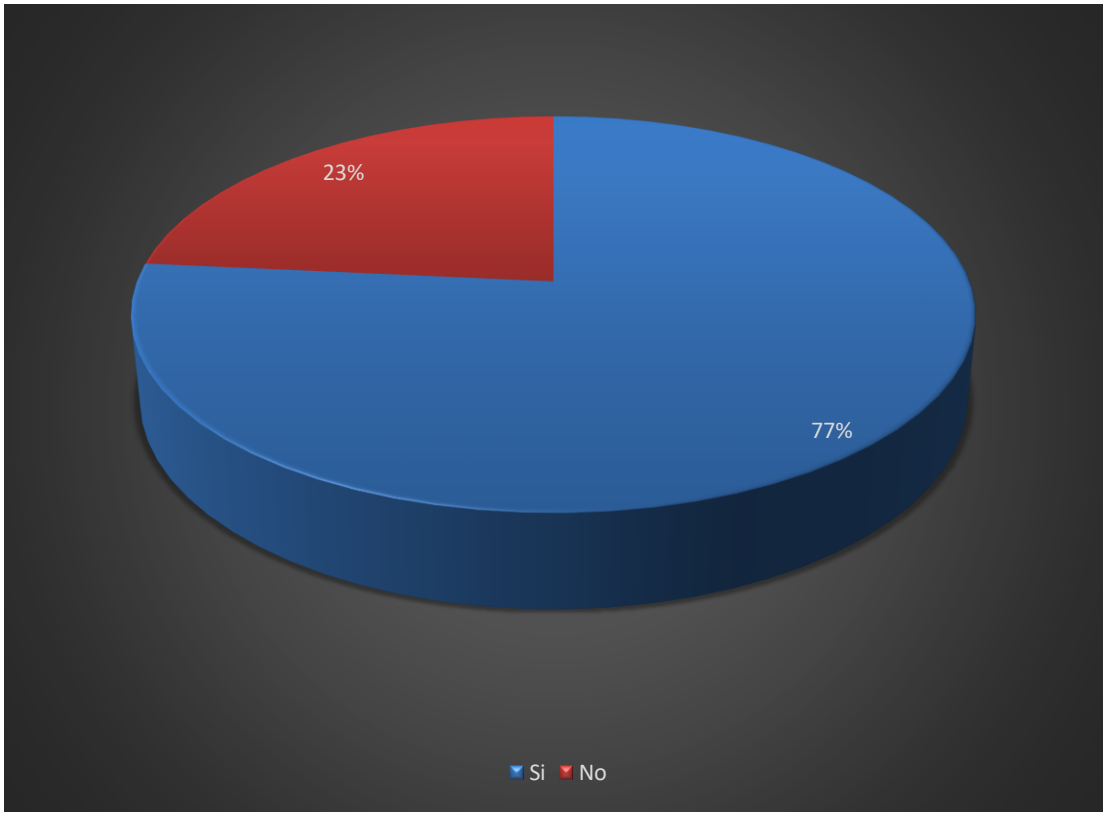


Figura No. 8: Culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito

Análisis: Como se observa en la figura el 23% manifiesta que no existe culpabilidad directa de los peatones en los accidentes de tránsito, el 77% considera que si existe culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito por lo cual es imprescindible promover una movilidad segura de los habitantes de Lago Agrio, mediante acciones de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad vial, tendientes a minimizar sus impactos, priorizando problemáticas críticas que afectan a los habitantes de Lago Agrio

Pregunta # 9

¿Cómo califica usted la actuación de los Agentes de Tránsito?

Tabla 9 Actuación de los Agentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Muy buena	20	5
Buena	100	26
Regular	194	51
Mala	69	18
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

