



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE**

**DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO**

**CARRERA DE DERECHO**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y  
TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

**TEMA**

**APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE  
INFRINGEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS**

**TUTOR**

**Msc. MILTON MODESTO GARCIA CASTRO**

**AUTORA**

**TATIANA MARIANELLA VILLAVICENCIO MUÑOZ**

**GUAYAQUIL**

**2022**

<b>REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>	
<b>FICHA DE REGISTRO DE TESIS</b>	
<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b> Aplicación de sanciones de tercera velocidad para los que infringen el deber objetivo de cuidado de los ciclistas.	
<b>AUTORES:</b>  Tatiana Marianella Villavicencio  Muñoz	<b>REVISORES O TUTORES:</b>  MsC. Milton Modesto García Castro
<b>INSTITUCIÓN:</b>  Universidad Laica Vicente  Rocafuerte de Guayaquil	<b>Grado obtenido:</b>  Abogado de los juzgados y tribunales de la República del Ecuador.
<b>FACULTAD:</b>  De ciencias sociales y Derecho	<b>CARRERA:</b>  Derecho
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>  2022	<b>N. DE PAGS:</b>  90
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b> Derecho.	
<b>PALABRAS CLAVE:</b> Accidente, Muerte, Seguridad vial, Vehículo.	

**RESUMEN:** En la presente investigación titulada: APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE INFRINGEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS. Tiene como objetivo general analizar jurídicamente el deber objetivo de cuidado en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena específicamente en la vía Punta Carnero, estudiando las diferentes doctrinas que sustentan la figura jurídica en mención. Determinando todos sus antecedentes y evolución a lo largo de la historia del deber objetivo de cuidado en los ciclistas. Se utilizó la metodología deductiva, entre los tipos de investigación usados tenemos: la histórica, documental, explicativa, descriptiva, el enfoque utilizado en la presente investigación es: mixto, cualitativa y cuantitativa, para las técnicas e instrumentos se utilizó la entrevista y encuesta.

<b>N. DE REGISTRO (en base de datos):</b>	<b>N. DE CLASIFICACIÓN:</b>
---	-----------------------------

**DIRECCIÓN URL (tesis en la web):**

<b>ADJUNTO PDF:</b>	<b>SI</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>NO</b> <input type="checkbox"/>
---------------------	---	------------------------------------

<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b> Tatiana Marianella Muñoz Villavicencio	<b>Teléfono:</b> 0963642661	<b>E-mail:</b> <a href="mailto:tvillavicenciom@ulvr.ed.ec">tvillavicenciom@ulvr.ed.ec</a>
--	--------------------------------	--

<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	Mg. Diana Almeida Aguilera Decana Teléfono: (04) 2596500 Ext. 253 E-mail: <a href="mailto:info@ulvr.edu.ec">info@ulvr.edu.ec</a> MsC. Cristina Franco Cortázar
------------------------------------	--

	<p>Ab. directora de carrera Derecho</p> <p>Teléfono: (04) 2596500 Ext. 233</p> <p>E-mail: cfrancoc@ulvr.edu.ec</p>
--	--

# CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

[Visualizador de documentos](#)

## Turnitin Informe de Originalidad

Procesado el: 31-ago-2021 11:54 -05

Identificador: 1634997254

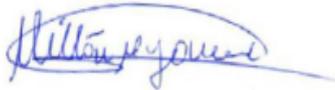
Número de palabras: 20654

Entregado: 1

Primera Versión Tesis Por Tatiana Marianella Muñoz  
Villavicencio

Similitud según fuente	
Índice de similitud	
3%	
Internet Sources:	3%
Publicaciones:	1%
Trabajos del estudiante:	0%

Firma:



MsC Milton Modesto García Castro

C.C. 0906617139

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

### DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

La estudiante egresada Tatiana Marianella Villavicencio Muñoz declaro bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, (**APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE INFRIGUEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS**), corresponde totalmente a la suscrita y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autora:

A handwritten signature in blue ink, reading "Tatiana Villavicencio", is written over a circular stamp. The signature is fluid and cursive.

Tatiana Marianella Villavicencio Muñoz  
C.I. 2450000738

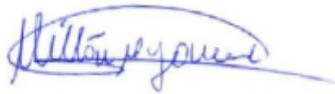
## **CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE INFRINGEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

### **CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE INFRINGEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS, presentado por el estudiante Tatiana Marianella Muñoz Villavicencio, como requisito previo, para optar al Título de abogado de los juzgados y tribunales de la República del Ecuador encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



MsC Milton Modesto García Castro

C.C. 0906617139

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco principalmente a mis padres, hermanas y abuelita por haberme apoyado dándome fuerzas para seguir adelante en mis estudios universitarios y haberlos culminado.

A mis sobrinos por ser motivo de seguir esforzándome para ser mejor por ellos.

A mis docentes por haberme inculcado sus conocimientos durante esta época universitaria.

A mis compañeros que me aportaron con su apoyo durante este proceso.

Y finalmente agradezco a Lunita por haberme acompañado y no abandonarme en cada momento.

Tatiana Marianella Villavicencio Muñoz

## **DEDICATORIA**

Dedico este proyecto de investigación a mis padres, por haberme apoyado y alentándome.

A mis angelitos que están en el cielo cuidándome.

Tatiana Marianella Villavicencio Muñoz.

## RESUMEN

En la presente investigación titulada: APLICACIÓN DE SANCIONES DE TERCERA VELOCIDAD PARA LOS QUE INFRINGEN EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DE LOS CICLISTAS. Tiene como objetivo general analizar jurídicamente el deber objetivo de cuidado en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena específicamente en la vía Punta Carnero, estudiando las diferentes doctrinas que sustenta la figura jurídica en mención. Determinando todos sus antecedentes y evolución a lo largo de la historia del deber objetivo de cuidado en los ciclistas.

Se utilizó la metodología deductiva, entre los tipos de investigación usados tenemos: la histórica, documental, explicativa, descriptiva, el enfoque utilizado en la presente investigación es: mixto, cualitativa y cuantitativa, para las técnicas e instrumentos se utilizó la entrevista y encuesta.

La conclusión fundamental conforme a los abogados entrevistados indica que es responsabilidad netamente del cantón Salinas de la Provincia de Santa Elena- Punta Carnero, y que a través de su municipio se encarguen en realizar cambios distintos que marquen una ruta de mejores días para los ciclistas y de ejecutar la presente ordenanza municipal conforme a los antecedentes antes visto, como son los resultados en las encuestas realizada a ciclistas sus derechos están siendo vulnerados.

**Palabras claves:** Accidente, Muerte, Seguridad vial, Vehículo.

## **ABSTRACT**

In the present investigation titled: APPLICATION OF THIRD-SPEED SANCTIONS FOR THOSE WHO INFRINGE THE OBJECTIVE DUTY OF CARE OF CYCLISTS. Its general objective is to legally analyze the objective duty of care in the Salinas canton of the Santa Elena province, specifically on the Punta Carnero road, studying the different doctrines that support the legal figure in question. Determining all its antecedents and evolution throughout the history of the objective duty of care in cyclists. The deductive methodology was used, among the types of research used we have: the historical, documentary, explanatory, descriptive, the approach used in this research is: mixed, qualitative and quantitative, for the techniques and instruments the interview and survey were used.

**Keywords:** Accident, Death, Road Safety, Vehicle

## ÍNDICE GENERAL

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO.....	v
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES.....	vi
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR.....	vii
AGRADECIMIENTO.....	viii
DEDICATORIA .....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT .....	xi
ÍNDICE GENERAL.....	xii
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I.....	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Planteamiento del Problema .....	2
1.3 Formulación Del Problema.....	4
1.4 Sistematización del problema.....	4
1.4 Objetivos de la investigación.....	4
1.4.1 Objetivo General.....	4
1.4.2 Objetivos Específicos .....	5
1.5 Justificación de la investigación .....	5
1.6 Delimitación Del Problema .....	6
1.7 Hipótesis .....	6

1.8.1 Variable Independiente .....	7
1.8.2 Variable Dependiente .....	7
1.9 Líneas de Investigación .....	7
CAPÍTULO II .....	8
2. MARCO TEÓRICO .....	8
2.1.1 Antecedentes de la investigación.....	8
2.1.2 La infracción.....	9
2.1.3 Elementos de la infracción .....	9
2.1.3.1 El acto .....	9
2.1.3.2 La antijuricidad .....	9
2.1.3.3 La culpabilidad .....	9
2.1.3.4 La tipicidad .....	10
2.1.4 Accidentes de tránsito.....	10
2.1.5 Deber objetivo del cuidado.....	13
2.1.6 Tipos del deber de cuidado.....	14
2.1.6.1 El deber subjetivo de cuidado .....	14
2.1.6.2 El deber objetivo de cuidado .....	14
2.1.7 Tipos de infracciones de tránsito en la legislación ecuatoriana.....	16
2.1.8 Lesiones en accidentes de tránsito.....	16
2.1.8.1 El principio de confianza frente al deber objetivo del cuidado .....	17
2.1.9 Tipología penal, bienes jurídicos, daño y reparación integral .....	18

2.1.10 La reparación integral de las víctimas de accidentes de tránsito en la Constitución de la República del Ecuador.....	19
2.1.11 Motivación del deber objetivo de cuidado en las sentencias de accidentes de tránsito.....	19
2.1.12 Principios Generales en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial .....	20
2.1.13 El principio de Inocencia en Tratados y Convenios Internacionales.....	21
2.1.14 Las consecuencias del exceso de velocidad .....	22
2.1.15 El impacto de conducir bajo los efectos del alcohol .....	22
2.1.16 Competencia de la víctima o autopuesta en peligro de la victima .....	23
2.1.17 Accidentes de tránsito con resultado la muerte del ciclista .....	23
2.1.18 Incremento de riesgo permitido y creación del riesgo jurídicamente relevante ...	23
2.2 Marco conceptual .....	24
2.2.1 Accidente de tránsito .....	24
2.2.2 Educación vial .....	25
2.2.3 Exceso de velocidad .....	25
2.2.4 Deber objetivo de cuidado.....	26
2.2.5 Tráfico .....	26
2.2.6 Velocidad inadecuada.....	26
2.2.7 Imprudencia.....	26
2.2.8 Conductor .....	27
2.2.9 Infracción.....	27

2.3 Marco legal.....	27
2.3.1 Constitución de la República del Ecuador.....	27
2.3.2 Código Orgánico Integral Penal .....	28
2.3.3 Derecho comparado .....	32
2.3.3.1 Código Penal Colombiano .....	32
CAPÍTULO III.....	33
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	33
3.1 Metodología.....	33
3.1.1 Método deductivo .....	33
3.2 Tipo de investigación .....	33
3.2.1 Documental:.....	34
3.2.2 Explicativo .....	34
3.2.3 Descriptivo.....	34
3.3 Enfoque .....	35
3.3.1 Investigación cualitativa .....	35
3.3.2 Cuantitativo.....	35
3.4 Técnica e instrumentos .....	35
3.4.1 Técnicas de investigación bibliográfica:.....	35
3.5 Instrumento y recolección de datos .....	36
3.5.1 Encuesta.....	36
3.5.2 Entrevista .....	36

3.6 Población .....	36
3.7 Muestra .....	37
ENCUESTA .....	39
ENTREVISTAS .....	50
CAPÍTULO IV .....	59
INFORME FINAL .....	59
CONCLUSIONES .....	60
RECOMENDACIONES .....	61
BIBLIOGRAFIA .....	62
ANEXOS .....	66

### **INDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Incumplimiento del deber objetivo de cuidado en ciclistas .....	15
Tabla 2 Consultas atendidas a los ciclistas por parte de la comisión de tránsito del Ecuador .....	15
Tabla 3 .....	16
Tabla 4 Tipología penal, bienes jurídicos, daño y reparación integral .....	18
Tabla 5 Campo de estudio .....	36
Tabla 6 Muestra .....	38
Tabla 7 Verdadera aplicación del deber objetivo de cuidado para los ciclistas .....	40
Tabla 8 Realice Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo de cuidado .....	41

Tabla 9 Como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una Ordenanza Municipal .....	42
Tabla 10 Se impongan multas a los que infrinjan las leyes de tránsito.....	43
Tabla 11 Si el Gobierno Autónomo descentralizado del cantón Salinas .....	44
Tabla 12 Considera necesario la creación de una ordenanza municipal .....	45
Tabla 13 Cree una Ordenanza Municipal que beneficie a los ciclistas.....	46
Tabla 14 En acatar las disposiciones que se establezcan en una Ordenanza Municipal .....	47
Tabla 15 En que se incorpore en la vía Punta Carnero mayores señaléticas .....	48
Tabla 16 Considera usted necesario implementar la materia de seguridad .....	49
Tabla 17 Preguntas.....	66

### **INDICE DE GRÁFICO**

Gráfico 1 Verdadera aplicación del deber objetivo de cuidado .....	40
Gráfico 2 Realice Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo de cuidado.....	41
Gráfico 3 Como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una Ordenanza Municipal .....	42
Gráfico 4 Se impongan multas a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito .....	43
Gráfico 5 Si el gobierno autónomo descentralizado del cantón salinas .....	44
Gráfico 6 Como ciclista ve necesaria la creación de una Ordenanza Municipal .....	45
Gráfico 7 De acuerdo en que se cree una Ordenanza Municipal que beneficie.....	46
Gráfico 8 De acuerdo en acatar las disposiciones que se establezcan en una ordenanza municipal.....	47

Gráfico 9 En que se incorpore en la vía Punta Carnero .....	48
Gráfico 10 Implementar la materia de seguridad vial .....	49

## **ANEXOS**

Anexo 1 .....	66
Anexo 2 de evidencia fotográfica .....	71

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación es un análisis jurídico sobre el deber objetivo de cuidado, considerando las fuentes del derecho pertinentes, respecto al riesgo jurídicamente permitido en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. De igual forma, comprende un estudio de la aplicabilidad del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito.

En el primer capítulo el planteamiento del problema examina el deber objetivo de cuidado en función de la libre y segura circulación de los ciclistas, así mismo contiene formulación, sistematización, justificación, delimitación, con los objetivos generales y específicos enfocados en el planteamiento del problema, así como la hipótesis.

En el segundo capítulo localizaremos el marco teórico de la investigación, se realizó una investigación doctrinaria de lo que significa el deber objetivo de cuidado, su relación en los delitos de característica culposa como son los accidentes de tránsito, así como también observaremos y realizaremos comparaciones con normativas extranjeras.

En el tercer capítulo se despliega la metodología aplicada al presente proyecto de investigación, el marco de la investigación, el tipo de investigación que se ha realizado, instrumento de recolección de datos como la entrevista y encuestas. Para finalizar se analiza la población y la muestra escogida para poder establecer los resultados obtenidos con los instrumentos antes mencionados de una forma confiable.

En este capítulo encontraremos detalladamente el informe de la investigación, así como sus conclusiones y recomendaciones que se han llegado junto con la propuesta dando como solución a la problemática normativa que actualmente tenemos.

# CAPÍTULO I

## 1.1 Tema

“Aplicación de sanciones de tercera velocidad para los que infringen el deber objetivo de cuidado de los ciclistas”

## 1.2 Planteamiento del Problema

Conforme al Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se establece que en las carreteras, los conductores de vehículos automotores de cuatro o más ruedas, deberán respetar la preferencia que tienen los motociclistas, similares y ciclistas. De tal manera que la falta de cumplimiento por parte de los conductores de vehículos automotores tiene consecuencias tales como, pérdidas de vida en la carretera vía a punta carnero, parroquia ubicada en el cantón Salinas.

