INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

"IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES EN INTERSECCIÓN DE AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y PLAZA DAÑIN"

AUTORES:

SARGENTO ORTIZ GARCÍA MANUEL MESÍAS

CABO ALMEIDA MALIZA JOHNNY ALEXANDER

TUTOR:

CNEL. CTE DR. LEONEL POZO MOREIRA

DAULE – ECUADOR

2021

Índice General

INDICE GENERAL……. 2
INDICE DE TABLAS……..…. 3
INDICE DE FIGURA……... 4
DEDICATORIA……..…….…….5
CERTIFICADO DEL AUTOR……....…6
CERTIFICACION DE REVISORES……7
AUTORIA……..……..…..8
RESUMEN……..…….. 9
ABSTRAC……..…...… 10

CAPITULO 1
PROBLEMA DE LA INVESTIGACION
1.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA ……..... 12
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……. 12
1.3 FORMULACION DEL PROBLEMA…….…….. 13
1.4 OBJETIVOS DE INVESTIGACION…… …… 14
1.4.1 OBJETIVO GENERAL……... 14
1.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS…….……. 14
1.5 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION……. 15

CAPITULO 2
FUNDAMENTACION TEORICA DE LA INVESTIGACION
2.1 MARCO TEORICO ……..15
2.2 MARCO LEGAL……....15

CAPITULO 3
DISEÑO METODOLOGICO
3.1 TIPO DE INVESTIGACION……..…..15
3.2 UNIDAD DE ANALISIS, POBLACION Y MUESTRA ……....16
3.3 TECNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE INFORMACION…..17

CAPITULO 4
ANALISIS Y RESULTADOS
4.1 RESULTADOS……21
4.2 ANALISIS……..…….…..22
4.3 PROPUESTA (DEPENDIENDO DE LOS OBJETIVOS) ……..22

CAPITULO 5
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES…….……24
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS……...25
ANEXO1……26
ANEXO 2: CERTIFICADO ANTIPLAGIO…….27

Índice de Tablas

UNIDAD DE ANALISIS, POBLACION Y MUESTRA ……...…. 16
TECNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE INFORMACION……18
ACCIDENTES PEATONES……. 18

CAPITULO 4

ANALISIS Y RESULTADOS
4.1 RESULTADOS…… 21
COMPONENTES……22

Índice de Figuras

TECNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE INFORMACION……..... 17
ACCIDENTES……..... 19
ACCIDENTES DE ESTACIONAMIENTO……19
POR PERDIDA DE CONTROL……..... 20
FRACTURAS……. 21
4.2 ANALISIS……..…….. 23
4.3 PROPUESTA (DEPENDIENDO DE LOS OBJETIVOS) ……..…… 24

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado especialmente a mi Dios Todopoderoso por haberme dado sabiduría y fortaleza día a día,
También va dedicado a todas esas personas que en algún momento de mi vida dijeron que no podría llegar hasta esta etapa, se los dedico porque con esto quiero demostrarles que con sus actos permitieron que esta lucha continúe.

Sargento Ortiz García Manuel Mesías

Cabo Almeida Maliza Johnny Alexander

Certificado del Tutor

El suscrito certifica que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES EN INTERSECCIÓN DE AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y PLAZA DAÑIN**"**, de autoría de los estudiantes Sargento Ortiz García Manuel Mesías y Cabo Almeida Maliza Johnny Alexander ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, 2 de diciembre del 2021

Cnel. CTE Dr. Leonel Pozo Moreira

Tutor Académico

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES EN INTERSECCIÓN DE AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y PLAZA DAÑIN**"**, de autoría de los estudiantes Sargento Ortiz García Manuel Mesías y Cabo Almeida Maliza Johnny Alexander ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID, cuya calificación es la siguiente:

Daule, 2 de diciembre del 2021

Calificación de docente corrector 1: /10 (diez sobre diez puntos)

…….