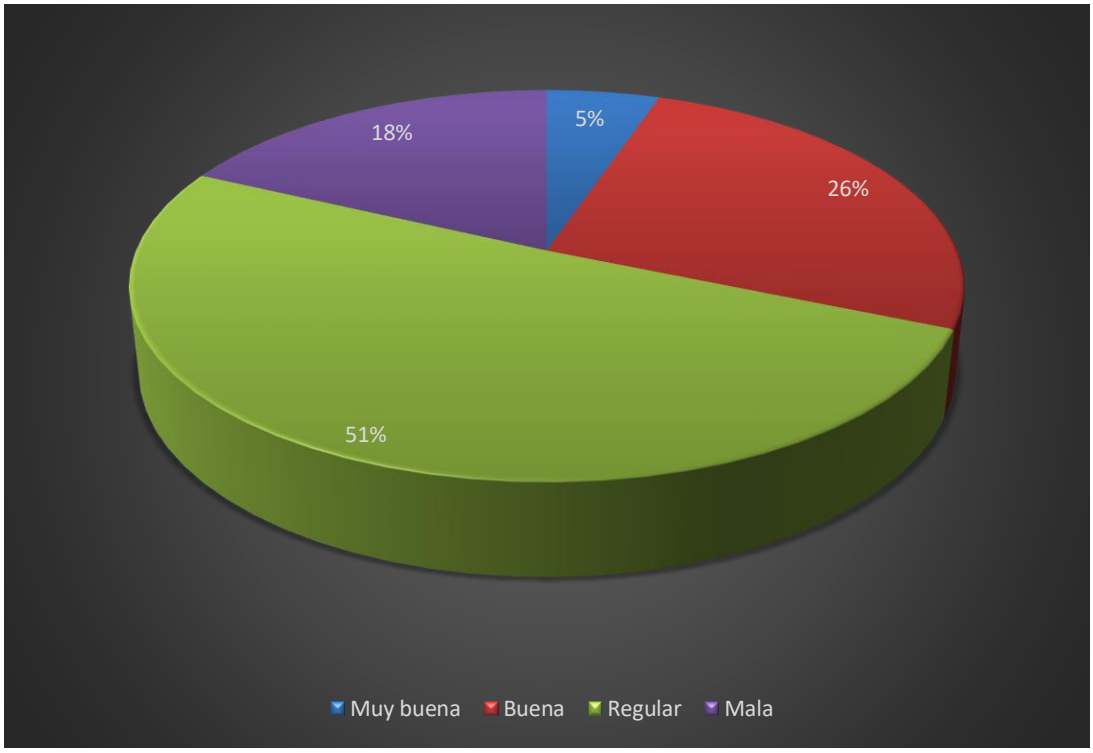


Figura No. 9: Actuación de los Agentes de tránsito

Análisis: Como se observa en la figura anterior el % manifiesta que la actuación de los agentes de tránsito es muy buena, el 18% considera que es mala, el 26% buena, el 51% que es su mayoría consideran que es regular la actuación de los agentes de tránsito con lo que más bien se debe erradicar esa imagen y percepción que tienen los habitantes del Cantón Lago Agrio con la actuación de los agentes de tránsito.

Pregunta # 10

¿Cuál es la causa más común de los accidentes de tránsito?

Tabla 10 Causa más común de los accidentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Ebriedad	180	47
Descuido	24	6
Ignorancia de la ley	59	16
Falta de señalización	120	31
TOTAL	**383**	**100**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