Tal como también está tipificado en la ley, anteriormente mencionada, los vehículos en sus desplazamientos, mantendrán una distancia lateral de seguridad mínima de 1.5 metros y una mayor distancia cuando rebasen o adelanten a ciclistas, motociclistas y carretas. La velocidad y el exceso de velocidad se utilizan como ejemplo de un problema de seguridad vial para ilustrar cómo se pueden medir las distintas dimensiones. Cada año, la vida de aproximadamente 1,35 millones de personas se ve truncada como resultado de un accidente de tráfico. Entre 20 y 50 millones más de personas sufren lesiones no mortales, y muchas de ellas sufren una discapacidad como resultado de su lesión.

Los traumatismos causados por el tránsito causan pérdidas económicas considerables a las personas, sus familias y las naciones en su conjunto. Estas pérdidas surgen del costo del tratamiento, así como de la pérdida de productividad de las personas que se encuentran ya en deceso o discapacitadas debido a las lesiones, y de los miembros de la familia que necesitan ausentarse del trabajo o de la escuela para atender a los heridos. Los accidentes de tráfico cuestan a la mayoría de los países el 3% de su presupuesto general del estado.

La seguridad vial tiene como objetivo garantizar un sistema de transporte seguro para todos los conductores de la calzada. Este enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a sufrir lesiones graves en accidentes de tráfico y reconoce que el sistema debe diseñarse para perdonar

los errores humanos. Las piedras angulares de este enfoque son carreteras y bordes de carreteras seguras, velocidades seguras, vehículos seguros y usuarios de carreteras seguros, todos los cuales deben abordarse para eliminar choques fatales y reducir lesiones graves. El diseño de carreteras puede tener un impacto considerable en su seguridad. Idealmente, las carreteras deberían diseñarse teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la carretera. Esto significaría asegurarse de que haya instalaciones adecuadas para peatones, ciclistas y motociclistas. Medidas como senderos, carriles para bicicletas, puntos de cruce seguros y otras medidas para calmar el tráfico pueden ser críticas para reducir el riesgo de lesiones entre estos usuarios de la vía.

Los vehículos seguros desempeñan un papel fundamental para evitar choques y reducir la probabilidad de lesiones graves. Hay una serie de regulaciones de la ONU sobre seguridad de vehículos que, si se aplicaran a los estándares de fabricación y producción de los países, potencialmente salvarían muchas vidas. Estos incluyen exigir a los fabricantes de vehículos que cumplan con las regulaciones de impacto frontal y lateral, que incluyan un control electrónico de estabilidad (para evitar el sobreviraje) y que se aseguren de que todos los vehículos tengan bolsas de aire y cinturones de seguridad. Sin estas normas básicas, el riesgo de lesiones por accidentes de tránsito, tanto para los que están en el vehículo como para los que están fuera de él, aumenta considerablemente.

De acuerdo al planteamiento del problema de la presente investigación, es necesario indicar que en la provincia de Santa Elena específicamente en Punta Carnero, existe una carencia de una ordenanza municipal que coadyuve a la disminución de los accidentes de tránsito en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena Punta Carnero. Los retrasos en la detección y la atención de las personas implicadas en un accidente de tráfico aumentan la gravedad de las lesiones. La atención de las lesiones después de un accidente es extremadamente urgente: retrasos de minutos pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte. Mejorar la atención posterior a un accidente requiere garantizar el acceso a una atención pre hospitalaria oportuna y mejorar la calidad de la atención pre hospitalaria y hospitalaria, por ejemplo, mediante programas de formación especializada.

En tal sentido que, en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Se evidencia que los conductores se encuentran bajo los efectos del alcohol, uso del cinturón de seguridad, límites de velocidad, y sistemas de retención infantil, no se puede lograr la reducción

esperada de muertes y lesiones relacionadas con conductas específicas. Por lo tanto, si la ley de tránsito no se cumple, tendrán muy pocas posibilidades de influir en el comportamiento. La aplicación efectiva incluye establecer, actualizar periódicamente y hacer cumplir las leyes a nivel nacional, municipal y local que abordan los factores de riesgo antes mencionados. Incluye también la definición de sanciones apropiadas. Cuando se produce accidente de tránsito en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena en la vía Punta Carnero, el conductor incumple con el límite de velocidad, lo cual hace que provoque accidentes de tránsito en la vía Punta Carnero, en tal sentido que no existe una ordenanza que proteja a los ciclistas y por ende siguen siendo víctimas. Por lo tanto, es de carácter necesario y de obligatorio cumplimiento para reducir los accidentes por parte de conductores que infrinjan el deber objetivo de cuidado.

### **1.3 Formulación Del Problema**

¿De qué manera la falta de una ordenanza municipal vulnera el derecho de libre tránsito a los ciclistas que transitan en la vía Punta Carnero del cantón Salinas provincia de Santa Elena?

### **1.4 Sistematización del problema**

¿Qué efectos jurídicos provocaría la creación de una ordenanza municipal en materia de tránsito que proteja la integridad física de los ciclistas en el sector Punta Carnero en el cantón Salinas de la Provincia de Santa Elena?

¿Qué derechos se estarían vulnerando al momento de que el ciclista no cuenta con una ordenanza municipal para salvaguardar su integridad y no quedar en estado de abandono la víctima?

¿Qué derechos se estarían garantizando al emitir una ordenanza municipal a favor de los ciclistas de Punta Carnero?

### **1.4 Objetivos de la investigación**

#### ***1.4.1 Objetivo General***

Analizar de qué forma la aplicación de una ordenanza municipal de tránsito protegería a los ciclistas que circulan por el sector Punta Carnero, Cantón Salinas.

### ***1.4.2 Objetivos Específicos***

Demostrar cómo la falta de aplicación de una ordenanza de tránsito incide en que existan accidentes de tránsito en contra de ciclistas

Establecer de qué forma la falta de seguridad vial comprende una vulneración de derechos de los ciclistas que transitan por la vía Punta Carnero

Proponer una ordenanza municipal que reduzca el índice de accidentes de tránsito en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena específicamente en Punta Carnero

### **1.5 Justificación de la investigación**

El uso de medios de transporte es indispensable al momento de realizar las labores diarias ya sean estudios, trabajo, etc. Ya sean medios de transporte propios o de uso comunitario como lo es el transporte público, dentro de esta necesidad se encuentra el uso de bicicletas como alternativa a los coches tanto por su fácil adquisición por su bajo costo, y su practicidad al usarse en pequeñas ciudades. Pero al ser este un vehículo no tan macizo en comparación a medios de transporte motorizados, tienden a tener una relativa vulnerabilidad por el tema de accidentes. La inseguridad vial sigue siendo una de las principales causas de muerte en el país, incluso, en los actuales momentos, cuando existe una severa restricción de movilidad vehicular y peatonal en calles y carreteras.

El deber de cuidado es entendido como aquella conducta que habría seguido un hombre razonable en la misma situación del autor, razón por la cual se lo considera un concepto normativo y objetivo debido a que lo importante para su determinación de su contenido no tiene importancia el cuidado que el sujeto pudo observar, conocer y evitar, sino solo que debió conocer y evitar. En definitiva, la falta de cuidado requerido en el ámbito de relación es un concepto objetivo, porque surge desde el ordenamiento jurídico en su conjunto y su regulación de la vida social, y es normativo valorativo, porque se deriva de la valoración que le merece una determinada acción dentro del ámbito situacional determinado.

De tal forma que para minimizar la accidentabilidad entre ciclistas y automovilistas, se debe considerar la relación de la causa que las originan para que así estas tengan sentido teniendo como principal recomendación que imparta suficiente información tanto a usuarios de bicicletas como

de automóviles, precisamente de temas sobre normativas y leyes de tránsito para ciclistas, contravenciones en caso de quebrantamiento de leyes, uso correcto de la ciclovía, respeto a la señalización impartida para ciclistas y automotores, seguridad vial y prevención de accidentes, temas de gran relevancia para mantener un sano tránsito y convivencia entre usuarios de ambos vehículos.

Es así que la presente investigación se fundamenta en la problemática existente correspondiente al irrespeto en la forma de conducción de ciertos tenedores de licencias para manejo de vehículos cuando transitan por la vía Punta Carnero del cantón Salinas, donde según registros de la ANT entre enero y diciembre del 2021 sucedieron 220 accidentes contra ciclistas. La participación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal es necesaria a fine encontrar soluciones para muchos de los ciclistas que transitan por esta ruta. Esta tesis va encaminada a orientar la necesidad de promulgación de una ordenanza municipal a través del gobierno autónomo descentralizado del cantón Salinas y sea concordancia con la Ley Orgánica de Transporte y evitar accidentes de tránsito.

## **1.6 Delimitación Del Problema**

**Campo:** Social-urbano

**Área:** Riesgos ciclísticos cometidos por conductores en la vía Punta Carnero.

**Aspecto:** Análisis de los riesgos viales por el irrespeto de los conductores de la vía Punta Carnero en la provincia de Santa Elena.

**Tiempo:** 2021

**Espacio:** Santa Elena

**Población:** Ciclistas de la vía Punta Carnero de la provincia de Santa Elena.

## **1.7 Hipótesis**

Si se crea una ordenanza municipal de control de tránsito que favorezca a los ciclistas, se protegería la integridad física de los ciclistas que circulan por la vía Punta Carnero, Cantón Salinas.

### **1.8.1 Variable Independiente**

Falta de una ordenanza municipal para los conductores que infringen el deber objetivo de cuidado en la vía Punta Carnero.

### **1.8.2 Variable Dependiente**

Inseguridad a la que están expuestos los ciclistas que transitan en la vía Punta Carnero.

### **1.9 Líneas de Investigación**

Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación.

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO TEÓRICO

#### 2.1.1 Antecedentes de la investigación

En el presente capítulo, se analizará el deber objetivo de cuidado frente a los ciclistas del cantón Salinas, provincia de Santa Elena, sus bases teóricas, fundamentos y antecedentes que servirán de aporte a los objetivos de la investigación, a través de estudios científicos y bibliográfica referencial:

En su tesis sobre de las penas por negligencia, impericia e imprudencia y los accidentes de tránsito de la universidad técnica de Cotopaxi Latacunga- Ecuador, manifiesta que: La sociedad que tenga una cultura favorecedora de accidentes de tránsito puede moldearla a través del aprendizaje de nuevas formas de comportamiento en la vía (Yáñez , 2016, pág. 5)

La responsabilidad objetiva de cuidado se comprende en un concepto tanto en materia civil y penal, dentro del derecho civil se lo toma en cuenta con daño producido al bien jurídico protegido cuyo dueño del bien tendrá que responder a la reparación civil, es decir es responsable civilmente , mientras tanto que en el derecho penal hace referencia a los bienes jurídicos puestos en peligro ya sea de forma culposa o dolosa que traen consecuencias tanto jurídicas como la pena privativa de libertad como también en lo económico al tener una sentencia condenatoria ejecutoriada. Los especialistas en materia de tránsito (Yáñez & Baquerizo ) indican que:

En la tesis sobre Desarrollo de la cultura vial de los peatones de la Ciudadela Universitaria a través de un manual de prevención y capacitación” de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, manifiesta que: los accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia del peatón se pueden prevenir a gran medida realizando campañas de capacitación acerca de la responsabilidad de los peatones en la vía. (pág. 2016).

En la actualidad, convivimos en una sociedad de riesgos, donde la legislación ecuatoriana establece características del riesgo permitido. El propio Derecho penal lo concreta como no permitido, prohibiéndolo ya por su peligrosidad concreta o abstracta.

## **2.1.2 La infracción**

Nuestro Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 18 expresamente da una definición: “Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.” (2016, pág. 37)

Infracción son hechos que al momento de sancionar son flexibles dependiendo de la gravedad de la infracción cometida.

## **2.1.3 Elementos de la infracción**

### ***2.1.3.1 El acto***

Conocido también como conducta, según los juristas Ortega & Alban “*Acto es el elemento de hecho, inicial y básico del delito*” (pág. 7).

El acto jurídico es aquel hecho jurídico humano ilícito que debe ser sancionado mediante leyes del derecho, en este caso el Código Orgánico Integral Penal.

### ***2.1.3.2 La antijuricidad***

Los especialistas en derecho penal Ortega & Albán manifiestan: “Lo antijurídico-penal en concreto se dará en todos aquellos casos en que la conducta humana vulnere un derecho reconocido por parte del Estado, que se considera de especial importancia, por lo cual su lesión constituye delito” (pág. 8).

Se relaciona donde hay acciones típicas que son contrarias a las reglas de comportamiento del ser humano.

### ***2.1.3.3 La culpabilidad***

Los juristas Ortega, Albán, & Cuesta indican “*La culpabilidad también denominada reprochabilidad, es un juicio normativo derivado del mal ejercicio de la libertad. Se censura al*

*sujeto por la no adecuación de su comportamiento a la norma cuando podía y debía hacerlo”*  
(pág. 9).

La culpabilidad es aquel donde se responsabiliza a una persona de los actos, y así seguir con un juicio de reproche, tomando en cuenta nuestras leyes ecuatorianas, en este caso el Código Orgánico Integral Penal considerando si es imputable o no.

#### **2.1.3.4 La tipicidad**

Es necesario indicar según Ortega, Albán, & Cuesta la tipicidad es:

La conducta humana para que llegue a ser considerado como delictiva, debe ser típica, es decir debe coincidir con alguno de los diferentes tipos penales plasmados en la ley penal, si no se encuentra tipificado no se consideraría como delito (pág. 10).

La tipicidad es lo que está establecido en la ley penal de lo que se considera prohibido y que en efectivamente se verifique a la persona que los cometió, se le impone una pena.

#### **2.1.4 Accidentes de tránsito**

En primer lugar, debemos mencionar que los accidentes de tránsito son conocidos por varias denominaciones como: accidente de tráfico, accidente de tránsito, accidente vial, accidente automovilístico, siniestro de tráfico, además este suceso es bien conocido por todas las personas pues en la actualidad este fenómeno es común en el mundo, esto responde a una evolución en lo que respecta a la creación de los automotores y del transporte en general. De ahí que algunos datos importantes son por ejemplo que el primer accidente de tránsito del que se tiene registro en el mundo sucedió en:

Londres, hace más de 100 años. La noticia se difundió de este modo: “El 17 de Agosto de 1886, Bridget Driscoll, una madre Londinense de 44 años, se convirtió en la primera víctima fatal de un vehículo motorizado. Los testigos del accidente afirmaron que el auto circulaba a una velocidad tremenda, calculada en 12,8 km/h. (Casi trece kilómetros por hora) “Esto no debe suceder nunca más”, sentenció el juez de Instrucción a cargo de la causa (Guillermo, De espanes , Sánchez , & Kassiopea, 2014).

Este suceso no fue el único pero si el primero que conllevaría a plantearse una normativa, pues los accidentes fueron proliferando a medida que se iba evolucionando en los medios de transporte dentro de las ciudades, este acontecer desembocó en que en la actualidad se haya establecido todo un sistema de leyes, que tiene por objetivo el regular el tránsito en las ciudades y países, además procura que los accidentes de tráfico no se incrementen y produzcan un caos en la organización y movilidad de las personas, ya que es frecuente ver o ser parte de fenómenos como estos.

Sin embargo de ser un suceso común, la mayoría de hombres o ciudadanos no conocen sobre el concepto ni pueden definir esta clase de fenómenos, de ahí que la palabra accidente, tomada aisladamente significa “Suceso eventual que altere el orden regular de las cosas” (Guillermo & Santos Cundin , 2014, pág. 15), pero esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segunda acepción pues dice: “*Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas*”. (Guillermo & Santos Cundin , 2014, pág. 15).

