UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

"LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR"

Tesis previa a la obtención del Título de Abogado.

AUTOR:

GUILLERMO JAVIER CABEZAS AMORES

DIRECTOR:

Dr. AUGUSTO ASTUDILLO ONTANEDA, Mg. Sc.

LOJA- ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Dr. Augusto Patricio Astudillo Ontaneda Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS.

CERTIFICA:

En mi calidad de Director de la Tesis titulada: **"LA DESCRIMINALIZACION DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR"**, presentado por el señor: Guillermo Javier Cabezas Amores, egresado de la carrera de derecho, certifico que aprobó su trabajo practico de investigación, el cual cumple el aspecto metodológico y reúne los requisitos establecidos por la MED.

Por lo que solicito que sea sometido a la evaluación del jurado examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

Loja, Junio del 2015

Dr. Augusto Patricio Astudillo Ontaneda Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Guillermo Javier Cabezas Amores, declaro ser autor del presente trabajo de Tesis, y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes Jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Firma:

Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores

Cédula: 171085078-3

Fecha: Loja, junio del 2015

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, Guillermo Javier Cabezas Amores, declaro ser autor(a) de la Tesis titulada: **"LA DESCRIMINALIZACION DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR"**; Como requisito para optar al Grado de ABOGADO; autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 9 días del mes de junio del dos mil quince. Firma la autora.

FIRMA: _____

AUTOR: Guillermo Javier Cabezas Amores

CÉDULA: 171085078-3

DIRECCIÓN: Pichincha, calle Eloy Alfaro y Juncos

CORREO ELECTRÓNICO: Javier 8085@outlook.com

TELÉFONOS: 022802795- 0994370129

DATOS COMPLEMENTARIOS:

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mg. Augusto Patricio Astudillo Ontaneda

TRIBUNAL DE GRADO: Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez (PRESIDENTE)

Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez

Dr. Mg. Marcelo Armando Costa Cevallos

AGRADECIMIENTO

A las Autoridades de la Universidad Nacional de Loja, de la Modalidad de Estudios a Distancia, a los Docentes de la Carrera de Derecho, quienes han brindado sus conocimientos y experiencia en mi formación profesional

Al Dr. Augusto Astudillo Ontaneda, Mg. Sc., Director de tesis, quien con sus conocimientos supo guiar con acierto y solvencia profesional el desarrollo y culminación del presente trabajo de investigación.

EL Autor

DEDICATORIA

A mi Dios quién supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

A mis Padres, quienes fueron el pilar fundamental y me brindó su apoyo incondicional y paciencia durante esta ardua labor.

.

A mis amigos y compañeros, por su motivación para poder culminar mis estudios y llegar a ser una profesional.

Guillermo Javier

1. TÍTULO

“LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR”

2. RESUMEN

La presente Tesis hace referencia a: **“LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD”** La Asamblea Nacional del Ecuador sintió la necesidad de crear Leyes en el País que vayan acorde a la actualidad, es así como nacieron nuevas Leyes entre las cuales está la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial” debido a que la anterior “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” publicada en Agosto del 1996, se la consideró caduca y que no se ajustaba a los nuevos requerimientos de la sociedad, debido a que presentaba inconsistencias, disposiciones contradictorias y no frenaba la cantidad de infracciones y accidentes en la vías del país.

Pero así mismo, la presente ley en vigencia, presenta inconsistencias, y muchas de ellas afectan a la sociedad ecuatoriana, en especial al Conductor Ecuatoriano, por lo que no se puede ver una mejora palpable en la reducción de infracciones y menos de accidentes.

El Problema que se analiza en este trabajo de investigación, es acerca de la Prisión por CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE, como se encuentra normado en el artículo 145 de la LOTTTSV, que dice: “Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente”

Es necesario analizar la problemática que se pretendía solucionar con esta Ley, uno de ellos es tratar de Disminuir los Accidentes de Tránsito y Disminuir las infracciones cometidas por los conductores ya que en los años 2010 y 2011, un total de 1156 personas fallecieron por accidentes de tránsito y miles de infracciones fueron detectadas. Sin embargo con esta medida lo que se creó es miedo a la Ley, cuando lo que se debería crear es conciencia entre los conductores y todos los actores de transito ya sea con la sanciones acordes a la infracción cometida como son la multa, la disminución de puntos, y medidas socioeducativas. Siendo la cárcel por tres días una medida extremadamente dura que no corrige el problema existente y que por el contrario afecta a la familia del sancionado, causando graves consecuencias en la sociedad.