Ing. Jhonny Iván Cruz Moreta

Autoría

Yo, Cabo Almeida Maliza Johnny Alexander autor del presente Proyecto de Titulación titulado "IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES EN INTERSECCIÓN DE AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y PLAZA DAÑIN", declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 2 de diciembre del 2021

Cabo Almeida Maliza Johnny Alexander

Autor

Yo, Sargento Ortiz García Manuel Mesías autor del presente Proyecto de Titulación titulado "IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES EN INTERSECCIÓN DE AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y PLAZA DAÑIN", declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 2 de diciembre del 2021

Sargento Ortiz García Manuel Mesías

Autor

Resumen

Palabras claves:

Imprudencia, cruce, peatones, educación vial

Hemos aprendido a través de este análisis el comportamiento de las personas, siempre llevan mucha prisa y no miden las consecuencias, muchas veces se encuentran tan distraídos en su diario vivir que olvidan los peligros que surgen al ir caminando tranquilamente, por ese motivo es indispensable anticiparse al horario normal de salida, para así tomar las debidas precauciones que corresponden por las avenidas o calles aledañas a su destino.

La imprudencia del peatón es un tema muy importante de forma global ya que abarca en todas las ciudades y a los países en general, una problemática en la cual es considerado mucho la cultura reflejada en la conducta de la ciudadanía determinado que la principal causa de estos siniestros es la irresponsabilidad por parte de los ciudadanos en la que se representa como resultado el riesgo a transitar y a los posibles accidentes viales que atenta contra la integridad física propia y de las demás personas que circunda en el sitio de tal manera que la solución a la lucha de accidentes viales en el mundo es creando la voluntad propia al ciudadano en la que se considera esperanza de cambio cultural involucrando al susodicho a la colaborar con la causa de formar principios que logre la reducción a la violación de las normas de circulación en las vías públicas.

Abstract

Keywords:

Recklessness, crossing, pedestrians, driver education**.**

We have learned through this analysis the behavior of people, they are always in a hurry and do not measure the consequences, many times they are so distracted in their daily lives that they forget the dangers that arise when walking quietly, for that reason it is essential to anticipate to the normal departure time, in order to take the proper precautions that correspond to the avenues or streets surrounding your destination.

Pedestrian recklessness is a very important issue globally since it encompasses all cities and countries in general, a problem in which the culture reflected in the behavior of the citizenry is widely considered to be the main cause of these accidents. is irresponsibility on the part of citizens in which as a result, the risk to travel and possible road accidents that threaten one's physical integrity and that of other people around the site are represented in such a way that the solution to the fight against road accidents in the world is to create one's own will to the citizen in which it is considered hope of cultural change involving the aforementioned to collaborate with the cause of forming principles that achieves the reduction to the violation of the rules of circulation on public roads.

Capítulo I: Problema de la Investigación

1.1. Antecedentes del Problema

La sanción es muy superior a la del primer inciso por inobservancia de leyes, reglamentos y disposiciones legales, como causa del accidente con fatalidad, determinando una sanción de 3 a 5 años de pena privativa de libertad, especificando claramente que las normas ligadas al deber objetivo de cuidado están establecidas en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, especialmente desde el artículo 162 al 219, donde se especifica los deberes, derechos y obligaciones de los conductores y peatones especialmente, cuyo quebrantamiento constituye una infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el Código Orgánico Integral penal.

1.2. Planteamiento del Problema

Las principales causas de accidentes en los últimos años se deben al cruce de peatones en la calzada de forma sorpresiva, o cuando lo hacen fuera del paso demarcado. A eso se suman otro tipo de imprudencias. Asimismo, el estudio informa acerca de las diez esquinas que registraron más accidentes. Conforme a registros del año pasado- con 60 eventos de distinta índole.

Es importante que generen conciencia los peatones de la importancia de ser prudente y es necesario generar herramientas de educación en estos temas para todas las edades, donde se les informe que tienen la obligación de seguir unas normas de tránsito básicas para prevenir accidentes.

1.3. Formulación del Problema

En la ciudad de Guayaquil en las avenidas entre la Av. Francisco de Orellana y Plaza Dañin, suceden estas imprudencias constantes de parte de los peatones al cruzar esta intersección

Y con la ayuda del tránsito y del transporte en función de las competencias asumida y que creo para cumplir con sus fines a la ATM o sea la Autoridad de Tránsito Municipal, que

es una entidad nueva en este ámbito pero que ha logrado manejar la movilidad y la seguridad en las vías de una forma bastante eficiente, pero es evidente que no cuenta con el número necesario de Agentes de tránsito de control, para cubrir todas las necesidades de los servicios que requieren prioritariamente un control físico, especialmente en lugares como la intersección.