Ahora cuando se pretende definir al concepto de accidente de tránsito, no sólo se debe tener en cuenta que estamos hablando de un suceso eventual o una alteración en la vida diaria de los seres humanos, sino que esta indisposición se da en el ámbito del tránsito o también llamado tráfico vehicular. Por ende, el accidente de tránsito puede ser definido en forma general como:

Un perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables, al abandono y cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito. (Guillermo, De espanes , Sánchez , & Kassiopea, 2014, pág. 99).

Por la amplitud del concepto no se permite diferenciar cada una de las causas que originan un accidente de tránsito, sin embargo, una de las causas que refleja la característica de causalidad de la acción es el concepto de falla mecánica, que aflora como una alteración eventual del orden regular y significa también una alteración o indisposición que priva del movimiento. Pero qué es esto de la causalidad, si bien el concepto de accidente de tránsito quedó explicado con la cita anterior, desde un ámbito jurídico este fenómeno envuelve una serie de características, como el aspecto de casualidad o de caso fortuito y en este sentido dentro del derecho se habla comúnmente

de “daños causados por mero accidente” en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria.

Es decir que todo accidente de tránsito conlleva a una circunstancia que puede traducirse en ocasionar lesiones a los conductores, pasajeros o transeúntes que se movilizaban a diario, motivo por el cual se implanta una normativa legal para que esta clase de acontecimientos no desemboquen en problemas aún mayores, de ahí que la Ley reguladora de este suceso ha establecido caracteres básicos para sobrellevar todo un sistema que organice y solucione los posibles problemas que el tránsito dentro de una ciudad o país conllevan. Si hablamos de antecedentes de legislación sobre accidentes de tránsito, se advierte que esta clase de normas aparecieron conjuntamente con la proliferación de automotores en las ciudades, en un trabajo realizado por la investigadora Sharon L. Cohen se denota esta característica:

Es así que el registro obligatorio de automóviles fue una de las primeras normas de tráfico en los Estados Unidos. Nueva York se convirtió en el modelo a seguir en 1901 por ser el primer estado en exigir a los propietarios de automóviles registrar sus vehículos. (Guillermo, De espanes , Sánchez , & Kassiopea, 2014, pág. 32)

Este puede considerarse como el primer antecedente de la legislación sobre el tránsito vehicular, según Cohen todo el aparato de las leyes de tránsito fue evolucionando vertiginosamente, ya que para el año 1920, las placas de circulación eran obligatorias en todos los Estados de Norte América y aunque tomó más tiempo para que se exigiera una licencia de conducción, para 1935, aproximadamente 39 estados norte americanos emitían licencias.

Pero antes de todo este ordenamiento, quien propuso toda esta clase de leyes y controles a la movilidad vehicular en las ciudades fue: William P. Éno, que mediante el libro "Rules of the Road" escrito por él en 1903, introduce muchas normas de circulación, tales como la necesidad de que el tráfico lento se mantuviera a la derecha y los coches solo pudieran adelantar por la izquierda, así como las calles de un solo sentido, cruces peatonales, las señales de alto y las islas de seguridad, por eso es considerado como el padre de la seguridad vial.

### 2.1.5 Deber objetivo del cuidado

Deber objetivo de cuidado podríamos precisar que los delitos imprudentes como la creación de un riesgo típicamente relevante para el ordenamiento jurídico penal, esto es, la infracción de una norma que justamente previene una clase de riesgos conforme a la finalidad de la norma, y que tratándose de delitos imprudentes de resultado lesivo para la sociedad.

El COIP respecto al deber objetivo de cuidado: El COIP extiende el concepto de la culpa a partir de la infracción del deber objetivo de cuidado en el Art. 27 expresando: Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Al respecto el profesor Muñoz Conde indica:

El núcleo del tipo de injusto del delito imprudente consiste, por tanto, en la divergencia entre la conducta realmente realizada y la que debía haber sido realizada en virtud del deber de cuidado que, objetivamente, era necesario observar y que cualquier persona situada en las circunstancias del autor podía haber observado (Muñoz, Francisco, pág. 284).

Al respecto de este concepto, es preciso indicar que el Ordenamiento Jurídico penal ecuatoriano, exige a los ciudadanos el cumplimiento del debido cuidado en la realización de cada una de las actividades que se desenvuelve los individuos, dicha observancia se identificará mediante varios parámetros que regulan su actuación, la cual la sociedad está obligada a cumplir para poder vivir en armonía.

Para un mejor entendimiento, seguimos citando al maestro Muñoz Conde que indica:

Lo esencial del tipo de injusto del delito imprudente no es la simple causación de un resultado, sino la forma en que se realiza la acción. Si los vehículos de A y B chocan en una curva, quedando A y B gravemente lesionados, es evidente que A y B han causado por igual dicho resultado. Pero para saber quién conducía imprudentemente y, por tanto, quien debe responder del resultado producido, no basta con establecer esta simple conexión causal, sino que es preciso, además saber, quien actuaba diligentemente y quién no.

Y si por ejemplo, sabemos que A al tomar la curva se cerró sobre la izquierda invadiendo el lateral contrario por donde venía B conduciendo correctamente, ya sabemos también quién es

el que ha realizado el tipo de injusto de un delito imprudente. Ello, naturalmente, sin perjuicio de comprobar ulteriormente la presencia de otros elementos de la teoría del delito, como la antijuridicidad y la culpabilidad en orden a la exigencia de una responsabilidad penal (Muñoz, F, 2005).

### **2.1.6 Tipos del deber de cuidado**

Los tipos de deber objetivo de cuidado de acuerdo a la doctrina y la legislación extranjera son:

#### ***2.1.6.1 El deber subjetivo de cuidado***

En este sentido el deber subjetivo de cuidado se refiere a la potencialidad de nivel de preparaciones del autor que agravan la imprudencia y falta de conocimiento en la conducción y no tiene las pautas necesarias para salir a afrontar un delito en los carriles. *“Para hablar del deber subjetivo de Cuidado, debemos considerar la capacidad tanto física como psicológica del Sujeto Activo. Así, el ciudadano con mayor formación y conocimientos, mayor será su responsabilidad penal frente a un delito imprudente”*. (Astudillo, 2015, pág. 41).

#### ***2.1.6.2 El deber objetivo de cuidado***

El deber objetivo de cuidado, en la mayoría de los casos, se encuentra constituido por una serie de reglas de diverso origen y fundamento, pues pueden provenir de leyes, reglamentos, ordenanzas, entre otras de usos y costumbres propios de una actividad determinada y como ya se dijo conforman la denomina *lex artis*. (Astudillo, 2015, pág. 42).

Con respecto a la cita pre citada son conductas exigibles a las personas como tal, en tal sentido que no respetan los reglamentos de tránsito logrando así los accidentes de tránsito que son cometidos en la provincia de Santa Elena- Punta carnero.

Tabla 1 Incumplimiento del deber objetivo de cuidado en ciclistas

<b>Comisión de tránsito del Ecuador</b>	
<b>2019</b>	
<b>Santa Elena</b>	<b>20</b>
<b>Conductores en estado de ebriedad</b>	<b>17</b>

Fuente: Comisión de tránsito del Ecuador (2022)

Elaborado por: Villavicencio (2022)

Tabla 2 Consultas atendidas a los ciclistas por parte de la comisión de tránsito del Ecuador

<b>Comisión de tránsito del Ecuador</b>	
<b>2020</b>	
<b>Ciclistas</b>	<b>120</b>

Fuente: Turnos emitidos por la comisión de tránsito (2021)

Causas ingresadas desde el 2017-2021 por parte del conductor de un vehículo en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena, dato que ha sido proporcionado por la Comisión de tránsito del Ecuador a fin de corroborar el presente proyecto de investigación.

El deber objetivo de cuidado es un problema creciente en nuestro cantón Salinas de la provincia de Santa Elena, incluso existiendo un incremento en los accidentes de conductores ocasionados a ciclistas 2019. Se debe tener en consideración que al no existir una ordenanza municipal que permita dar respaldo a los agentes de tránsito y poder sancionar a estos conductores precautelando la seguridad en la vía para los ciclistas, por lo tanto se lo debe fomentar a las gestiones de la Comisión de tránsito del Ecuador.

A continuación:

Tabla 3

<b>Cantidad de citaciones generadas en Santa Elena</b>	<b>Enero –Dic 2021</b> <b>34066</b>
<b>Accidentes de tránsito en la vía Punta Carnero a ciclistas</b>	<b>Enero- Dic 2021</b> <b>220</b>
<b>Citaciones en operativos de control</b>	<b>Enero- Dic 2021</b> <b>1970</b>
<b>Vehículos retenidos</b>	<b>Enero - Dic 2021</b> <b>7047</b>
<b>Heridos</b>	<b>Enero- Dic 2021</b> <b>6789</b>

Fuente: Comisión de tránsito del Ecuador (2021)

### 2.1.7 Tipos de infracciones de tránsito en la legislación ecuatoriana

(...) La mayoría de los accidentes de tránsito que se registran en las diferentes vías, carreteras, calles de las diferentes provincias y ciudades del país, dejan daños materiales en los vehículos. Estos accidentes de tránsito suceden de diferentes maneras, en algunas ocasiones, solo intervienen un móvil o vehículo, es decir puede sufrir un volcamiento, puede colisionarse con algún objeto (...)

### 2.1.8 Lesiones en accidentes de tránsito

Son las producidas como consecuencia de un suceso de tránsito en el que el ser humano resulta con daños en su cuerpo que puede ser de carácter leve, mediano o incluso grave.

Los doctrinarios Sotomayor, Vivar, Arguello & Izurieta (2020) afirman que “ *en general el ser humano no sufre lesiones debido al contacto directo y violento con objetos duros, por lo que tales lesiones suelen indicar la dirección relativa del impacto* ” (pág. 30).

### **2.1.8.1 El principio de confianza frente al deber objetivo del cuidado**

El principio de confianza nace de la perspectiva de que las personas proceden de conformidad de las normas sociales y legales cuyo propósito es de evitar y causar daños a terceros. A partir de este supuesto se reconoce a nivel de doctrina la existencia de un principio de confianza que contiene la esencia de asumir como regla general de comportamiento que las personas se conducen de acuerdo con las expectativas de comportamiento. “*El principio de confianza adquiere una especial relevancia en sociedades organizadas, en las que la división de trabajo libera al ciudadano competente de un control sobre las actuaciones de los demás*”. (Jacobs, Junther, 1996)

Este principio es de suma importancia para negar un incremento prohibido del riesgo del cual se exceptúa la imputación en la imprudencia cuando el individuo procedió conforme a derecho y que lo hizo confiando que los demás también lo harán y, como resultado de su conducta confiada, se produjo un resultado típico. Resumido en otras palabras, si es la propia víctima que con su propio comportamiento contribuye o favorece de manera decisiva a la realización del tipo penal, no responde penalmente. El maestro Claus Roxin sustenta nuestra teoría que indica:

Este principio dice, en su forma más genérica que quien, durante el tráfico vehicular, se comportare de conformidad con las reglas deberá poder confiar en que otros también lo harán en tanto no existieren puntos de referencia concretos para suponer lo contrario. (Roxin, Claus, pág. 196).

El tratadista Jakobs afirma que: “*El deber de cuidado es aquel emergente de la norma que prohíbe la conducta y que no toda previsibilidad del resultado tiene relevancia jurídico penal a título de imprudencia, es relevante la previsibilidad de aquel riesgo que sobrepasa el riesgo permitido y que además es objetivamente imputable*”. (Natasha & Lavecchia, 2016).

## 2.1.9 Tipología penal, bienes jurídicos, daño y reparación integral

Tabla 4 Tipología penal, bienes jurídicos, daño y reparación integral

<b>Tipo penal</b>	<b>Bien jurídico</b>	<b>Daño</b>	<b>Reparación integral</b>
Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	Derecho a la vida	Si	Si
Art 377.- Muerte culposa	Derecho a la vida	Si	Si
Art 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra	Derecho a la vida.	Si	Si
Art 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito	Derecho a la integridad personal	Si	Si
Art 380.- Daños materiales	Derecho al patrimonio	No	No
Art 381.- Exceso de pasajeros en transporte público Art 382.- Daños mecánicos previsibles en transporte público.	Adelantamiento del derecho penal.	No	No

Fuente: Código orgánico Integral Penal

Elaborado por: Villavicencio, T (2021).

En las contravenciones de tránsito, no existe antijuridicidad material toda vez que por regla general no representan daño en su consumación y por ello no se habilita de modo generalizado la aplicación de penas privativas de libertad sino principalmente penas no privativas de libertad, por lo que en atención a tales criterios se clasifican en contravenciones de primera a séptima clase. De igual forma, la ausencia de lesividad en las contravenciones no justifica la imposición de mecanismos de reparación integral.

Es por esta razón que la regla general de no lesividad en las contravenciones de tránsito, por excepción la contravención de tercera clase prevista en el número 1 del artículo 387 del Código Orgánico Integral Penal, consistente en daños materiales con un valor inferior a dos salarios básicos unificados se sanciona con pena pecuniaria equivalente al 50% de un salario y la reducción de 9 puntos en la licencia de conducir, tipo contravencional en que es aplicable la reparación en la indemnización de daños y perjuicios por el daño inferido.

#### **2.1.10 La reparación integral de las víctimas de accidentes de tránsito en la Constitución de la República del Ecuador**

Cuando se produce un accidente de tránsito las consecuencias que se derivan son varias, entre las principales están los daños ocasionados a los seres humanos, tales como: lesiones, heridas, incapacidades, hasta la muerte; además daños materiales producidos en los vehículos participantes. En nuestra carta Magna establece que cuando hay un accidente de tránsito la reparación integral a la víctima carece de mecanismos objetivos en la norma para establecer una indemnización justa. Como bien manifiesta el tratadista Peruano Ortega & Trazegnien (...) interpreta el accidente de tránsito como: *“El accidente, ya no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, distinta de responsabilidad por 25 acto ilícito y de la responsabilidad contractual* (pág. 24). El accidente de tránsito es todo suceso poco fortuito en donde se altera el tránsito en las vías de circulación en el cual tendrá por consecuencia sanciones jurídicas por el acto cometido.

#### **2.1.11 Motivación del deber objetivo de cuidado en las sentencias de accidentes de tránsito**

Mediante la siguiente sentencia judicial, es necesario poder determinar la motivación que realizan los administradores de justicia sobre el deber objetivo de cuidado por parte de los

conductores que infringen el deber objetivo de cuidado, el caso práctico que me permito utilizar y análisis referente es el siguiente:

Al respecto la sentencia que declara la culpabilidad del conductor por lesiones ha dicho:

En la sentencia No° 06282201800100 indica que: (...) “Constituye la violación al deber objetivo de cuidado, por lo que han creado normas, tanto legales, como reglamentarias que rigen para la conducción de vehículos, los códigos de ética de los profesionales”. (Sotomayor, Vivar, Arguello, 2019).

De la presente sentencia es importante indicar la violación al deber objetivo de cuidado, por lo tanto los conductores que infringen la velocidad en la vía Punta carnero son los responsables de los accidentes cometidos a los ciclistas es importante tomar en consideración como resuelve el juez extendiendo actualmente este presente jurisprudencial que guía a los administradores de justicia en poder hacer justicia y evitar más accidentes en la vía.

#### **2.1.12 Principios Generales en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial**

La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se fundamenta en los siguientes principios generales que son: derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, la formalización del sector la lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. También tiene concordancia con lo dispone la Constitución de la República del Ecuador, recayendo en el Estado la obligación de emitir políticas públicas para alcanzar el buen vivir de los ecuatorianos, esto implica para transportista y peatones que tienen la gran responsabilidad que se cumplan a cabalidad todos estos principios. (Nicoll, 2018, pág. 42).