Otro problema que se añade a consecuencia de esta medida, es el aumento de personas privadas de la libertad en el ya colapsado sistema carcelario del país, en donde todavía no existen cárceles que ofrezcan una adecuada rehabilitación y simplemente las personas son confinadas a estar encerradas, afectando gravemente aspectos naturales de los seres humanos como son el biológico, psicológico y el social. Ubicando a los infractores en las mismas cárceles en las que están delincuentes como ladrones, asesinos,

entre otros. Cabría preguntarse si en verdad el conductor que va a exceso de velocidad es un criminal y ya debe ser juzgado como tal, tomando en cuenta que la libertad es el mayor derecho del ser humano?

Por lo expuesto considero que se debería Suprimirse el Literal “e” del Art. 145 de la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”.

2.1. ABSTRACT

This thesis refers to "DECRIMINALISATION SPEEDING" The National Assembly of Ecuador felt the need to create laws in the country to be commensurate to the present, so as were new laws among which is the "Organic Law Land Transport, Traffic and Road Safety "because the previous" Law on Land Traffic and Transport "published in August 1996, was considered outdated and did not meet the new requirements of society, because they had inconsistencies contradictory and did not brake the number of violations and accidents on the roads of the country provisions.

But also, this law into effect, presents inconsistencies, and many of them affect Ecuadorian society, especially the Ecuadorian Driver, so you can not see a noticeable improvement in reducing violations and fewer accidents.

The problem discussed in this research, is about Prison for VERY GRAVE BREACH, as is regulated in Article 145 of the LOTTTSV, saying: "It incurs very serious misdemeanor and shall be punished with imprisonment of three days fine of a unified basic remuneration of workers in general and reduction of ten points on your driving license:

e) The driver, who with a motor vehicle exceeds the speed limit outside the moderate range, in accordance with the relevant regulations "

It is necessary to analyze the problem it was intended to solve this Act, one of them is trying to Reduce Traffic Accidents and Decrease offenses committed by drivers because in the years 2010 and 2011, a total of 1156 people died from accidents transit and thousands of violations were detected. However this measure which was created is fear of the law, when what should be created is awareness among drivers and all players in transit either with penalties commensurate with the offense committed as are the fine, decreasing points and rehabilitative measures. Being jail for three days an extremely harsh measure that does not correct the existing problem and instead affects the family of suspended, causing serious consequences for society.

Another problem that adds a result of this measure is to increase people deprived of liberty in the already collapsed country's prison system, where there are still prisons that offer adequate rehabilitation and simply people are confined to be enclosed, severely affecting natural aspects of human beings such as biological, psychological and social. Placing offenders in the same prisons where they are criminals and thieves, murderers, among others. One might wonder if indeed the conductor to be speeding is a criminal and should be judged as such, considering that freedom is the greatest human right?

For these reasons I believe that should be deleted Literal "e" of Art. 145 of the "Law on Land Transport, Traffic and Road Safety".

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación jurídica titulado: **"LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD",** problema jurídico de actualidad y que constituye una problemática vigente y de gran trascendencia, por lo que se hace necesario determinar las causas, consecuencias y las soluciones jurídicas a este problema, mediante un proyecto de reforma que permita solucionar este inconveniente jurídico.

El problema se lo ha enfocado en un primer plano desde el punto de vista conceptual, en base al análisis de los conceptos vertidos por prestantes juristas conocedores de esta problemática, quienes a través de sus aportes nos permiten conocer mejor los criterios jurídicos que se han vertido en torno a este problema social.