El conflicto vial de vehículos y peatones se genera al pasar o cruzar por la zona de seguridad peatonal en cada ciclo del semáforo, que cuando bloquea la circulación que confluye un volumen vehicular de más de 3000 vehículos por hora, automáticamente abre la circulación para los vehículos

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa de preferencia de vía o derecho de paso de determinado en el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV articulo 200 y lo que especifica el artículo 210 del mismo reglamento que determina que todo conductor al realizar una maniobra como el viraje obligatorio que deben realizar los conductores que se involucran en laso investigativo.

Por tal razón es fundamental que de forma prioritaria exista un permanente control de la intersección con agentes civiles de tránsito, y posteriormente hacer cumplir las multas correspondientes por el irrespeto a las señales de tránsito.

1.4. Objetivos de la Investigación

Este trabajo investigativo es un claro episodio donde se investiga las disidencias que viven los conductores y peatones; las personas que observan esos eventos cuando no hay control operacional de tránsito del Agente civil; y, como cambia la situación de impresión de la ciudadanía cuando el agente de tránsito está presente y realiza correctamente su trabajo.

1.4.1. Objetivo General

Aplicar los conocimientos adquiridos en este estudio, adicional educar a los peatones a un mejor estilo de vida, con más precaución al dirigirse a lugares, calles, avenidas o cruces en donde exponga su seguridad y de los demás a un peligro eminente, y esto es con el fin con el fin de establecer fundamentos lógicos para su correcta ejecución.

1.4.2. Objetivos Específicos

El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Son quienes empujan o arrastran un coche de niño o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en silla de ruedas, con o sin motor.

En espacios cerrados no se usa este término por ser todos peatones. Así, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente.

1.5. Justificación de la Investigación

Al cruzar avenidas e inseguridad en pasos peatonales, entre los problemas de movilidad que se evidencian en Guayaquil, organizaciones sociales hacen un llamado a las autoridades a tener más espacios para peatones en la urbe.

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación

2.1. Marco Teórico

Una infracción de tránsito se conceptúa como la acción u omisión de carácter culposa en el ámbito del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, así lo establece el artículo 371 del COIP, por lo cual se especifica que la conducta del hombre, como usuario vial puede ser de acción u omisión, traducido a la práctica quiere decir que es infracción cuando se realiza una acción contraria a la norma legal o también cuando se deja de hacer o cumplir con una norma que es obligatoria en el uso del vehículo o la vía.

2.2. Marco Legal

El marco normativo se refiere al tránsito como una actividad estratégica de desarrollo global, así la Constitución de la República del Ecuador.