Derecho a la vida es un derecho reconocido en nuestra constitución de la república del Ecuador, con esto pretendemos decir que la vida es tener tanto la libertad y seguridad sin que sean sometidos a torturas, penas o cualquier trato inhumano, cuyo cuidado están a cargo del estado y evidentemente del ordenamiento jurídico.

Dentro del contexto mismo y de la protección de la norma podemos manifestar que las libertades que nos garantiza este derecho lo interpretamos como el de poder entrar y salir del país, a la libertad de mudarse al territorio que uno desee, y sobre todo la libertad de viajar por el territorio del país que se reside, pero para ello debe existir los medios o mecanismos adecuados para poder gozar de la libre movilidad como son las vías de tránsito pública, como por ejemplo las calles, avenidas, pistas, puentes, etc. Es necesario contar con una nueva ordenanza municipal, que sea particularmente técnica, que de forma general tome en consideración diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la problemática actual que atraviesan los ciclistas de punta carnero, de la inseguridad vial que se encuentran actualmente. La ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en su artículo 2 manifiesta claramente que los principios fundamentales de creación de dicha ley tienen como objeto es de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, del espacio público en beneficio de todas las personas que transitan por las vías.

### **2.1.13 El principio de Inocencia en Tratados y Convenios Internacionales**

En el numeral 1 del Artículo 11 de la Declaración Universal de Derechos Humanos se Tipifica “toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa”.

Es necesario poder indicar que toda persona es inocente hasta que se demuestre lo contrario y es necesario poder manifestar que tanto el presunto implicado debe tener todas las garantías básicas de protección y de igual manera la propia víctima, teniendo muy en claro que ambos tienen el derecho a la defensa sin restricción alguna.

En el numeral 2 del Artículo 8 del Pacto de San José de Costa Rica se tipifica el principio de inocencia “Toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad”. A más de ser un principio absoluto la presunción de inocencia, el agente tránsito así como el fiscal y el juez, deben tener en cuenta que todos estamos expuestos en algún momento de nuestra vida a estar involucrados en el cometimiento de infracciones y delitos culposos como los de tránsito, por lo que para imponer una medida cautelar

o informar a una persona que va a ser aprehendida se debe actuar desde la posición del infractor y de las víctimas para que exista equilibrio.

Como bien indica el Pacto San José en su artículo 8 debemos tener en cuenta que tanto al supuesto culpable y así mismo a la víctima del accidente por andar en bicicleta se ven en la necesidad de tener una defensa técnica y que el estado ecuatoriano le brinden todas las garantías básicas constitucionales.

#### **2.1.14 Las consecuencias del exceso de velocidad**

Una de las graves consecuencias de la excesiva velocidad de un automotor es el tiempo de reacción necesario para frenar en caso de una emergencia, puesto que eleva en gran posibilidad de que la o el conductor pierda el control total de reacción frente a imprevistos, es por eso que aumenta el riesgo innecesariamente de accidentes de tránsito y de la gravedad por la propia negligencia al sobrepasar el riesgo jurídicamente permitido cuando ocurren estos eventos de desgracias.

#### **2.1.15 El impacto de conducir bajo los efectos del alcohol**

Dentro de la legislación jurídica penal ecuatoriano, entiéndase como el COIP, siempre se ha observado el hecho de la voluntad humana que es la que rige el accionar de las personas a través del raciocinio, y que como resultado de los actos imprudentes por voluntad propia traen consigo consecuencias jurídicas graves, como es conducir bajo los efectos del alcohol. Es por este principio que, en materia penal, se tiene muy en cuenta la voluntad o conciencia de las personas al momento de cometer un ilícito, que en el caso objeto de estudio de este proyecto de investigación son los accidentes de tránsito.

Recordemos también que al conducir en estado de embriaguez transgrede indudablemente el deber objetivo de cuidado, y que responderemos tanto civil y penalmente al momento de causar un accidente de tránsito. La infracción que se persigue no es solamente el accidente de tránsito causado, sino la violación al deber objetivo de cuidado efectuada por el infractor.

### **2.1.16 Competencia de la víctima o autopuesta en peligro de la víctima**

De acuerdo a la presente cita es necesario indicar que la víctima también es responsable de la protección de sus bienes jurídicos y poder auto cuidarse haciendo prevalecer el bien jurídico protegido se refiere al derecho a la vida

Como víctima podemos entender: Es el titular de un bien jurídico penal garantizado, que ha sido vulnerado o puesto en peligro por la conducta del sujeto agente de la infracción; se puede decir que, es el sujeto pasivo de la infracción penal. No está por demás resaltar que la víctima, es la persona directamente ofendida por otras y que puede ser agraviada o ser indirectamente perjudicada por el delito (Astudillo, 2015, pág. 65).

### **2.1.17 Accidentes de tránsito con resultado la muerte del ciclista**

Es responsabilidad del conductor mantener una velocidad adecuada para así evitar que por medio de una desconcentración pueda causar la muerte a un ciclista que circule en la vía de Santa Elena- Punta Carnero.

Como víctima podemos entender: Es el titular de un bien jurídico penal garantizado, que ha sido vulnerado o puesto en peligro por la conducta del sujeto agente de la infracción; se puede decir que, es el sujeto pasivo de la infracción penal. No está por demás resaltar que la víctima, es la persona directamente ofendida por otras y que puede ser agraviada o ser indirectamente perjudicada por el delito. (Caivinagua, 2016 , pág. 122).

### **2.1.18 Incremento de riesgo permitido y creación del riesgo jurídicamente relevante**

En el desarrollo de la sociedad, a lo largo de la historia existen actividades humanas riesgosas, pero necesarias para el desenvolvimiento de la sociedad moderna, las cuales son aceptadas por su utilidad social, implicando un riesgo permitido en el quehacer humano. La vida en sociedad supone la asunción de ciertos riesgos tolerados por las personas y el ordenamiento jurídico.

En el caso de que una conducta humana sobrepase los límites de los referidos riesgos, el derecho penal entrará a remediar el daño en caso de que se produzca un resultado lesivo, pero este último no basta para configurar la conducta imprudente. La connotación del riesgo creado no es una simple relación causa -efecto, sino una en la que, se pueda atribuir racionalmente una responsabilidad. Por ejemplo: Si A, regala un boleto de 47 Manuel Cancio Meliá “Conducta de la víctima e imputación objetiva en derecho penal”. A fin de que este se muera, como producto de algún accidente que pudiera sufrir la aeronave. Tal conducta no tendrá relevancia jurídica penal, aun si efectivamente se produjera un accidente y falleciera B, toda vez que la invitación de viaje, efectuada por A, no genera un riesgo relevante, ni hace que se incremente el riesgo permitido. Además, la acción descrita no contiene en sí un hecho reprochable por el derecho penal.

Esta vertiente da como resultado cuando la conducta del autor no ha significado un incremento del riesgo permitido porque el resultado se hubiera producido igualmente, aunque el autor hubiera actuado con la diligencia debida de cuidado por la imprudencia o negligencia de la propia víctima, se plantea tener en cuenta la intervención de la víctima en el suceso. Consideramos que este punto de vista debe ser aplicable para todo delito culposo siendo esto importante ya que se reconoce que la calificación de una conducta como permitida o desaprobada no depende de la intención del autor. La responsabilidad jurídico-penal perennemente se basa en la trasgresión de un rol dentro de la sociedad, pues la doctrina de la imputación objetiva envuelve la introducción de elementos valorativos que establecen cuáles son los límites de la libertad de actuación de los individuos y por ello implica, innegablemente, el establecimiento de esferas de responsabilidad penal.

## **2.2 Marco conceptual**

### **2.2.1 Accidente de tránsito**

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (Estefania 2016, pág. 26).

Lo que determina esta doctrina es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

### **2.2.2 Educación vial**

(...) Nos referimos a procesos que involucran a la enseñanza y el aprendizaje, en los que se incluyen no sólo aspectos de carácter conceptual, sino también -y más importante aún- aspectos referidos a conductas, actitudes y habilidades que son sumamente importantes para un tránsito seguro y organizado. A estas características, se le deben agregar otras que no se circunscriben solamente a lo pedagógico, sino que se amplían y abarcan lo social, cultural y económico (Natasha & Lavecchia, 2016, pág. 22).

La educación vial se define como una serie de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer al momento de transitar por la vía pública, ya sea como conductor de cualquier tipo de vehículo automóvil, motocicleta, bicicleta o como peatón. La educación vial es una parte importante dentro de lo que es la formación ciudadana, ya que fomenta la cultura de respeto hacia la vida propia y la de las demás personas.

### **2.2.3 Exceso de velocidad**

Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo. Llantas lisas y desgastadas. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. (Estefania 2016, pág 37).

El exceso de velocidad es un problema social, de las malas condiciones mecánicas y personas que se aprovechan de la capacidad de sus vehículos a motor y pueden causar afectaciones en autopistas, carreteras y vías urbanas.

#### **2.2.4 Deber objetivo de cuidado**

Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo. Llantas lisas y desgastadas. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. (Caivinagua, 2016 , pág. 135).

#### **2.2.5 Tráfico**

(...) *“Está conformado por las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones”* (Diccionario panhispánico del español jurídico, s.f.).

Circulación de vehículos o peatones llamados peatones en las vías públicas que se dirigen a un lugar de destino.

#### **2.2.6 Velocidad inadecuada**

*“Velocidad que no se aguanta a las condiciones del vehículo, la vía, el conductor o el tráfico”* (Diccionario panhispánico del español jurídico, s.f.).

La velocidad inadecuada se trata de cuando el conductor del vehículo se excede del límite de lo establecido en las leyes de tránsito.

#### **2.2.7 Imprudencia**

*“Genéricamente, la falta de prudencia de precaución”*. (Guillermo Cabanellas de Torres, 1998).

Acto que colocan en peligro a otras personas o a uno mismo y que puede ocasionar actos irrevocables ya sean graves o leves que son consideradas netamente como un delito.

## **2.2.8 Conductor**

“Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o está a cargo de los mandos adicionales destinados al aprendizaje de la conducción” (Diccionario panhispánico del español jurídico, s.f.).

Con respecto al conductor que maneja un automóvil con dirección y volante al mando de vehículos, conductor es la persona que tiene a cargo la seguridad vial, todo conductor está obligado a obedecer distintas normas de acuerdo al vehículo (que puede tener motor o no), el lugar y el momento en el cual lo utilizan. Por ejemplo: La conducción segura de un carro implica prestar atención a diversas cuestiones.

## **2.2.9 Infracción**

“De esta definición se puede establecer claramente los elementos esenciales de los que está conformado la infracción penal, y estos son: la conducta o el acto que es realizado por la persona, la tipicidad, antijuridicidad y la culpabilidad” (Almendáriz, 2018, pág. 7)

Una infracción, será por haber infringido la ley. Esto, ya que si lo que se infringe es la ley penal, no se trataría de una infracción sino de un delito, la conducta o el acto que es realizado por la persona es castigado penalmente.

## **2.3 Marco legal**

### **2.3.1 Constitución de la República del Ecuador**

**Art 32.-** La Salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir. (Asamblea Nacional, 2008).

El derecho a la salud consagrado en nuestra carta magna, es base primordial para que las autoridades municipales del cantón Salinas de la provincia de Santa Elena Punta- Carnero den

prioridad al ciclista, pudiendo así dar relevancia al ambiente sano y sin problemas que debe vivir cada ciclista que se dedica hacer deporte en la vía Punta Carnero.

**Art. 76.-** En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. 7 (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

El debido proceso es parte fundamental de cada proceso, se debe entender que es de rango superior y en materia de tránsito al momento de cometer un accidente el conductor de un vehículo este asuma la responsabilidad y estando obligados los administradores de justicia acatar y aplicar el debido proceso sin menoscabar los derechos, porque de lo contrario atentaría contra el estado de Derecho y no existiría una verdadera justicia para el ciclista.

### **2.3.2 Código Orgánico Integral Penal**

**Art. 371.-**Infracciones de tránsito.-“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.” (Código orgánico integral penal, 2021).

Es evidente la forma de proceder de los conductores manteniendo una velocidad alta, de tal manera que se mantiene como un cimiento fundamental por parte del andamiaje jurídico la Infracción de Tránsito se tiene a la Culpa, por cuanto el injusto penal de tránsito es el producto de varios factores o formas de culpa fundamental y entre ellos se encuentra la imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de las normativas de tránsito vigentes incurridas tanto por conductores, ciclistas en la vía Santa Elena- Punta Carnero.

**Art. 375.-**Uso de vehículo para la comisión de delitos.-La persona que al conducir un vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de su responsabilidad

como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes. (Código orgánico integral penal, 2021).

Es necesario indicar que al momento que un conductor realiza sus actividades en un vehículo debe hacerlo con las debidas precauciones y sin violentar los derechos de la víctima en este caso el ciclista que transita en la vía Punta Carnero. Es por esta razón que es necesaria la creación de una ordenanza municipal que beneficie a los ciclistas y se limite la velocidad a los conductores de vehículos.

**Art. 376.-**Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.-La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora. (Código orgánico integral penal, 2021).

El conductor que causare la muerte al ciclista es el responsable de poder cumplir una sanción, estando contemplado en nuestra ley penal al existir una falta de atención por parte de las autoridades municipales de la provincia de Santa Elena- Punta Carnero. De tal manera que el cuidado a los ciclistas no deba pasar por desapercibido y por esta razón se protejan los derechos de los ciclistas teniendo así un menor índice de muertes culposas por accidente de tránsito.

**Art. 383.-**Conducción de vehículo con llantas en mal estado.-La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (Código orgánico integral penal, 2021).

Es responsabilidad del conductor un correcto mantenimiento del vehículo en tal sentido, que se puedan evitar usar llantas en mal estado, es importante también la incorporación de una ordenanza municipal que permita beneficiar a los ciclistas y limitar velocidad a los conductores. De tal manera se evidencia que en la vía Punta Carnero es necesario un mayor control y prohibir que excedan la velocidad e incorporando una ordenanza municipal que sirva de apoyo para los ciclistas.

**Art. 641.-Procedimiento expedito.**-Las contravenciones penales, de tránsito e infracciones y contra los derechos de las personas usuarias y consumidoras y otros agentes del mercado serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente, la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde, podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrá en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso

Es necesario indicar que de acuerdo al presente procedimiento es presentado para el juzgamiento de las contravenciones y poder agilizar la justicia para el ciclista que viene a ser la víctima, a través de la concepción de los principios de oralidad, concentración, contradicción, lealtad procesal. La misma que permitirá al juzgador poder dictar sentencia en la misma audiencia.

**Art. 640.-Procedimiento directo.**-El procedimiento deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente Código y las siguientes reglas:

1. Este procedimiento concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, la cual se regirá con las reglas generales previstas en este Código.
2. Procederá únicamente en los delitos calificados como flagrantes sancionados con pena máxima privativa de la libertad de hasta cinco años y los delitos contra la propiedad cuyo monto no exceda de treinta salarios básicos unificados del trabajador en general, calificados como flagrantes. Se excluirá de este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública, delitos contra la inviolabilidad de la vida e integridad personal y contra la libertad personal con resultado de muerte, contra la integridad sexual y reproductiva, y los delitos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.
3. La o el juez de garantías penales será competente para resolver este procedimiento.

4. Una vez calificada la flagrancia la o el juzgador señalará día y hora para realizar la audiencia de juicio directo en el plazo máximo de veinte días dentro del cual las partes podrán solicitar a la o el fiscal la práctica de diligencias y actuaciones necesarias.

5. Hasta tres días antes de la audiencia, las partes realizarán el anuncio de pruebas por escrito. Si el procesado tiene una prueba fundamental que evidencie su estado de inocencia, y que no pudo conocerla, reproducirla o no tener acceso anterior, podrá presentarla en la misma audiencia de juicio directo.