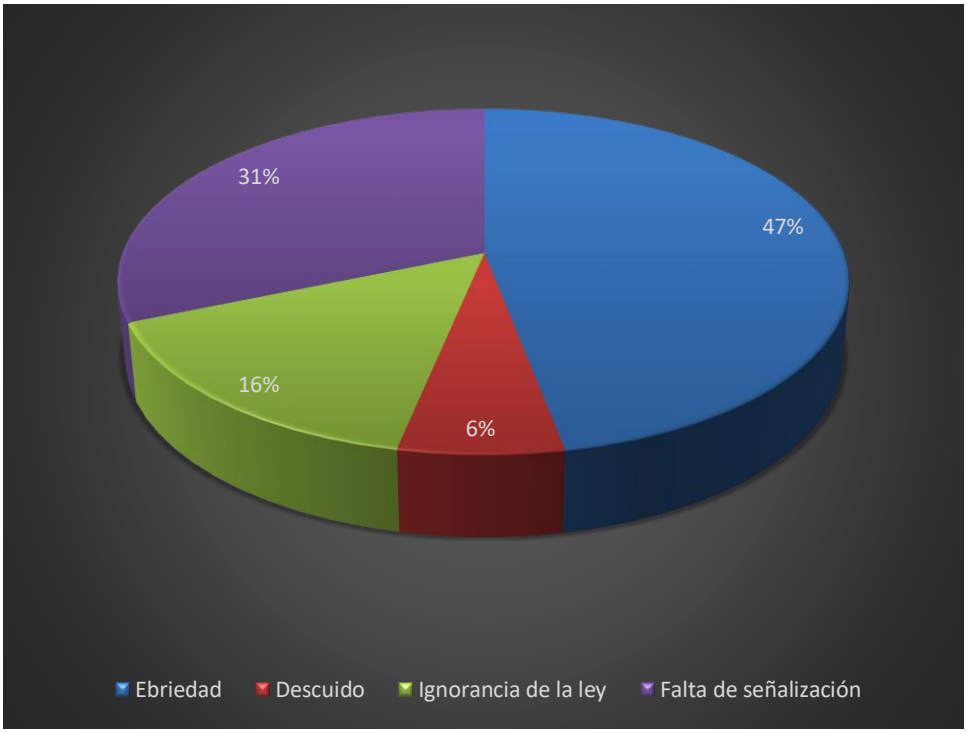


Figura No. 10: Causa más común de los accidentes de tránsito

Análisis: Como se observa en la figura anterior la pregunta de factibilidad y motivo de este análisis es que el 47% de los accidentes de tránsito es por ebriedad, el 31% por falta de señalización, el 16% por ignorancia de la ley y el 6% por un descuido, entonces nos queda una reflexión máxima de como peatones mejoras ciertas conductas en pro de disminuir el alta porcentaje de accidentes de tránsito en el Cantón Lago Agrio.

Pregunta # 11

¿Cómo usted cree que disminuirán el índice de los accidentes de tránsito?

Tabla 11 Disminución de accidentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Educación vial	220	47
Campañas	43	6
Falta de señalización	120	31
TOTAL	**383**	**84**

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

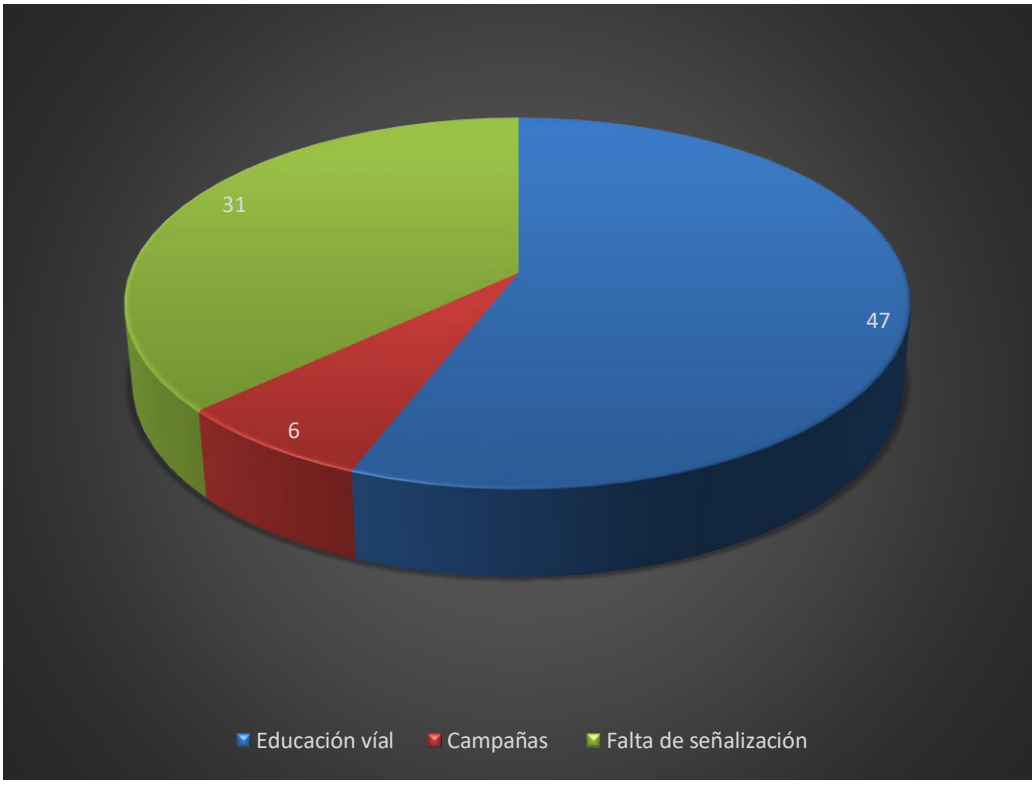


Figura No. 11: Disminución de accidentes de tránsito

Análisis: Como se observa en la figura anterior la pregunta el 6% considera que se debe hacer campañas para disminuir los accidentes de tránsito, el 31% considera que se debe hacer campañas de señalización, el 47% considera de forma mayoritaria que se debe realizar y trabajar sobre Educación vial en todo el Cantón Lago Agrio para de esta manera educar tanto a peatones como conductores con el fin de disminuir el porcentaje de accidentes de tránsito en el Cantón Lago Agrio.