La transformación que ha causado la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial ha sido transcendental para la reducción de accidentes de tránsito, por un lado se ha podido palpar resultados favorables sobre esta norma, pero lamentablemente también la aplicación de la misma ha permitido exponer al ciudadano a una serie de abusos tanto del cuerpo policial así como por quienes se encuentran obligados a aplicar la norma, como son los jueces que sólo cumplen con su labor, sin poner en consideración un análisis fundamental sobre si la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se encuentra dentro del

marco constitucional establecido, cierto es que existe la necesidad de aplicar formas de evitar accidentes de tránsito, pero nadie que pertenezca a esta potestad jurisdiccional se ha preguntado si la norma se encuentra proporcional con las infracciones; existen contravenciones de tránsito que deben ser sancionadas conforme establece la ley, pero existen disposiciones tipificadas que no deberían tener esta característica de muy grave, es ahí donde se enfoca el presente trabajo, a fin de clasificar algunas contravenciones de tránsito y analizar su impacto para con este resultado aplicar las penas a esas acciones u omisiones ilícitas..

El informe de la investigación se encuentra estructurado de acuerdo a lo dispuesto por Literal “e” del Art. 145 de la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”; y se desglosa de la siguiente forma: la Parte Preliminar, que consta de la Portada, Certificación del Director de Tesis, la Autoría, Dedicatoria, Agradecimiento y Tabla de Contenidos; la Parte Introductoria, la constituye el Título del Tema y el nombre del autor, un Resumen castellano y traducido al Inglés (Abstract), la Introducción; el Cuerpo del Informe Final, que contiene: la Revisión de la Literatura, en la que se debe revisar todo lo relacionado al Marco Conceptual, Marco Doctrinario y Marco Jurídico; Materiales y Métodos que se relaciona a la Metodología utilizada, procedimientos realizados para obtener la información; los Resultados de las Encuestas; la Discusión, en esta parte del informe se realiza la verificación de los objetivos planteados, se fundamenta la propuesta de reforma legal; la Síntesis que es la parte penúltima y que

tienen que ver con las conclusiones, recomendaciones y la Propuesta de Reforma Jurídica y como última parte tenemos las Referencias que se relaciona con la bibliografía utilizada en todo el proceso de la investigación, el índice de todo el trabajo de investigación y luego los anexos.

Por ultimo comparar la legislación ecuatoriana con cuerpos normativos de diferentes países, me han llevado a llegar a las conclusiones que me han servido de base para elaborar un proyecto de ley, que reúna los más importantes puntos de vista referentes a la criminalización al exceso de velocidad, a través del que se pueda impartir justicia en forma ágil y eficiente buscando la equidad para las dos partes, sin proteccionismos exagerados que produzcan la rebeldía de quienes son afectados y el abuso de los conductores.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL

Para realizar la presente investigación, es necesario conocer algunos conceptos y definiciones básicas que nos permitirán comprender de manera más clara el presente tema de estudio, por lo que he obtenido algunos conceptos, y una noción del significado de algunos términos que tienen relación con el tema a investigar.

4.1.1. EXCESO DE VELOCIDAD

Es el recorrido que se realiza fuera de los límites o rangos normales o lícitos.

ES un concepto similar al de velocidad inadecuada o peligrosa por no adaptarse a las múltiples circunstancias que puedan surgir. La ecuación más rápido igual a más riesgo tiene una clara explicación: el conductor dispone de menos tiempo para responder ante una emergencia y, si se produce el accidente, las lesiones siempre serán más graves.

CRIMINAL.- El diccionario de Derecho de Manuel Ossorio lo define a la persona autor de un crimen o grave delito.[1]

[1] OSSORIO Y FLORIT, Manuel, "DICCIONARIO DE DERECHO" Criminal, editorial Heliasta , Tomo I, pg. 344, Buenos Aires-Argentina, 2007.

CRIMINALIZACION.- Es el conjunto de actos sociales, políticos y jurídicos, que llevan a convertir una conducta que antes era lícita en ilícita, mediante la creación de una norma y la aplicación de una política criminal específica.

DESCRIMINALIZAR.- Para el diccionario en línea Wikipedia La Descriminalización o despenalización es la abolición de las penas criminales en relación con ciertos actos.[2]

CONDUCTOR.-"Es la persona legalmente facultado para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado".[3]

VEHÍCULO.- "Medio para transportar persona o bienes de un lugar a otro."[4]

PRISIÓN.- Para Guillermo Cabanellas de torres es la Pena privativa de libertad más grave y larga que la del arresto e inferior y más benigna que la de reclusión.