6. No procede el diferimiento de la audiencia de juicio directo. De considerar necesario de forma motivada de oficio o a petición de parte, la o el juzgador podrá suspender el curso de la audiencia por una sola vez, con indicación del día y hora para su continuación, que no podrá exceder de quince días a partir de la fecha de su inicio.

7. La o el juzgador al declarar iniciada la audiencia de juicio, solicitará a las partes que se pronuncien sobre la existencia de vicios formales, cuestiones de procedibilidad, prejudicialidad, validez procesal, exclusión de pruebas y las demás previstas en los artículos 601 y 604, momento en el cual la o el fiscal podrá abstenerse de acusar y la o el juzgador dictar auto de sobreseimiento, con lo que concluirá la audiencia. De existir acusación fiscal se continuará con la audiencia de juicio, aplicando las reglas para la etapa de juicio prevista en el artículo 609 y siguiente de este Código.

8. Si la persona procesada no asiste a la audiencia, la o el juzgador podrá disponer su detención con el único fin de hacerla comparecer. Si no se puede ejecutar la detención se procederá conforme con las reglas de este Código. 9. De la sentencia dictada en esta audiencia se podrá interponer los recursos establecidos en este Código. (Código orgánico integral penal, 2021).

El procedimiento directo es netamente innovador, que concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, y directamente se emita una sentencia condenatoria para el conductor de un vehículo y así mismo cumpliendo con la justicia que favorezca al ciclista y sirva de presente jurisprudencial para así evitar más accidente de tránsito en el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena Punta- Carnero.

### **2.3.3 Derecho comparado**

#### **2.3.3.1 Código Penal Colombiano**

**Artículo 23.** *“Culpa. La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo”* (Valdivieso, P, 2019, pág. 51).

El Código Penal Argentino: Por su parte, el Código Penal tipifica la infracción del Deber Objetivo de Cuidado de modo específico, a través de los delitos de homicidio culposo y de lesiones culposas, determinando así la mala praxis, mismas que sancionan a quienes resulten declarados culpables, con penas de prisión y de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión o de la actividad que por su ejercicio, haya sido generadora de la muerte o de la lesión. Referente al derecho comparado sobre el deber objetivo de cuidado es necesario que en materia de tránsito todos los accidentes son de carácter culposo frente a la impericia de los conductores y así mismo dando a conocer la imprudencia que cometen los ciclistas, debiendo tomar en consideración un mayor beneficio y que sirva de ejemplo para otros países.

## CAPÍTULO III

### 3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 3.1 Metodología

En este capítulo de este proyecto de investigación, se abordará el marco metodológico con el fin de obtener la debida información requerida, con el propósito de conocer el tema un estudio detallado y minucioso de los antecedentes y de la actualidad que vive el Ecuador en el ámbito de los accidentes de tránsito.

##### 3.1.1 Método deductivo

Este método de razonamiento consiste en tomar conclusiones para obtener explicaciones particulares. El método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios etcétera, de aplicación universal y de comprobada validez, para aplicarlos a soluciones o hechos particulares (Garay, Mario, & César, 2020, pág. 74).

Aplicación del método deductivo en la presente investigación: En el presente proyecto de investigación el método deductivo ha sido aplicado mediante el análisis de las diversas normativas como la Constitución de la República del Ecuador, el código integral penal, ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, derecho comparado con leyes de transito extranjeras, las mismas que se han utilizado como argumento para llegar a una determinada conclusión el cual es la creación de un plan vial que sirva de apoyo para el ciclista que transita en Santa Elena- Punta Carnero y se disminuyan los casos de accidentes a ciclistas en la vía. La misma que sirva de prevención también para los conductores.

#### 3.2 Tipo de investigación

En esta investigación utilicé lo que nos ha proporcionado varios tipos de investigación tales como:

### **3.2.1 Documental:**

*“La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio”* (Garay, Mario, & César, 2020).

Se ha aplicado este tipo de investigación mediante las diversas fuentes doctrinarias, legales y documentales, la misma que tiene como finalidad dar un mayor entendimiento de los tipos del deber objetivo de cuidado en el derecho penal, las mismas que están en la referencia bibliográfica.

### **3.2.2 Explicativo**

Así como se afirma que la investigación descriptiva es el nivel básico de la investigación científica, la investigación explicativa o causal es para muchos expertos el ideal y nivel culmen de la investigación no experimental, el modelo de investigación no experimental por antonomasia. (Garay, Mario, & César, 2020).

En el presente proyecto, al ser esta figura del deber objetivo de cuidado entre el conductor y el ciclista es notoria la falta de un plan de educación vial que beneficie a los ciclistas y así mismo tenga más cuidado el conductor que circula en la provincia de Santa Elena- Punta Carnero, finalmente se pueda explicar de forma más específica lo que se ha indicado en líneas anteriores como son los tipos del deber objetivo de cuidado y sus consecuencias por no contar con parámetros para los conductor y ciclistas, lo cual tiene sus consecuencias en el ámbito profesional.

### **3.2.3 Descriptivo**

*“Este tipo de estudio busca únicamente describir situaciones o acontecimientos; básicamente no está interesado en comprobar explicaciones, ni en probar determinadas hipótesis, ni en hacer predicciones. Con mucha frecuencia las descripciones se hacen por encuestas estudios por encuestas”* (Garay, Mario, & César, 2020).

Este tipo de investigación es utilizada en el proyecto al exponer doctrinas o artículos de normativas extranjeras de forma exacta al texto original y posterior describir de forma más específica y detallada lo que se ha expuesto en el presente proyecto de investigación.

### **3.3 Enfoque**

Se está realizando una investigación en la que se emplea el enfoque mixto que a través de fuentes investigativas alcanzamos información acerca del problema general de nuestra investigación. Y por otro lado también usamos el enfoque cuantitativo ya que mediante encuestas se obtiene datos reales y así mismo medibles.

#### ***3.3.1 Investigación cualitativa***

El enfoque cuantitativo se lo ha utilizado mediante las encuestas realizadas a los profesionales del derecho. “*Se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de un marco conceptual pertinente al problema analizado*” (Garay, Mario, & César, 2020).

#### ***3.3.2 Cuantitativo***

En este paradigma los datos no se reducen a números o a resultados estadísticos, sino a explicaciones y descripciones detalladas acerca de los fenómenos que se estudian así como del modo en que se suscitan las interacciones entre los individuos; por lo tanto, el enfoque cuantitativo proporciona profundidad a los datos, riqueza, interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas (Garay, Mario, & César, 2020).

El enfoque cualitativo se lo ha utilizado mediante las entrevistas a especialistas en derecho, expertos en penal- tránsito.

### **3.4 Técnica e instrumentos**

#### ***3.4.1 Técnicas de investigación bibliográfica:***

En el presente proyecto, las técnicas que se utilizará para obtener en lo establecido en los respectivos objetivos, se consideró la respectiva observación, tanto las encuestas y la revisión bibliográfica de las normas que se establecieron.

### **3.5 Instrumento y recolección de datos**

#### **3.5.1 Encuesta**

La encuesta al ser una “*técnica de recogida de datos a través de la interrogación de los sujetos cuya finalidad es la de obtener de manera sistemática medidas sobre los conceptos que se derivan de una problemática de investigación*” (López & Fachelli, 2015), podrá vincular en mayor medida el sector ciclista con el problema planteado dentro de esta investigación, otorgándonos una perspectiva más amplia que otorgue veracidad a nuestra investigación

La encuesta se constituye en diez preguntas en este trabajo de investigación el cual estuvo dirigido a ciclistas que transitan en la provincia de Santa Elena- Punta Carnero.

#### **3.5.2 Entrevista**

Este instrumento utilizado es de gran utilidad, dentro de la investigación, ya que constituye un apoyo en las investigaciones, con la finalidad de recabar datos, definiéndose como una conversación que tiene una finalidad determinada, como es conocer los detalles de la investigación. Este tipo de instrumento es desarrollado mediante un dialogo abierto, donde una persona realiza un conjunto de interrogantes a otras sobre un tema determinado y esta responde de acuerdo con su criterio y conocimiento (Garay, Mario, & César, 2020).

Está técnica fue utilizada en la presente investigación al entrevistar a una jueza acreditada por el consejo de la judicatura, a ciclistas de la provincia de Santa Elena- Punta Carnero y a dos especialistas en derecho penal- tránsito que se encuentran relacionados con el tema.

### **3.6 Población**

La población ha sido enfocada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero, este determino que existen 300 (trescientos) ciclistas de la provincia de Santa Elena, hasta el presente año 2021. Esta población es a la cual estarán dirigidas las encuestas.

#### **Tabla 5 Campo de estudio**

Fuente: Asociación de ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

<b>Población empleada a encuestar</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Instrumentos</b>
Ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero	300	Encuesta
Jueces y especialistas en derecho penal-tránsito	5	Entrevista
<b>Total</b>	<b>305</b>	

Fuente: Asociación de ciclistas de Santa Elena – Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T. (2021).

### 3.7 Muestra

La muestra es definida por Morlés citado por Mosquera & Enderica como: *“un conjunto característico de un universo o de una población, los cuales se concentran en uno o pocos elementos que se observan, no como un conjunto sino como una sola unidad”* (pág. 78).

En la presente investigación se tomó como muestra a ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero y se tomó en consideración la siguiente formula:

$$N = \frac{n}{(E)^2 (N-1)+1}$$

N= Tamaño de la muestra

E= Coeficiente de error 5%

n= Población universo

De acuerdo al avance de las técnicas e instrumentos de comunicación y la tecnología TIC nos permite acudir de acuerdo al cálculo en línea de la muestra como hemos procedido, lo que es conforme con los postulados de ULVRG y usamos la dirección electrónica <http://www.surveysoftware.net/sscalce.htm>

## Tabla 6 Muestra

de Muestra  
Significación  
Diseño de Encuestas  
Correlación  
Empresas de Entrevistas

### Calculadora de Tamaño de Muestras

Esta Calculadora de Tamaño de Muestras es un servicio público de Creative Research Systems. Se utiliza para determinar cuántas personas se deben entrevistar para obtener resultados representativos de la población objetivo con la precisión necesaria. Además permite determinar el nivel de confianza de una determinada muestra.

Antes de utilizar la calculadora de tamaño de muestras, usted debe entender el significado de dos términos. Éstos son: intervalo de confianza (confidence interval) y nivel de confianza (confidence level). Si desconoce el uso de dichas definiciones, oprima [aquí](#). Para más información acerca de los factores que afectan el tamaño de los intervalos de confianza, oprima [aquí](#).

Esta calculadora requiere mínimo Internet Explorer 3.0 o Netscape 3.0 o versiones actualizadas o navegador compatible. Deje en blanco la casilla de población si la población se desconoce o es grande.

**Precisar Tamaño de Muestra**

Nivel de Confianza:  95%  99%

Intervalo de Confianza:

Población:

Tamaño de Muestra preciso:

**Buscar Nivel de Confianza**

Figura 1 Precisión de tamaño de muestra

Fuente: The Survey System

Elaborado por: Villavicencio (2022)



## **UNIVERSIDAD LAICA "VICENTE ROCAFUERTE" DE GUAYAQUIL**

### **FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO**

#### **ENCUESTA**

#### **OBJETIVO:**

El objetivo de la presente encuesta es poder evaluar estadísticas utilizando un cuestionario pre diseñado cuyo fin presentar un resultado de un estudio sobre el deber objetivo de cuidado ante los ciclistas del Cantón Santa Elena- Punta Carnero.

**INDICACIONES:** Encuesta realizadas a ciclistas de Punta Carnero. Las preguntas van hacer contestadas de acuerdo al tema desarrollado y serán realizadas a ciclistas que transitan en la vía Punta Carnero.

**1.- ¿Cree usted que los conductores que transitan por la Vía Punta Carnero cumplen de forma rigurosa con el deber objetivo del cuidado?**

Tabla 7 Verdadera aplicación del deber objetivo de cuidado para los ciclistas

Escala	N° respuestas	% Respuestas
Totalmente de acuerdo	30	10%
De acuerdo	9	10%
Desacuerdo	90	50%
Totalmente en desacuerdo	40	30%
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021).

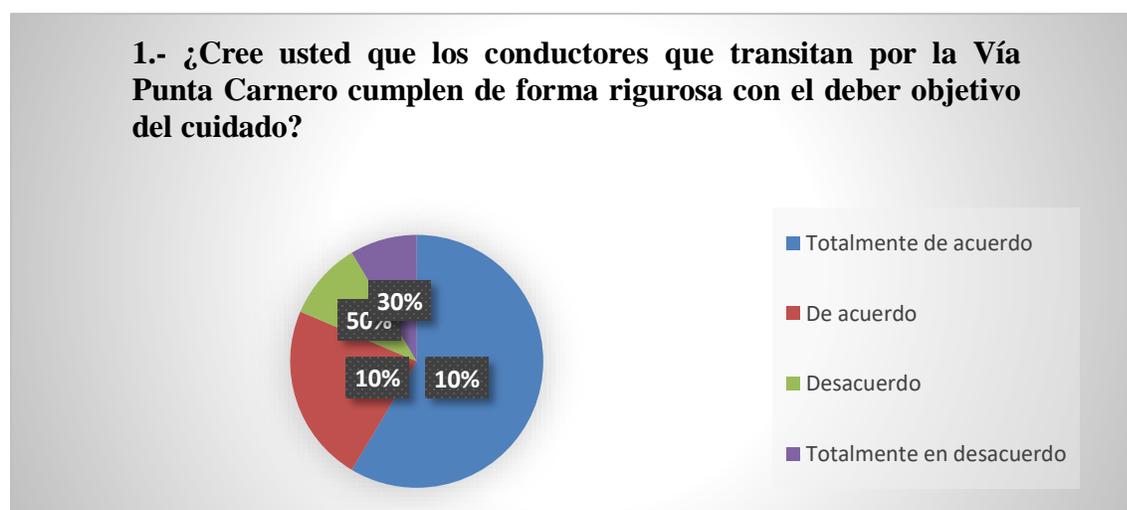


Gráfico 1 Verdadera aplicación del deber objetivo de cuidado

Fuente: Encuesta a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero (2021)

Elaborado por: Villavicencio, T (2021)

**Resultado:** De los 169 ciclistas encuestados en la provincia de Santa Elena- Punta Carnero que equivale al 10% están totalmente de acuerdo, el 10% que están de acuerdo en que exista una verdadera aplicación del deber objetivo de cuidado para los ciclistas, el 24% dice estar de acuerdo, el 50% está en desacuerdo y el 30% está totalmente en desacuerdo.

**2.- ¿Está usted de acuerdo que se realice una Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo del cuidado de los ciclistas en la vía punta Carnero?**

Tabla 8 Realice Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo de cuidado

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>90</b>	<b>50%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>40</b>	<b>30%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>30</b>	<b>10%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>9</b>	<b>10%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T (2021).