CAPÍTULO IV.

4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES

Se identificaron las siguientes alternativas para reducir los accidentes de tránsito en Lago Agrio:

- Programa integral de educación y concienciación vial.
- Mejora de infraestructura vial (señalización, iluminación, pasos peatonales).
- Fortalecimiento de la fiscalización y control vial (aumento de presencia policial y tecnología).
- Campañas de movilidad segura con participación comunitaria.

4.1 Justificación de la Alternativa Principal

De entre las alternativas consideradas, la más viable y factible de implementar es la implementación de un programa integral de educación y concienciación vial dirigido a peatones y conductores. Esta alternativa se fundamenta en la premisa de que la mayoría de los accidentes están relacionados con conductas irresponsables, falta de conocimiento y poca sensibilización sobre la importancia de respetar las normas de tránsito.

Este programa integraría capacitaciones presenciales y campañas de comunicación masiva para fomentar el respeto a las normas, el uso adecuado del sistema de puntos, la conducción defensiva, y la importancia de la colaboración mutua entre peatones y conductores. Se aprovecharían espacios comunitarios, instituciones educativas, medios de comunicación locales y redes sociales para maximizar el alcance y el impacto.

La elección de esta alternativa responde a varios factores:

Eficacia comprobada: Estudios internacionales y nacionales indican que la educación vial es una estrategia eficaz para reducir la tasa de accidentes y promover una cultura vial responsable (ONU, 2009).

Factibilidad económica: Requiere una inversión moderada en materiales, recursos humanos y difusión, lo que la hace accesible para la municipalidad y otras entidades públicas o privadas.

Impacto social positivo: Contribuye a mejorar la convivencia y el respeto mutuo, aspectos fundamentales para la seguridad vial.

Sostenibilidad: Permite establecer bases para programas continuos y adaptables a futuras necesidades.

Alternativas como la mejora de infraestructura vial o la implementación de tecnología avanzada (cámaras, sensores) fueron consideradas, pero descartadas por requerir una inversión mayor y tiempos de ejecución más prolongados. La propuesta educativa es rápida, tangible y ajustada a la realidad local.

4.2 Presupuesto de la ejecución

El presupuesto estimado para la ejecución del programa integral de educación y concienciación vial contempla los siguientes rubros principales:

Diseño y producción de materiales educativos: Incluye folletos, carteles, videos, spots radiales y contenido para redes sociales.

Capacitación y honorarios del equipo de facilitadores: Profesionales en educación vial, psicología y comunicación social.

1. **Alquiler o uso de espacios para capacitaciones y eventos comunitarios:** Auditorios, salones de escuela, centros culturales.
2. **Campañas de difusión:** Contratación de espacios en medios locales (radio, televisión, prensa) y publicidad digital.
3. **Equipamiento y logística:** Equipos audiovisuales, impresiones, transporte para el equipo de trabajo.
4. **Monitoreo y evaluación:** Herramientas y personal para medir el impacto del programa durante y después de la ejecución.

La asignación presupuestaria debe garantizar no solo la implementación inicial sino también el seguimiento y ajuste del programa para asegurar su eficacia y continuidad.

4.3 Tabla presupuestaria del proyecto de investigación

Rubro	**Detalle**	**Cantidad**	**Costo Unitario (USD)**	**Costo Total (USD)**
Materiales educativos	Diseño gráfico, impresión de folletos (5,000 unidades)	1 lote	200	200
Producción audiovisual	Videos, spots para radio y redes sociales	1 lote	150	150
Honorarios facilitadores	4 profesionales x 3 meses	12 meses	60	720
Alquiler de espacios	12 sesiones comunitarias y capacitaciones	12 días	15	180
Campañas publicitarias	Radio, TV, prensa, digital	1 lote	250	250
Equipamiento y logística	Audiovisuales, transporte	1 lote	100	100
Monitoreo y evaluación	Personal y herramientas	3 meses	80	240
Total estimado				**1,840**

Justificación del presupuesto:

El presupuesto está diseñado para cubrir integralmente las actividades previstas, garantizando calidad en los materiales y capacitación, así como un alcance amplio mediante campañas de comunicación. El rubro de honorarios refleja la importancia de contar con personal calificado que facilite procesos educativos efectivos. La evaluación continua es fundamental para validar el impacto y realizar ajustes oportunos.