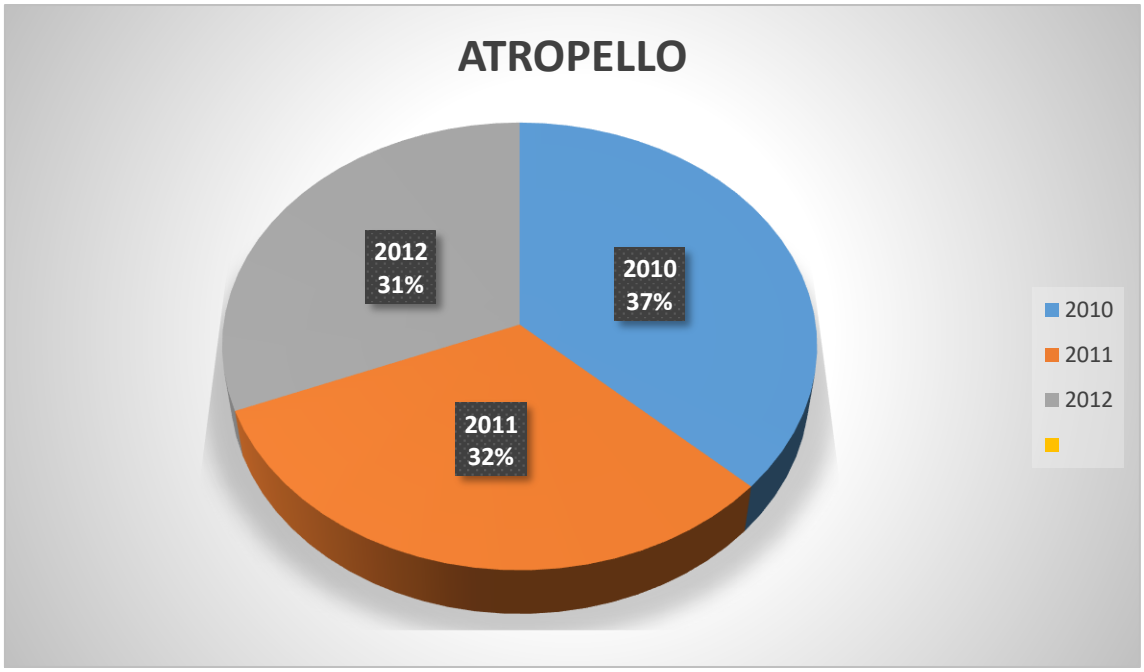
Capítulo III: Diseño Metodológico

3.1. Tipo de Investigación

Se trabajará con el método analítico – sintético que se sustenta en las causas que conllevan a quebrantar el deber objetivo de cuidado y con ello al incidente y al accidente, en razón de que este método permite analizar cada una de las causas por separado para llegar luego a una solo epilogo que beneficie a la investigación planteada.

3.2. Unidad de Análisis, Población y Muestra

Cuadro comparativo de tipos de accidentes de tránsito ocurridos en los años 2010, 2011, 2012.



3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información



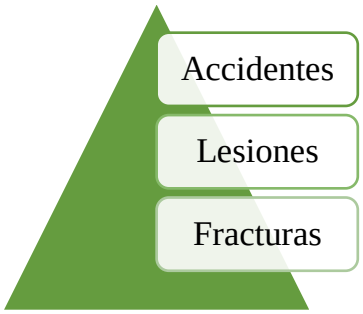
En vista de la constante imprudencia de parte de los peatones, se han tomado medidas precautelarías, prohibiendo a los vehículos realizar el giro en U, desviarse a la ciudadela Urdesa.

Los accidentes automovilísticos peatonales se definen como los percances entre un automóvil, camión o motocicleta y una persona que no está en un vehículo.



En algunos estados del país, las bicicletas se consideran vehículos y los ciclistas conductores, por lo que se sugiere revisar si aplica esto en la ciudad del país donde ocurrió el incidente.

Los tipos de accidentes de peatones más comunes son:



a) Accidentes:

1)Accidentes en paso de peatones. - Ocurren cuando un peatón está en un cruce de peatones y el conductor de un vehículo no les da el derecho de pasar, golpeándolos dentro de esta zona.



2)Accidentes de estacionamiento. - Ocurre cuando un vehículo retrocede para entrar o salir de un espacio o lugar del estacionamiento, y choca contra un peatón mientras está en reversa.



3)Accidentes por pérdida de control. - Es golpear a un peatón en una acera o después de perder el control de un vehículo. Puede suceder que el peatón quede atrapado debajo

del vehículo o aplastado entre el vehículo y otro objeto inmóvil, como otro vehículo o un edificio.



Estos accidentes son algunos de los más peligrosos para la vida y la salud de los peatones.

Las lesiones más comunes para los peatones, luego de un accidente o atropello con un vehículo son:

b) Lesiones:

1)Lesiones traumáticas del cerebro: Se producen cuando una fuerza externa causa disfunción cerebral, generalmente por un golpe violento en la cabeza o el cuerpo resultado de un accidente automovilístico.

2)Lesiones de la médula espinal: Es una lesión en la columna vertebral que fractura o disloca las vértebras y puede deberse a un golpe repentino. La médula espinal es el mecanismo para transmitir señales entre el cerebro y el cuerpo, un daño diminuto puede cambiar la vida.

c)Fracturas:

Una fractura de hueso sucede cuando una fuerza física ejercida sobre un hueso es más fuerte que el hueso en sí, es tratable, la lesión puede causar dolor y problemas médicos que pueden afectar el bienestar y la calidad de vida.