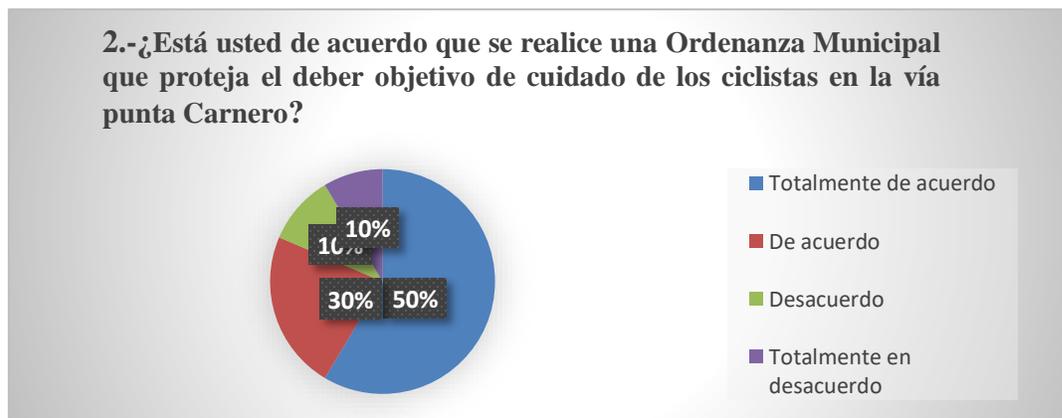


Gráfico 2 Realice Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo de cuidado

Fuente: Encuesta a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero (2021)

Elaborado: Villavicencio T. (2021)

**Resultado:** Sobre esta pregunta se reflejan que el 50% manifestó que está totalmente de acuerdo en que se realice una Ordenanza Municipal que proteja el deber objetivo de cuidado, el 30% dice estar de acuerdo, el 10% dijo estar en desacuerdo y el 10% totalmente en desacuerdo.

**3.- ¿Usted como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una Ordenanza para poder salvaguardar su bienestar y seguridad?**

Tabla 9 Como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una Ordenanza Municipal

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>80</b>	<b>51%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>50</b>	<b>29%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>30</b>	<b>10%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>9</b>	<b>10%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021)



Gráfico 3 Como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una Ordenanza Municipal

Fuente: Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T (2021).

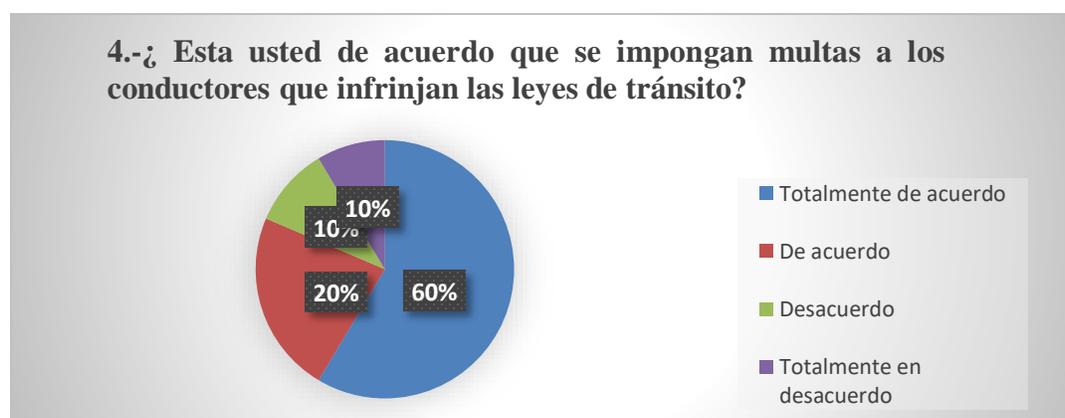
**Resultado:** Con respecto a esta pregunta el 51% dice estar totalmente de acuerdo en que se cree un proyecto de una Ordenanza Municipal para poder salvaguardar su bienestar y seguridad, el 30% está de acuerdo, el 9% en desacuerdo y tan solo el 10% dijo estar totalmente en desacuerdo, de ello se interpreta, la existente, necesidad de poder crear una Ordenanza Municipal para poder evitar que sigan menoscabando los derechos de los ciclista de Santa Elena- Punta Carnero.

**4.- ¿Está usted de acuerdo que se impongan multas a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito?**

**Tabla 10** Se impongan multas a los que infrinjan las leyes de tránsito

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>70</b>	<b>60%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>60</b>	<b>20%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>15</b>	<b>10%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>24</b>	<b>10%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021).



**Gráfico 4** Se impongan multas a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito

Fuente: Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T (2021)

**Resultado:** Con respecto a esta pregunta el 60% dice estar totalmente de acuerdo en que se impongan multas a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito, el 20% está de acuerdo, el 10% en desacuerdo y tan solo el 10% dijo estar totalmente en desacuerdo, de ello se interpreta, la existente, necesidad de poder imponer multas a los conductores que infrinjan las leyes de tránsito.

**5.- ¿Conoce usted si el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Salinas no ha dado la importancia necesaria a los ciclistas que transitan en la vía punta Carnero?**

**Tabla 11** Si el Gobierno Autónomo descentralizado del cantón Salinas

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>70</b>	<b>60%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>60</b>	<b>20%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>15</b>	<b>10%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>24</b>	<b>10%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021).



**Gráfico 5** Si el gobierno autónomo descentralizado del cantón salinas

**Fuente** Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero.

Elaborado: Villavicencio T. (2021).

**Resultado:** Sobre esta pregunta se reflejan que el 60% manifiesto que está totalmente de acuerdo en que el Gobierno Autónomo descentralizado no ha dado la importancia necesaria para los ciclistas, el 15% dice estar de acuerdo, el 12% dijo estar en desacuerdo y el 13% totalmente en desacuerdo.

## 6.- ¿Considera necesario la creación de una Ordenanza Municipal?

Tabla 12 Considera necesario la creación de una ordenanza municipal

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>65</b>	<b>65%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>62</b>	<b>15%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>15</b>	<b>18%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>27</b>	<b>2%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021)

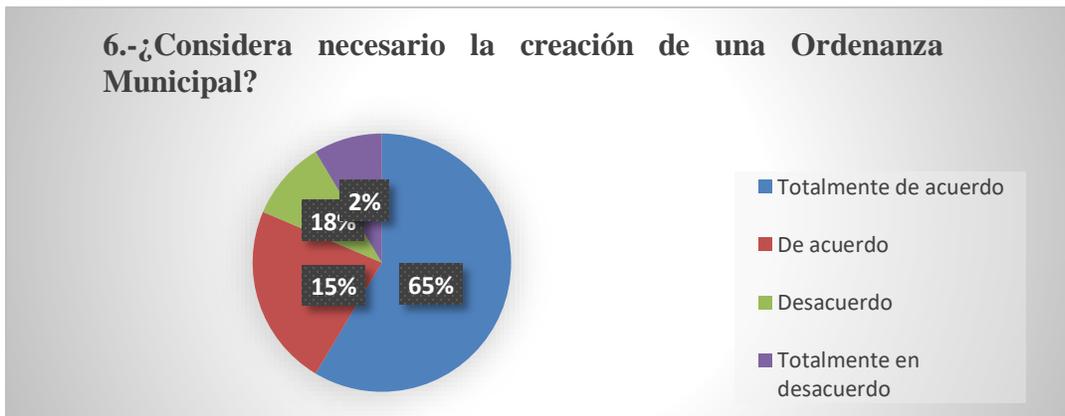


Gráfico 6 Como ciclista ve necesaria la creación de una Ordenanza Municipal

Fuente: Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado: Villavicencio T. (2021).

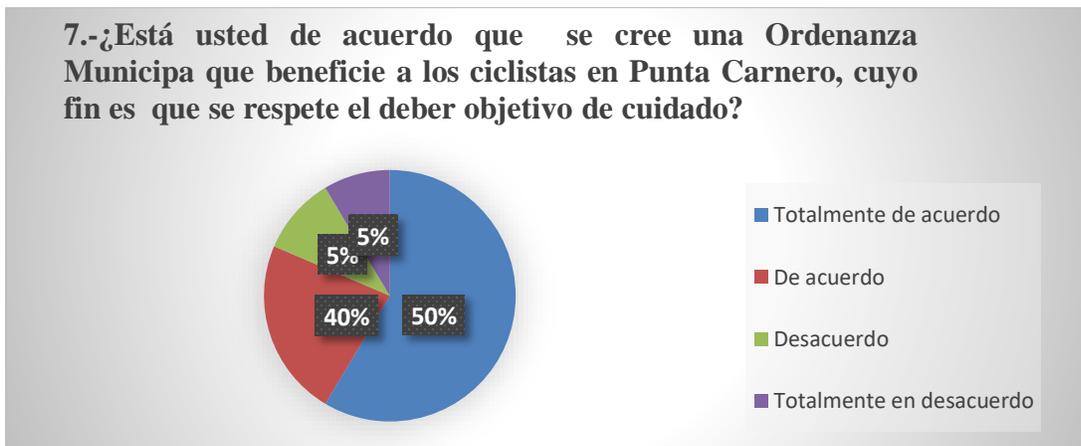
**Resultado:** Con respecto a esta pregunta el 65% dice estar totalmente de acuerdo en la creación de una ordenanza Municipal, el 15% está de acuerdo, el 18% en desacuerdo y tan solo el 2% dijo estar totalmente en desacuerdo, de ello se interpreta, la existente, necesidad de poder crear una ordenanza municipal con el fin de reducir los accidentes de tránsito en Santa Elena- Punta Carnero.

7.- ¿Está usted de acuerdo que se cree una Ordenanza Municipal que beneficie a los ciclistas en Punta Carnero, cuyo fin es que se respete el deber objetivo de cuidado?

**Tabla 13** Cree una Ordenanza Municipal que beneficie a los ciclistas

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>85</b>	<b>50%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>50</b>	<b>40%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>20</b>	<b>5%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>14</b>	<b>5%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T (2021)



**Gráfico 7** De acuerdo en que se cree una Ordenanza Municipal que beneficie

Fuente Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T.(2021)

**Resultado:** El 50% de los ciclistas encuestados manifiestan estar totalmente de acuerdo con que se cree una Ordenanza Municipal que beneficie a los ciclistas en Punta Carnero, el 40% está de acuerdo, el 5% está en desacuerdo y el 5% restante se encuentra totalmente en desacuerdo.

**8.- ¿Está usted de acuerdo en acatar las disposiciones que se establezcan en una Ordenanza Municipal?**

**Tabla 14** En acatar las disposiciones que se establezcan en una Ordenanza Municipal

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>90</b>	<b>60%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>70</b>	<b>40%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>5</b>	<b>5%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>4</b>	<b>5%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T (2021).



**Gráfico 8** De acuerdo en acatar las disposiciones que se establezcan en una ordenanza municipal

Fuente Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T. 2021).

**Resultado:** De esta pregunta se muestra que el 60% mantuvo su postura de estar totalmente de acuerdo en acatar las disposiciones que se establezcan en una ordenanza municipal que beneficie a los ciclistas, el 25% están de acuerdo, mientras que el 7% está en desacuerdo. Seguido del 3% restante estando totalmente en desacuerdo de que se pueda acatar las disposiciones que se establezcan en un plan vial.

**9.- ¿Está usted de acuerdo en que se incorpore en la vía Punta Carnero mayores señaléticas de tránsito para los conductores de vehículos y salvaguardar a los ciclistas?**

**Tabla 15** En que se incorpore en la vía Punta Carnero mayores señaléticas

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>100</b>	<b>70%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>40</b>	<b>20%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>20</b>	<b>3%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>9</b>	<b>7%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T (2021).



**Gráfico 9** En que se incorpore en la vía Punta Carnero

Fuente Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T (2021).

**Resultado:** De acuerdo a los resultados arrojados en esta pregunta el 70% señalo estar totalmente de acuerdo en que se incorpore en la vía Punta Carnero mayores señaléticas de tránsito, el 20% dijo estar de acuerdo, el 5% dijo estar en desacuerdo, y el otro 5% restante manifestó en estar totalmente en desacuerdo.

**10.- ¿Considera usted necesario implementar la materia de seguridad vial como materia dentro de los centros educativos de la provincia de Santa Elena- Punta Carnero?**

Tabla 16 Considera usted necesario implementar la materia de seguridad

<b>Totalmente de acuerdo</b>	<b>85</b>	<b>80%</b>
<b>De acuerdo</b>	<b>45</b>	<b>10%</b>
<b>Desacuerdo</b>	<b>35</b>	<b>4%</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>4</b>	<b>6%</b>
<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Villavicencio T. (2021)



**Gráfico 10** Implementar la materia de seguridad vial

Fuente Encuesta realizada a los ciclistas de Santa Elena- Punta Carnero

Elaborado por: Villavicencio T. (2021).

**Resultado:** El 80% de los ciclistas encuestados manifiestan estar totalmente de acuerdo en que se implemente la materia de seguridad vial como materia dentro de los centros educativos de la provincia de Santa Elena- Punta Carnero, el 10% está de acuerdo, el 4% está en desacuerdo y el 6% restante se encuentra totalmente en desacuerdo.

## **ENTREVISTAS**

**Dirigida: Abogado de libre ejercicio especializado en tránsito**

**Entrevista con el Abg. César Hernán Pozo Lucas.**

**Preguntas de entrevista realizada a especialista en tránsito penal.**

**Objetivo:** El objetivo de la presente entrevista es obtener información de forma verbal y personal cuyo fin es obtener opiniones y experiencias que aporten al presente proyecto de investigación.

**1.- ¿Sabe usted de qué forma influye a los ciclistas la vulneración del deber objetivo de cuidado en la vía punta carnero?**

Al hablar de cómo influye a los ciclistas de Punta Carnero, es necesario indicar que los señores conductores de vehículos más grandes que pueden ser motos, vehículos pesados o autos, se comete cuando el conductor de estos vehículos no tienen la debida precaución al conducir del lado derecho o del lado izquierdo interior, es decir esa vía es de 50 km por hora y la mayoría de los conductores anda a más de la velocidad permitida.

Al no calcular bien la distancia, pues esa ha sido unas de las causantes de muchos accidentes, tales como atropellamientos con muerte, en lo que le chocan ya sea en la parte frontal y en la parte trasera, pero esta responsabilidad debe ser compartida ya que si bien es cierto la bicicleta es un vehículo a pedal que va conducida por un ser humano, y uno como ciclista debe tener las debidas precauciones como cuales, usa casco, usar ropa que tenga cintas reflexivas, indumentarias en la bicicleta como focos, entre otras, la responsabilidad seria de ambos y más allá de todo esto, esa vía no tiene señaléticas para los ciclistas, no tiene vayas de precaución, señaléticas de precaución no tiene nada de esas cosas.

**2.- ¿Usted cree que es relevante que existan señaléticas de tránsito que beneficien a los ciclistas en la Vía Punta Carnero?**

Por supuesto que es relevante que en la vía interior de un cantón que no debería ser rápida y la mayoría de los conductores creen que es una vía rápida, deberían haber todas las precauciones en lo que se refiere a señaléticas, todas las precauciones en las otras calles más en el sector poblado, las señaléticas que se refiere a que un conductor o un ciclista tenga precaución de salida de

vehículo, de semáforo, que se encuentran hospitales, que se encuentran instituciones públicas, es de suma importancia de que exista y se haga el pedido a la entidad que corresponde puede ser al GAD municipal de salinas o el GAD municipal de libertad o también como puede ser a la agencia nacional de tránsito.

### **3.- ¿Cuál es su criterio acerca de los accidentes de tránsito en Punta Carnero?**

Mi criterio sobre los accidentes de tránsito está muy apegada a los dos criterios anteriores la falta de señaléticas, la falta de precaución de los conductores de vehículos ocasionando que bicicletas sean arrojados solo en el último año que yo tengo conocimiento hay alrededor de 6 accidentes a ciclistas, me refiero a atropellamiento, 5 son con muertes y la responsabilidad es de ambos, optamos por tener la precaución u optamos por no andar en esa vía que es extremadamente peligrosa que aunque no es rápida la gente está acostumbrada que es rápida.