Este monto es accesible para entidades públicas y organizaciones colaboradoras en Lago Agrio, haciendo viable la ejecución del programa con recursos existentes o mediante alianzas estratégicas.

4.4 Cronograma de ejecución

Actividades	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Semana 5	Semana 6	Semana 7	Semana 8	Semana 9	Semana 10	Semana 11	Semana 12
Diseño y producción de materiales	X	X										
Capacitación de facilitadores		X	X									
Planificación y logística			X	X								
Ejecución de talleres y charlas				X	X	X	X					
Campañas publicitarias					X	X	X	X				
Monitoreo y evaluación inicial							X	X	X			
Ajustes y seguimiento continuo									X	X	X	X

4.5 Conclusiones

1.- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el 7 de agosto de 2008, introdujo importantes reformas en la regulación del tránsito y la seguridad vial en el país. Estas medidas, especialmente la implementación del sistema de puntos para las licencias de conducir como sanción para las infracciones de tránsito, generaron sorpresa y controversia entre conductores y peatones a nivel nacional, con especial resistencia del sector de transporte público.

2.- En cuanto a las contravenciones, la ley actual establece que la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias estupefacientes puede ser sancionada con hasta tres días de prisión, lo cual representa una medida preventiva relevante para evitar accidentes. Aunque el artículo 145 no contempla expresamente la detención del infractor, en la práctica esta medida se lleva a cabo para garantizar la seguridad vial.

3.- Los resultados de las encuestas indican que la principal causa de las contravenciones en la provincia de Sucumbíos es la falta de cultura vial. Tanto peatones como conductores son responsables de incumplimientos, ya que muchos usuarios de la vía pública actúan de forma individualista, sin respetar los derechos de los demás y considerando la vía como un espacio exclusivamente suyo.

4.6 Recomendaciones

1.- Tanto los conductores profesionales y no profesionales, como los peatones, necesitamos cambiar nuestra actitud. Es momento de implementar medidas que fortalezcan la conciencia sobre la gran responsabilidad que implica conducir un vehículo o simplemente transitar por las vías públicas.

2.- Se recomienda al poder legislativo, a través de sus representantes, impulsar reformas en la ley que regulan el juzgamiento de las contravenciones de tránsito. Estas reformas deberían exigir que las sanciones estén siempre respaldadas por pruebas presentadas obligatoriamente por el agente de tránsito. Además, se sugiere aumentar las penas para peatones y conductores, estableciendo multas equivalentes a una remuneración básica unificada, para desalentar la impunidad. De no implementarse estas medidas, las estadísticas de infracciones continuarán creciendo, debido a la impericia de los conductores y la irresponsabilidad de los peatones.

3.- Es necesario que los gobiernos actuales, en coordinación con los ministerios de Educación y Transporte, establezcan como política de Estado la enseñanza obligatoria de las normas de tránsito y su reglamento en todas las instituciones educativas, tanto públicas como privadas, especialmente en la provincia de Sucumbíos. Tal como lo establece el artículo 4 de la Ley Orgánica de Tránsito, educar desde la infancia es fundamental para formar ciudadanos conscientes que respeten y cumplan la ley en su vida adulta.

4.7 Referencias Bibliográficas

ALVARADO, J. (2.005). *Manual de Tránsito y Transporte Terrestre*. Loja:Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja.

ASAMBLEA/CONSTITUYENTE. (2009). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.* Quito: Jurídica del Ecuador.

ASAMBLEA/NACIONAL. (2008). *Constitución del Ecuador.* Quito: Jurídica El Forum.

ÁVILA, R. (2001). *Metodología de la Investigación: cómo elaborar la tesis y/o investigación: ejemplos de diseños de tesis y/o investigación* . México: Estudios y Ediciones.

BAUTISTA, M. (2004). *Manual de Metodología de Investigación.* Caracas: Talitip.