Capítulo IV: Análisis de Resultados

4.1. Resultados

Tipo de accidente	2016	2017	2018	2019
Atropello/Lesionado	10436	10664	9575	18064
Atropello/Muertos	972	1011	1058	1944

Responda si realiza los siguientes comportamientos	Si	No
Antes de empezar a cruzar, el peatón, verde del semáforo ha comenzado a parpadear así que cruza corriendo, ya que va a cambiar a rojo enseguida.	3	4
Baja de un autobús, quiere cruzar la calle y no hay paso para peatones, así que cruza adelante del autobús, para que le vea el conductor.	4	3
Su mascota se escapa y va hacia la carretera en la que hay vehículos circulando. Entonces usted corre tras ella, sin fijarse en los coches, para sacarla de la carretera.	5	2

Cruzar sin fijarse en el semáforo porque está usando el móvil.	2	5
Cruzar sin fijarse en el semáforo porque está pensando en otras cosas.	2	5
Cruzar la calle, aunque el sol o algún objeto no le permita ver de qué color está el semáforo	1	6
Cruzar sin fijarse en el semáforo por que los demás está cruzando.	3	4

4.2. Análisis

Con una población de 2.7 millones de habitantes de acuerdo a las proyecciones poblacionales del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Es el principal centro económico, de recursos culturales y financieros de la costa ecuatoriana.



4.3. Propuesta (dependiendo los objetivos)

Infracción o incumplimiento del deber objetivo-general de cuidado o diligencia, impuesto por una norma, escrita o no, de cuidado, prudencia o diligencia, que es la pauta prohibitiva secundaria.

Tiene como primer presupuesto la previsibilidad objetiva del hecho, o sea, la posibilidad de que el hombre medio ideal colocado en la situación del autor y con los conocimientos de este pudiera prever que su conducta podía realizar un tipo delictivo, y la evitabilidad objetiva del mismo; pero además requiere una peligrosidad excesiva, que supere el riesgo permitido e infrinja el principio de confianza. En la concepción inicial del delito, la imprudencia, igual que el dolo, se consideraba una forma o grado de la culpabilidad, pero actualmente es muy mayoritaria la concepción que la considera como componente de la parte subjetiva del tipo de injusto en aquellos delitos que castigan la comisión imprudente y dentro del ilícito o injusto como forma menos grave del desvalor de la acción. «No hay pena sin dolo o imprudencia» «Son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley»

El atropello como definición es el impacto de un vehículo en movimiento contra un peatón o animal.



Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

En los análisis de la información obtenida mediante las encuestas, entrevistas y la observación de este trabajo investigativo pude darme cuenta del alto riesgo de accidente de tránsito tipo atropello, que ocurre en el espacio de la zona de seguridad peatonal o zona cebra, que está ubicada al norte de la ciudad de Guayaquil, intersección de la avenida Francisco de Orellana y Plaza Dañin, estos se generan por cuanto los conductores y peatones no respetan lo que el reglamento aplicativo a la LOTTTS.

"Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de éstos sobre los vehículos", como también lo que especifica el mismo reglamento en el artículo 210 que establece que todo conductor al realizar un viraje pierde preferencia de vía o derecho de paso.

La problemática según información obtenida por la investigadora de este trabajo es que la carencia de ACT en la ATM generan que ellos ubiquen personal en lugares de mayor conflictividad, por lo cual es necesario que la ATM realice un estudio real de cual es realmente las necesidades de ACT para el control del cantón Guayaquil, porque aunque exista algún instrumento legal y mandatorio para ubicar control en esta intersección, de seguro le restarían ese control a otro punto de la cuidad con el mismo problema.

Es evidente que la falta de cultura vial coadyuva a agravar este problema, en razón de que no se aplica de forma responsable los principios de preferencia de vía o derecho de paso por los involucrados en el conflicto vial.

1. La presunción de culpa establecida por el artículo 1113, párrafo 2, 2ª parte, no libera al peatón de una conducta prudente y diligente.

2. No debe olvidarse que la culpa, negligencia o imprudencia de la víctima, de un tercero, o el caso fortuito o de fuerza mayor opera como eximentes de responsabilidad, por expresa disposición de la ley.

3. En cada caso concreto debe establecerse sin arbitrarias discriminaciones, el grado de culpabilidad del conductor y del peatón para determinar una justa liberación, total o parcial, de responsabilidad.

5.2. Recomendaciones

Propender que el GADs de Guayaquil, obligue a la ATM a realizar estudios de necesidades de ACT para cubrir todos los servicios de control de tránsito de alta conflictividad.

Indicar como generar una política de estado o proceso de educación y seguridad vial para que los usuarios viales conozcan las normas que regulan el uso del vehículo y la vía de forma armónica, minimizando el riesgo de A.T.