### **4.- ¿Conoce usted cual es la afectación que se establece a los ciclistas de Punta Carnero al no contar con una normativa que esté orientada al deber objetivo del cuidado?**

De cuerpo cierto no conozco la afectación pero como abogado en el libre de ejercicio me voy a referir que la afectación es total porque vuelvo a repetir no hay señaléticas no hay precaución de conductores de vehículos tampoco de ciclistas, porque si hacemos un análisis la mayoría de casos la culpa es del ciclista en no tener cuidado, existen ahora muchas agrupaciones de ciclista aquí en la península hay como 4, ellos son los llamados a orientar a sus miembros a indicarle que es una responsabilidad ir manejando un vehículo que es la bicicleta, es de suma responsabilidad o sea el deber de cuidado como le dije anteriormente es de ambos, que pasaría si yo como conductor no tengo faltas en mi licencia soy un buen conductor manejo los tiempos, manejo la distancia y viene y se me cruza un ciclista porque la moda del celular, que le llaman se desespera, se hace a un lado y lo choco, el deber objetivo de cuidado es de ambas partes, como le dije desde el momento que uno se sube a un vehículo a manejarlo desde ese momento es responsable de su propia vida y de las desgracias que pueda causar a su alrededor.

### **5.- ¿Cree usted que si se crea una ordenanza Municipal a favor de los ciclistas disminuye los accidentes de tránsito en la vía Punta Carnero?**

Por supuesto que sería de suma importancia que se haga una ley especial para los ciclistas pero le vuelvo a repetir toda ley debería ser transmitida, debería ser difundida, debería ser socializada

porque puede que haya reglamentos, normas o leyes sobre los ciclistas al nivel internacional si las hay pero en nuestro país la moda del ciclismo es nueva entonces deberían los colectivos que se dedican a esa actividad física deberían informarse mejor, deberían difundirse mejor entre ellos la información y así evitar accidentes, dicen que los accidentes los evita uno mismo así que pongamos de nuestra parte, si nosotros queremos estar bien tenemos que andar bien, si nosotros queremos ser tratados como tales tenemos que utilizar una vereda, utilizar un lado de la carretera o a horarios que no hayan mucha influencia de vehículos, esta pregunta sería de suma importancia que los GAD o la entidad propia que es la agencia nacional de tránsito que ustedes como futuros abogados soliciten por medio de un proyecto o elaboren un proyecto donde existan más normativas que beneficien a los ciclistas.

### **Análisis del resultado**

Según la entrevista realizada se observa que el profesional del derecho está de acuerdo que se elabore una Ordenanza Municipal en donde sean cumplidas las respectivas normas que se establecen tanto para ciclistas y para conductores.

### **Entrevista**

**Abg. Erick Orlando Gavilanes Díaz**

**Dirigida: Abogado de libre ejercicio especializado en tránsito.**

**Objetivo:** El objetivo de la presente entrevista es obtener información de forma verbal y personal cuyo fin es obtener opiniones y experiencias que aporten al presente proyecto de investigación.

**1. ¿Sabe usted de qué forma influye a los ciclistas la vulneración del deber objetivo de cuidado en la vía punta carnero?**

Para esto hay que explicar lo que es el deber objetivo de cuidado, en ámbito del derecho penal, es un concepto evidentemente normativo, en el cual sirve para diferenciar y saber si es que una conducta es o no culposa y obviamente para estudiar la luz del delito, en todo caso el deber objetivo de cuidado en torno al ciclista significaría por así decirlo todas estas normas técnicas o todas estas reglamentaciones propias que son más bien como estándares internacionales de cuidado que deber saber el ciclista en el uso de su vehículo para no poner en riesgo su propia vida y la vida de las

otras personas. Tendríamos como parte del deber objetivo de cuidado del ciclista el respectivo uso de los aparatos de seguridad tales como casco, dispositivos que tienen que ver con la visualización de las personas que están en la vía y esto significaría que un ciclista que pueda verse involucrado en un accidente de tránsito, si respetó estas normas pues entonces no habría tipicidad subjetiva de su accionar o en virtud de que ha cumplido y el resultado carecido que está sujeto a investigación, ese resultado no le sería vinculado en la parte de tipicidad en virtud de que hubo culpa, culpa entendida como un elemento de la tipicidad subjetiva para diferenciar.

**2.- ¿Usted cree que es relevante que existan señalizaciones de tránsito que beneficien a los ciclistas en la Vía Punta Carnero?**

Yo creo que el tema de la legislación o mejor llamémosle la revolución tanto de orden legislativas a través de la asamblea nacional como también esa facultad legislativa que tienen los consejos de los obreros autónomos y centralizados. Los mismos que sirven para regular el actuar de la ciudadanía y no solamente eso sino como forma para la prevención de delitos y evidentemente de una señalética que serviría como puntales para evitar accidentes de tránsito, sin duda en caso de que exista falta de esta señalética es necesario regularla y obviamente en el caso puntual pues estaría adecuada una ordenanza como resultado de la deliberación legislativa propia de cada uno para poder dar frente a los problemas de la ciudadanía, creo yo que es muy común no solamente los accidentes de tránsito en ese sector sino también el ciclismo de ruta es un tema que se ve mucho en ese lugar entonces es necesario precaverlos accidente y obviamente también las diversas situaciones que se puedan dar.

**3.- ¿Cuál es su criterio acerca de los accidentes de tránsito en Punta Carnero?**

El tema de los accidentes de tránsito a la luz del derecho penal tienen que ser valorados su propia palabra lo dice accidente, es evidente en el marco de una investigación se debe sobreguardar los derechos constitucionales, el debido proceso, el derecho a la defensa para que las conductas relevantes para el derecho penal sean debidamente tipificadas y es importante el establecimiento de tipos penales claros y también el de una policía dotada de temas tecnológicos y científicos que sirvan para que en el transcurso del proceso penal se puedan esclarecer los hechos con el mayor nivel de rigurosidad posible que exige las pruebas en el campo del derecho penal es evidente que cuando hablamos de accidentes de tránsito se refiere a que la persona que sale involucrada en este

tipo de hechos como sujeto activo de una persona que salió a matar sino más bien que de su propio actor ciudadano pues existe como consecuencia un hecho relevante para el proceso penal como la muerte de una persona y se deberá analizar pues y tener muy en claro que no todo resultado típico como por ejemplo la muerte signifique que tiene que ver detrás una responsabilidad penal porque puede suceder que la causa de esa muerte no sea por culpa del conductor sino más bien puede ser por otras situaciones que se puedan presentar y que evidentemente no al conductor que no infringe en el deber objetivo del cuidado pero se le puede imputar al título de culpa este resultado típico.

**4.- ¿Conoce usted cual es la afectación que se establece a los ciclistas de Punta Carnero al no contar con una normativa que esté orientada al deber objetivo del cuidado?**

El tema del deber objetivo de cuidado o su relevancia para el derecho penal o el contenido más bien del deber objetivo de cuidado se construye de varias maneras y evidentemente si sería adecuado construirlo en virtud de poder de que esta determinación sea usada para esclarecer estos tipos de accidente o estos tipos de acontecimientos, el deber de objetivo de cuidado no solamente se nutre en criterios legales sino de especificidades técnicas propias del arte o del oficio del cual pues se están investigando .

Con el ciclista pues no es necesario como tal, digamos el hecho de que no exista una ordenanza como tal o una norma legal puede ser emitida por diversas entidades con ámbito de explicaciones nacionales no significa que por eso no se puede construir un deber de objetivo de cuidado pero es evidente que una regulación de este tipo puede ayudar y a contribuir para poder dar el contenido a este concepto.

**5.- ¿Cree usted que si se crea una ordenanza Municipal a favor de los ciclistas disminuye los accidentes de tránsito en la vía Punta Carnero?**

Esta pregunta se debería contestar con la forma que está formulada desde el punto de vista estadístico es muy difícil determinar con anticipación la aplicación que eso debe suceder, pero sin duda el hecho de que se tome en cuenta mejores condiciones para los ciclistas, para los transeúntes, conductores es importante porque evidentemente es posible de que esto suceda pues no se puede determinar que va a pasar así, pero evidentemente la prevención y la advertencia podrá disminuir varias situaciones que podrían ser lamentables como por ejemplo la pérdida de vidas humanas o

accidentes que originen enfermedades que puedan dejar en situaciones de discapacidad o vulnerabilidad a varias personas, entonces sin perjuicio de que es muy difícil determinar pues es evidente que es plausible que contribuya bastante a la disminución de los accidentes.

### **Análisis del resultado**

Con la respectiva entrevista, efectivamente nos damos cuenta del inconveniente al no existir una normativa tal como una Ordenanza Municipal, por eso es primordial que se impulse este proyecto para que así se trate de disminuir los accidentes de tránsito en la vía Punta Carnero.

### **Dirigida a Juez especializado en Tránsito**

#### **Dr. Leonardo Lastra Laínez**

**Objetivo:** El objetivo de la presente entrevista es obtener información de forma verbal y personal cuyo fin es obtener opiniones y experiencias que aporten al presente proyecto de investigación.

**1.- ¿Considera usted que deba existir una ordenanza destinado a prevenir los accidentes de tránsito por parte del conductor hacia el ciclista en la vía Santa Elena- Punta Carnero?**

Efectivamente, la creación de una ordenanza Municipal es de suma importancia, ya que los GAD Municipales en lo que acontece La Libertad y Salinas que divide la vía Punta Carnero, pueden crear una ordenanza Municipal en base de las atribuciones constitucionales y legales que les franquean a ellos a fin de crear ciclo vías.

**2.- ¿Considera usted que el ciclista es el mayor responsable de los accidentes de tránsito que ocurren en la vía Punta Carnero, y no el conductor?**

En su gran mayoría los conductores de vehículo son quienes tienen mayormente culpa, por tal motivo que muchos de ellos no se dan cuenta la gravedad de no usar los respectivos implementos de seguridad, tales como, cintas reflectantes, luz led roja, focos traseros, retrovisor, entre otros accesorios de suma importancia.

**3.- ¿Qué factores considera usted que son los más relevante para que un conductor sea sancionado por incumplir el deber objetivo de cuidado del ciclista?**

Primero que nada considero que es de suma importancia que el Municipio en este caso del cantón Salinas que es que pertenece la vía Punta Carnero debe crear una Ordenanza Municipal en la cual conlleve responsabilidad para los conductores y poder evitar accidentes de tránsito y salvaguardar la vida de las personas, a mí como Juez me toca juzgar a conductores irresponsables que no respetan el límite de velocidad o que están en estado de embriaguez, pero las leyes no ayudan en este caso, pero es por tal razón que es una buena iniciativa que se cree una Ordenanza Municipal y porque no que tenga concordancia con el Código Orgánico Integral Penal.

**4.- ¿Considera usted que es relevante que el estado diseñe una Ordenanza Municipal a favor de los ciclistas en Santa Elena en la vía Punta Carnero?**

Si, considero que es relevante, como ya le había dicho es una buena iniciativa para que las autoridades competentes puedan hacer algo al respecto para poder salvar vidas humanas. Muy a parte de la Ordenanza Municipal, también es necesario poner señaléticas en esa vía, porque si visitamos esa zona en realidad no hay muchas en la cual los conductores y ciclistas puedan percatarse y estar atentos al momento de conducir.

**5.- Si su respuesta es afirmativa, ¿cuál debería ser el enfoque de la Ordenanza Municipal en la vía Punta Carnero?**

El enfoque que daría como Juez, sería de que el conductor sea sancionado al momento de cometer una infracción, porque al aumentar la velocidad como tal, pone en riesgo la vida del ciclista, los mismos que deben estar con su equipo de seguridad y tanto como conductor debe estar en sus cinco sentidos al momento de conducir.

Poner multas, ya más sancionadoras y que se cumplan al momento de juzgarlas.

**Análisis del resultado**

El juez el Dr. Leonardo Lastra está de acuerdo en que se cree una ordenanza, y que se sancione en ambas partes, y que se haga cumplir en beneficio de ciclista.

## **Coronel Omar Patricio Rosero Brand**

### **Agente de la comisión de Tránsito del Ecuador**

**Objetivo:** El objetivo de la presente entrevista es obtener información de forma verbal y personal cuyo fin es obtener opiniones y experiencias que aporten al presente proyecto de investigación.

**1.- ¿Considera usted como agente de la comisión de tránsito que la sanción impuesta al conductor en estado etílico en Santa Elena- Punta Carnero es conforme al Código Orgánico Integral Penal?**

Aquí las leyes deben de cambiar porque está muy suave esta situación legalmente aquí debe ser algo más fuerte porque aquí la gente no le interesa si toma bebidas alcohólicas se creen Superman, creen que conducen mejor con bebidas alcohólicas y ese es un mal concepto que tiene el ciudadano común, el que es conductor y deben ser más fuertes las medidas por ejemplo si se detecta a una persona conduciendo ingiriendo licor obligadamente incáutenle el carro, el carro pasa a órdenes del gobierno , usted cree que a una persona le va a gustar que pierde el carro por la negligencia de el de tomar y conduciendo un vehículo, tantos accidentes de tránsito que se suscitan a diario por la negligencia de las personas que conducen vehículos bajo los efectos de las bebidas alcohólicas que dañan y destrozan a una familia sin embargo las leyes aquí son suavécitas, ligeras y uno queda como el malo de la película y queda impotente nosotros que somos los que estamos en la calle que operamos nos sentimos impotentes de ver que la persona al día siguiente sale en libertad y eso que se queda porque como esta en estado etílico no puede darse a la fuga o abandonar el lugar del accidente y se queda o los cogen los ciudadanos común y corriente pero al día siguiente sale por que la ley lo permite medidas sustitutivas y causo horrendo daño a tal familia.

**2.- A su criterio, ¿Cuáles son los factores determinantes para que se den los accidentes hacia un ciclista en la vía Punta Carnero?**

Referente a los ciclistas, aquí no hay ciclo vía y en primer lugar tiene que haber, ya los cantones como tal tienen la competencia en lo que es transito administrativamente pero a ellos les gusta ingresar donde hay ingresos de dinero que coge matriculación nada más aquí ellos tienen, ya cogieron pero no lo hacen todavía las señaléticas horizontal, vertical y aérea o sea los semáforos y el único lugar donde hay ciclo vía aquí en salinas es ingresando el malecón hasta Chipipe, medio

están señalizados y no las respetan, nosotros poníamos conos pero no los respetaban así que dejamos de hacer y eso le corresponde al municipio, vino una compañía a poner unas publicidades y que ellos iban a instalar de sus propios recursos unos separadores para tener plenamente identificada la ciclo vía pero una persona del municipio se opuso, se opone a que haya un embellecimiento del malecón, una protección para los deportistas y no se hizo eso nunca, punta carnero no está señalizada y debería estar señalizada y es una vía de alto riesgo ya sea de día o de noche es peor porque la bruma de mar le hace opacar la visibilidad y no hay la correspondiente iluminación, se ha sugerido que se haga una señalización.

**3.- ¿Considera usted que los conductores que transitan por la vía Punta Carnero cuentan con las señaléticas necesarias?**

Básicamente no, no existen la mayoría de señalética necesaria, como le dije anteriormente nosotros como agentes y encargados junto a la OIAT, que es la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito, hacemos mediante un simulacro y nos imaginamos para llegar a las respectivas conclusiones.

**4.- ¿Cree usted que el principio del deber objetivo de cuidado no es observado por los ciclistas dentro del perímetro de la vía Punta Carnero?**

La mayoría de los ciclistas si van con todas las precauciones del caso lo que pasa que esa vía no es para hacer ciclismo es una vía muy peligrosa, vehículos medianos, medios pesados, vehículos medianos a gran velocidad, si de día se chocan de frente ahora imagínate de noche, de noche ven una persona caminando la han atropellado ahora imagínese un ciclista que vaya por la noche y no tenga esas luces que parpadean y aunque tenga se la van llevando porque el ancho de la vía no lo permite, si fuera una vía exclusiva netamente para los ciclistas seria excelente y la gente podría hacer ejercicios ahí tranquilamente, pero es una vía alterna de evacuación de por A o B motivo de alguna emergencia.