CABANELLAS, G. (1.998). *Diccionario Jurídico Elemental.* Buenos Aires: Editorial Heliasta.

CPP. (2.010). *Código de Procedimiento Penal.* Quito: Editorial Jurídica del Ecuador.

GALLEGOS, S. (2.009). *La Responsabilidad en el Delito de Tránsito.* Quito: Impresores Hean.

GÓMEZ, C. (2000). *Proyectos Factibles.* Valencia: Editorial Predios

GUERRERO, W. (1.996). *Derecho Procesal Penal.* Quito - Ecuador: Pudeleco - Editores S.A.

JOSE GARCÍA FALCONI. (1.997). *Temas jurídicos en Materia civil, Penal, Laboral, Tránsito, Inquilinato.* Quito: Editorial Alphina.

MENDEZ, C. (2001). *Metodología, diseño y desarrollo del proceso de investigación* . Bogotá: McGRAW-HILL Interamericana S.A.

OLANO, C. (2.003). *Tratado Técnico - Jurídico Sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines.* Bogotá : Editorial - ABC.

ONU. (2009). Informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud en consulta con las comisionesregionales de las Naciones Unidas para la seguridad vial. *Conferencia Ministerial de la ONU sobre seguridad Vial* (pág. 18). Moscú: Naciones Unidas.

RODRIGO ZAMBRANO. (2.009). *Nuevos Saldos Básicos Unificados delTrabajador en General. Salarios Sectoriales.* Quito: Editorial Edicontab.

ROMERO, B. (2.001). *La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes.* Murcia:Editorial Madrid.

TORRES, E. (1.979). *Ley de Tránsito y Transporte y sus Reformas.* Quito: Edi-Gab.

ZAMBRANO, A. (1.998). *Manual de Derecho Penal.* Quito: Editorial Edino.

ANEXOS

Anexo 1: Encuesta

Pregunta # 1

¿Tipo de encuestado?

Tabla No. 1: Tipo de encuestado

Alternativa	Respuesta	%
Conductor		
Peatón		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 2

¿Conoce usted la Ley de tránsito vigente?

Tabla No. 2: Leyes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si		
No		
Total		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 3

¿Conoce usted sus obligaciones como conductor y peatón?

Tabla No. 3: Obligaciones como conductor y peatón

Alternativa	Respuesta	%
Si		
No		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 4

¿Conoce usted los derechos contemplados en la ley vigente?

Tabla No. 4: Derechos contemplados en la ley vigente

Alternativa	Respuesta	%
Si		
No		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 5

¿Cuál es el tipo de accidente más frecuente?

Tabla No. 5: Accidente más frecuente

Alternativa	Respuesta	%
Atropellamiento		
Arrollamiento		
Caída de pasajeros		
Estrellamientos		
Encunetamiento		
Rozamiento		
Choque		
Colisión		
Volcamiento		
Otros		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 6

¿Ha observado usted un accidente de tránsito?

Tabla No. 6: Observado un accidente de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si		
No		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 7

¿A quién conoce usted como víctima de accidente de tránsito?

Tabla No. 7: A quien conoce como víctima de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Familiar		
Amigo		
Compañero de trabajo		
Otros		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 8

¿Cree usted que existe culpabilidad directa de los peatones en los accidentes de tránsito?

Tabla No. 8: Culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Si		
No		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 9

¿Cómo califica usted la actuación de los Agentes de Tránsito?

Tabla No. 9: Actuación de los Agentes de tránsito

Alternativa	Respuesta	%
Muy buena		
Buena		
Regular		
Mala		
TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 10

¿Cuál es la causa más común de los accidentes de tránsito?

Tabla No. 10: Causa más común de los accidentes de tránsito

	Alternativa	Respuesta	%
	Ebriedad		
	Descuido		
	Ignorancia de la ley		
	Falta de señalización		
	TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Pregunta # 11

¿Cómo usted cree que disminuirán el índice de los accidentes de tránsito?

Tabla No. 10: Disminución de accidentes de tránsito

	Alternativa	Respuesta	%
	Educación vial		
	Campañas		
	Falta de señalización		
	TOTAL		

Fuente: Encuestas realizadas a conductores y peatones de Lago Agrio

Anexo 2: Imágenes de Trabajo de campo








HOTEL
ción a Clientes