Generar un proceso educativo en educación vial en escuelas y colegios, para que la niñez y juventud a corto y largo plazo una conciencia vial y así una cultura de respeto a las normas de regulación de la actividad del tránsito.

Referencias Bibliográficas

https://grupomedlegal.com/areas-de-practica/accidentes-de-transito/accidentes-de-peatones/

https://dpej.rae.es/lema/imprudencia

https://prezi.com/t_rkobob1jp_/encuesta-a-peatones

https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7209/1/UPS-CT004059.pdf

Anexos

Código Orgánico de la Función Judicial: (09 de marzo de 2009). Quito. Registro Oficial Suplemento 544

Código Orgánico Integral Penal. (10 de febrero de 2014). Quito. Registro Oficial No. 180

Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). Quito. Registro Oficial No. 449

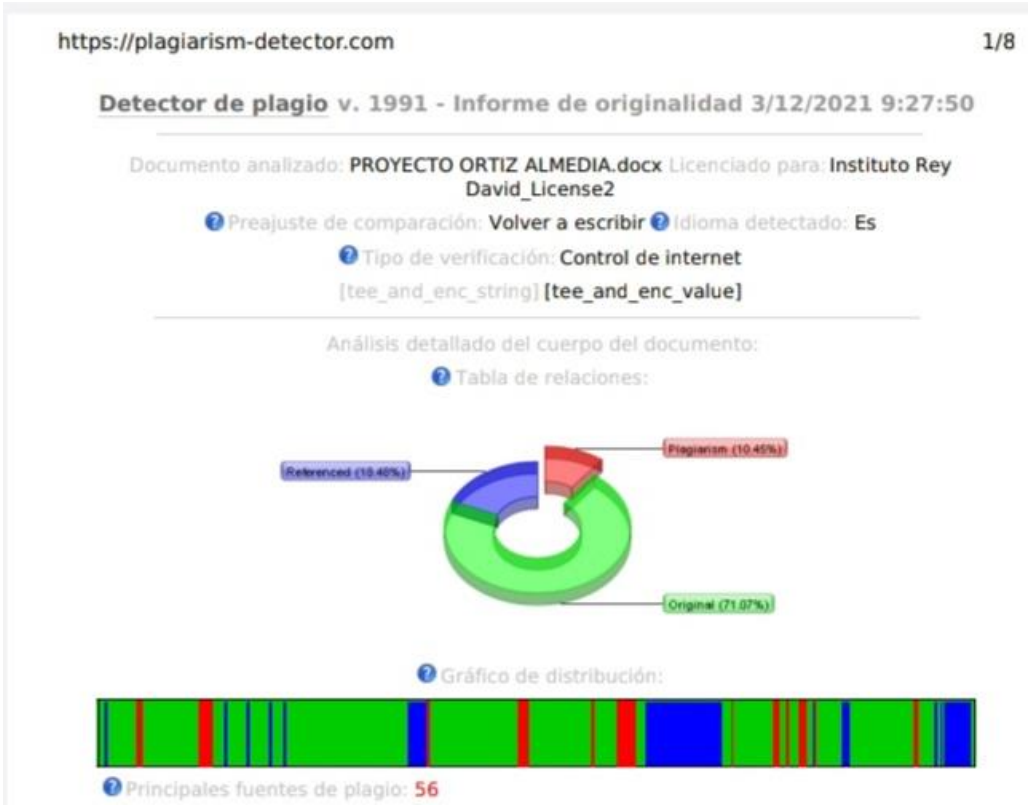
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (07 de agosto de 2008) actualizada a 2014. Quito. Registro Oficial Suplemento No. 398

Plan Nacional para el Buen Vivir. (2013-2017). Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (25 de junio de 2012). Reformada 2016. Registro Oficial Suplemento 731.

Anexos 2

Certificado de Antiplagio



https://plagiarism-detector.com 1/8

Detector de plagio v. 1991 - Informe de originalidad 3/12/2021 9:27:50

Documento analizado: PROYECTO ORTIZ ALMEDIA.docx Licenciado para: Instituto Rey David_License2

Preajuste de comparación: Volver a escribir Idioma detectado: Es

Tipo de verificación: Control de internet

[tee_and_enc_string] [tee_and_enc_value]

Análisis detallado del cuerpo del documento:

Tabla de relaciones:

Gráfico de distribución:

Principales fuentes de plagio: 56