**Análisis del resultado**

El coronel Omar Rosero Brand está de acuerdo con la creación de la ordenanza municipal y que se coloquen las respectivas señaléticas en la vía Punta Carnero porque en realidad hacen falta y en especial en esa vía.

## **CAPÍTULO IV**

### **INFORME FINAL**

Posteriormente, en lo que cabe en el tema de conclusiones y recomendaciones, se recalca los puntos propuestos en este estudio, en donde la falta de una ordenanza municipal para el cantón Salinas de la provincia de Santa Elena específicamente en Punta Carnero como medida para que las autoridades municipales o encargadas se vean en la necesidad de aplicarla como método de prevención, y de esa manera los ciclistas reciban una mayor protección, y en cuanto a conductores se refiere, reciban una formación que los sensibilice respecto al deber objetivo de cuidado en el aspecto de tránsito, son origen de mucha imprudencia de parte de los conductores y ciclistas en la provincia de Santa Elena específicamente en el cantón Salinas en la vía Punta Carnero. Cabe mencionar que es el Estado Ecuatoriano que tiene como obligación proteger a los ciudadanos y darle las facilidades necesarias para exigir el respeto a aquellos derechos que han sido vulnerados.

Se ha fundamentado en forma teórica mediante utilización de doctrina, jurisprudencia y marco legal lo que significa el deber objetivo de cuidado, y la forma en la que la falta de emisión de una ordenanza municipal prevenir y proteger a la víctima de accidentes de tránsito. El GAD debe garantizar el fiel cumplimiento de los derechos y principios establecidos en la constitución, en el ejercicio de sus funciones expedirá ordenanzas que guarden estricta relación con la normativa constitucional en tal virtud que la aplicación y exigencia de su cumplimiento sea eficaz y oportuna para evitar más accidentes culposos.

Es importante manifestar el relevante porcentaje estadístico según las encuestas, donde se indica las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito, al no respetar al espacio adecuado de los ciclistas de punta carnero, siendo así una de las más importantes. Ya desde hace tiempo atrás se ha evidenciado el incumplimiento al deber objetivo de cuidado, toda vez que esta culpa o imprudencia constituyen un resultado típico que atribuye la responsabilidad penal culposa en materia de tránsito. La universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, podrá considerar el presente trabajo de Investigación como un aporte a la colectividad de ciclistas que residen en punta carnero para evitar accidentes de carácter culposos, en exigencia de lo establecido por la norma bajo la denominación de seguridad jurídica.

## CONCLUSIONES

1. Según los datos obtenidos durante la realización del presente trabajo se concluye que la falta de aplicación de una norma incide en la aparición de múltiples accidentes de tránsito en los que las víctimas son ciclistas, debido a que los infractores no consideran el deber objetivo del cuidado al momento de transitar por la vía Punta Carnero, esto, sumado a la falta de control por parte de los organismos encargados, desprotegen y vulneran el derecho a la libre circulación de los ciclistas.

2. En su artículo 66, numeral 1 la Carga Magna Ecuatoriana se refiere a la inviolabilidad de la vida, de tal forma que, respetando tanto lo dispuesto en la constitución como en los instrumentos internacionales a los que se encuentra sometido el Ecuador, debe primar el respeto a la vida de las personas en cualquier circunstancia y en toda acción que se desarrolle dentro del Estado; sin embargo, el derecho a la vida no está protegido en su totalidad cuando nos referimos al tránsito, y en este caso, la cultura del ciclismo, ya que si bien es cierto existe una ley que regula y controla las actividades del transporte, no es menos cierto que hay vacíos legales y normas deficientes que no permiten adecuar límites para reducir el número de accidentes.

3. El ordenamiento municipal responde a determinados principios, necesidades y circunstancias: en primer lugar, que las vías urbanas garanticen al ciclista las condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad razonables; en segundo lugar, que fomente y promocióne el uso de la bicicleta como medio de transporte, a través de campañas de estímulo y, en tercer lugar, que complete la normativa municipal en cuanto a la utilización de la bicicleta y la convivencia ciudadana y su desavenencia con otros modos de transporte, en caso de crecimiento del número de ciclistas y también paralelamente de la tipología de las vías por donde podrán circular. De tal forma es oportuna la redacción de una ordenanza para la regulación específica de esta forma de transporte limpio, ecológico, no consumidor de energía, sostenible y saludable.

## RECOMENDACIONES

1. Crear una ordenanza que tenga por objeto regular determinados aspectos del ordenamiento del tráfico de ciclistas en la vía Punta Carnero, en el marco del ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial reconocidas por la Constitución y la Ley. De tal forma que se permita transitar con respeto y seguridad, excepto en aquellos lugares en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril. Se deberá adecuar espacios para hacerlo. Ordenanza donde se disponga la vía de circulación privilegiada dentro del sector de Punta Carnero, otorgando, además, espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas.

2. Realizar talleres de educación vial en donde se enseñen las normativas relativas a seguridad vial y deber objetivo de cuidado, a fin de que esto permita una consideración mayor, tanto por parte de choferes de vehículos como de ciclistas mismo, para así reducir el número de accidentes de tránsito.

## BIBLIOGRAFIA

- Código orgánico de organización territorial. (2021). *Loyal*. Recuperado el 20 de Agosto de 2021, de [https://loyal.finder.lexis.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=DESCENTR-CODIGO\\_ORGANICO\\_DE\\_ORGANIZACION\\_TERRITORIAL\\_COOTAD](https://loyal.finder.lexis.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=DESCENTR-CODIGO_ORGANICO_DE_ORGANIZACION_TERRITORIAL_COOTAD)
- Almendáriz, E. D. (2018). El deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba. *Infracción* . Universidad Nacional de Chimborazo . Recuperado el 19 de Junio de 2021, de <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/4944/1/UNACH-EC-FCP-DER-2018-0031.pdf>
- Asamblea Nacional. (2008). *Cepweb*. Recuperado el 7 de Abril de 2021, de <http://www.cepweb.com.ec.eu1.proxy.openathens.net/AppWeb/RO/2431.pdf>
- Asamblea Nacional. (2012). *Cepweb*. Recuperado el 7 de Abril de 2021, de <http://www.cepweb.com.ec.eu1.proxy.openathens.net/AppWeb/RO/10449.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Editora Nacional.
- Astudillo, D. E. (2015). El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana. *Tipos del deber de cuidado*. Universidad de Cuenca, Cuenca. Recuperado el 17 de Junio de 2021, de <https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/21981/3/Tesis.pdf>
- Caivinagua, J. J. (2016 ). El deber objetivo de cuidado como elemento de imputación en los delitos de tránsito como resultado la muerte. *Accidentes de tránsito* . Universidad del Azuay, Cuenca . Recuperado el 19 de Junio de 2021, de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/5398/1/11758.pdf>
- Código orgánico integral penal. (2021). *Loyal*. Recuperado el 13 de Agosto de 2021, de [https://loyal.finder.lexis.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=PENAL-CODIGO\\_ORGANICO\\_INTEGRAL\\_PENAL\\_COIP](https://loyal.finder.lexis.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=PENAL-CODIGO_ORGANICO_INTEGRAL_PENAL_COIP)

- Diccionario panhispánico del español jurídico. (s.f.). *dpej,rae*. Recuperado el 19 de Junio de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/conductor-ra>
- Estefania, Y. P. (2016). EL deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014. *El deber objetivo del cuidado*. Facultad de jurisprudencia ciencias políticas y sociales. Recuperado el 4 de Abril de 2021, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6485/1/T-UCE-0013-Ab-212.pdf>
- Garay, D. S., Mario, T., & César, B. (2020). Aumento del acoso laboral entre trabajadores y su falta de regulación en el artículo 172 del código de trabajo. *Método deductivo*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Guayaquil. Recuperado el 21 de Junio de 2021, de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/3914/1/T-ULVR-3298.pdf>
- Guillermo Cabanellas de Torres. (1998). *Diccionario Jurídico elemental*. Recuperado el 19 de Junio de 2021
- Guillermo, V. R., & Santos Cundin . (2014). El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentabilidad en la ciudad de Ibarra. *Conceptos de accidentes de tránsito*. Universidad Central del Ecuador, Quito. Recuperado el 10 de Abril de 2021, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3470/1/T-UCE-0013-Ab-115.pdf>
- Guillermo, V. R., De espanes , M., Sánchez , & Kassiopea. (2014). El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentabilidad en la ciudad de Ibarra. *Concepto de accidente de tránsito*. Universidad Central del Ecuador, Quito. Recuperado el 10 de Abril de 2021, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3470/1/T-UCE-0013-Ab-115.pdf>
- Jacobs, Junther. (1996). *La imputación objetiva en el derecho penal*. Grisley. Recuperado el 7 de Abril de 2021
- Laura Díaz. (13 de Mayo de 2013). Scielo. *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. Obtenido de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-50572013000300009](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009)
- Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. (2021). *Loyal*. Recuperado el 20 de Agosto de 2021, de <http://loyal.finder.lexis.com.ec/WebTools/LexisFinder/DocumentVisualizer/FullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=PUBLICO->

LEY\_ORGANICA\_DE\_TRANSPORTE\_TERRESTRE\_TRANSITO\_Y\_SEGURIDAD  
\_VIAL

- Lima, C., & Franco, L. (2015). Estudio das correlações de acidentes em rodovia. *Universidade Estadual Paulista*. Obtenido de [http://www.feis.unesp.br/Home/Instituicao/administracao/cpeu/rf\\_estudo\\_correlacao\\_acidente\\_2015\\_2.pdf](http://www.feis.unesp.br/Home/Instituicao/administracao/cpeu/rf_estudo_correlacao_acidente_2015_2.pdf)
- López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. *scielo*.
- Mario Tamayo y Tamayo. (1997). *El Proceso de la Investigación científica*. México: Editorial Limusa S.A.
- Mosquera, & Enderica. (s.f.). Aumento del acoso laboral entre trabajadores y su falta de regulación en el artículo del 172 del código de trabajo. *Muestra*. Universidad Laica Vicente Rocafuerte. Recuperado el 24 de Junio de 2021, de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/3914/1/T-ULVR-3298.pdf>
- Muñoz, F. (2005). *Teoría general del delito* (Vol. Segunda edición). Bogotá, Colombia: Temis. Recuperado el 7 de Abril de 2021
- Muñoz, Francisco. (s.f.). *Teoría General del delito*. Bogota, Colombia: Temis. Recuperado el 7 de Abril de 2021
- Natasha, E. Y., & Lavecchia. (2016). EL deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014. *El deber objetivo del cuidado*. Facultad de jurisprudencia ciencias políticas y sociales. Recuperado el 4 de Abril de 2021, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6485/1/T-UCE-0013-Ab-212.pdf>
- Nicoll, F. C. (2018). Reforma al numeral 3 del art 374 del código integral penal que fije una pena adicional al que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar. *Principios generales en el reglamento de la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. Universidad regional autónoma del los andes, Santo domingo, Ecuador. Recuperado el 7 de Abril de 2021, de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8597/1/PIUSDAB092-2018.pdf>
- Ortega, & Trazegnies. (s.f.). Incidencia de los accidentes de tránsito del servicio público del cantón rumiñahui durante del 2015. *La reparación integral de las víctimas de accidentes de tránsito en la Constitución de la república*. Universidad católica de santiago de Guayaquil, Guayaquil. Recuperado el 3 de Julio de 2021, de

<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/7218/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-MD-88.pdf>

- Ortega, Albán, & Cuesta. (s.f.). El deber objetivo de cuidado del chofer de transporte urbano en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba. *El acto*. Universidad Nacional de Chimborazo, Riobamba. Recuperado el 3 de Julio de 2021, de <file:///C:/Users/Daniel%20Mosquera/Downloads/UNACH-EC-FCP-DER-2018-0031.pdf>
- Pedro López-Roldán, S. F. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Barcelona-España.
- Roxin, Claus. (s.f.). *LA imputación objetiva en el derecho penal*. Grijley. Recuperado el 7 de Abril de 2021
- Sotomayor, Vivar, Arguello & Izurieta. (2020). *Práctica jurídica en materia de tránsito*. Recuperado el 22 de Junio de 2021
- Sotomayor, Vivar, Arguello. (2019). *práctica jurídica en materia de tránsito*. Recuperado el 16 de Agosto de 2021
- Valdivieso, P. (2019). La no determinación de los elementos del deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito y la dispersión en las medidas de prevención acentúan lo punitivo y sancionador de la legislación ecuatoriana. *Código penal Colombiano*. Recuperado el 12 de Agosto de 2021, de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/21686/1/Pedro%20Xavier%20Valdivieso%20Espinosa..pdf>
- Yáñez , N. (2016). El deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014. *Antecedentes de la investigación*. Universidad central del Ecuador, Guayaquil. Recuperado el 28 de Enero de 2022, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6485/1/T-UCE-0013-Ab-212.pdf>
- Yáñez , N., & Baquerizo . (2016). El deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014. *Antecedentes de la investigación*. Universidad central del Ecuador. Recuperado el 28 de Enero de 2022, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6485/1/T-UCE-0013-Ab-212.pdf>

## ANEXOS



### Anexo 1

#### UNIVERSIDAD LAICA "VICENTE ROCAFUERTE" DE GUAYAQUIL

#### FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

#### ENCUESTA

#### Tabla 17 Preguntas

#### OBJETIVO:

Analizar si la justicia cumple con las sanciones respectivas al momento que sean accidentados los ciclistas del cantón Salinas provincia de Santa Elena- Punta Carnero por parte de un conductor.

N° 1	PREGUNTA	TOTALMENTE	De acuerdo	En Desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1	1.- ¿Cree usted que los conductores que transitan por la Vía Punta Carnero				

	<p>cumple de forma rigurosa con el deber objetivo del cuidado?</p>				
2	<p>¿Está usted de acuerdo que se realice una ordenanza que proteja el deber objetivo del cuidado de los ciclistas en la vía punta Carnero?</p>				
3	<p>¿Usted como ciclista está de acuerdo en crear un proyecto de una ordenanza para poder salvaguardar su bienestar y seguridad?</p>				

4	<p>¿Está usted de acuerdo que se impongan multas a los que infrinjan las leyes de tránsito?</p>				
5	<p>¿Conoce usted si el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Salinas no ha dado la importancia necesaria para que los ciclistas transiten en la vía punta Carnero?</p>				
6	<p>¿Usted como ciclistas ve necesaria la creación de una ordenanza municipal?</p>				

7	<p>¿Está usted de acuerdo que se cree una ordenanza que beneficie a los ciclistas en Punta Carnero, cuyo fin es que se respete el deber objetivo de cuidado?</p>				
8	<p>¿Está usted de acuerdo en acatar las disposiciones que se establezcan en la ordenanza Municipal?</p>				
9	<p>¿Está usted de acuerdo en que se incorpore en la vía Punta Carnero mayores señaléticas de tránsito para los conductores de</p>				

	vehículos y salvaguardar a los ciclistas?				
10	10.- ¿Considera usted necesario implementar la materia de seguridad vial como materia dentro de los centros educativos de la provincia de Santa Elena- Punta Carnero?				

## Anexo 2 de evidencia fotográfica

### Entrevista

#### A) Abg. Erick Orlando Gavilanes Díaz

MSc. Especialista en tránsito-Penal



Entrevista elaborada el 17 de Julio del 2021, vía Zoom



#### B) Abg. César Hernán Pozo Lucas.

Entrevista realizada el 16 de Julio del 2021.



**C) Juez Dr. Leonardo Lastra Láinez.**



Entrevista realizada el 9 de Julio del 2021

**D) Coronel Omar Patricio Rosero Brand**

Entrevistado el 16 de Julio del 2021.