EN EL REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, encontramos las siguientes definiciones:[5]

---

[2] http://es.wikipedia.org/wiki/Descriminalizaci%C3%B3n
[3] www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/EducacionVial
[4] www.direccionnacionaldetransito.gob.hn/artisistem/.
[5]REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Corporaciones.

RESPONSABILIDAD.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

UNIVERSALIDAD.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

ACCESIBILIDAD.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responderá este fin.

SEGURIDAD.- El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.

CALIDAD.- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

ESTANDARIZACIÓN.- A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.

MEDIO AMBIENTE.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

4.1.2. LÍMITES DE VELOCIDAD[6]

Para vehículos livianos, motocicletas y similares			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*50 Km/h*	*>50 Km/h - <60 Km/h*	*>60 Km/h*
Perimetral	*90 Km/h*	*>90 Km/h - <120 Km/h*	*> 120 Km/h*
Rectas en carreteras	*100 Km/h*	*>100 Km/h - <135 Km/h*	*> 135 Km/h*
Curvas en carreteras	*60 Km/h*	*>60 Km/h - <75 Km/h*	*> 75 Km/h*

[6] REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Corporaciones.

Para vehículos de transporte público de pasajeros			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <50 Km/h*	*>50 Km/h*
Perimetral	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <100 Km/h*	*> 100 Km/h*
Rectas en carreteras	*90 Km/h*	*>90 Km/h - <115 Km/h*	*> 115 Km/h*
Curvas en carreteras	*50 Km/h*	*>50 Km/h - <65 Km/h*	*> 65 Km/h*

Para vehículos de transporte de carga			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <50 Km/h*	*>50 Km/h*
Perimetral	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <95 Km/h*	*> 95 Km/h*
Rectas en carreteras	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <100 Km/h*	*> 100 Km/h*
Curvas en carreteras	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <60 Km/h*	*> 60 Km/h*

LA VELOCIDAD

La velocidad es una magnitud física de carácter vectorial que expresa el desplazamiento de un objeto por unidad de tiempo. Su unidad en el Sistema Internacional es el m/s.

En virtud de su carácter vectorial, para definir la velocidad deben considerarse la dirección del desplazamiento y el módulo, el cual se denomina celeridad o rapidez.[7]

De igual forma que la velocidad es el ritmo o tasa de cambio de la posición por unidad de tiempo, la aceleración es la tasa de cambio de la velocidad por unidad de tiempo .

4.1.3. **MEDIDA DE LA VELOCIDAD**

Siendo la velocidad una magnitud de carácter vectorial, al igual que todas las magnitudes se puede determinar en valor numérico o medir entendiéndose este procedimiento como la acción de tener conciencia de relación entre una variable comparada con otra, por ejemplo distancia velocidad tiempo, masa peso, etc, en el caso concreto motivo de seste trabajo investigativo, la velocidad se mide en nuestro medio en Km/h que significa que el objeto a ser medido en este caso un automotor se traslada de un punto a otro la distancian de mil metros en el transcurso de una hora.

Como toda magnitud requiere de algún instrumento de medida para ser determinada, existen varios instrumentos de medición aplicados a los automotores para conocer de la manera más eficaz la velocidad con la que se mueven sobre una superficie.

[7] Pérez, Martínez Félix (1999), Sistemas Radar, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid-España.

EL ODÓMETRO.- Si partimos de la etimología el odómetro viene del término griego hodós que significa camino y metrón que significa medición en consecuencia el odómetro es un instrumento que determina la distancia total o parcial recorrido por un cuerpo en la unidad de longitud y su principal características es que permite conocer el consumo de gasolina, tiempos de viajes o distancias. En algunos automotores estos aparatos viene incorporado su registro que contabiliza valores parciales o por cada viaje y valores totales desde el inicio del recorrido del automotor; el principio de funcionamiento radica en un sistema mecánico encastrado en el neumático del vehículo.

VELOCIMETRO.- El velocímetro es un instrumento que mide el valor de la rapidez media de un vehículo. Debido a que el intervalo en el que mide esta rapidez es generalmente muy pequeña se aproxima mucho a la magnitud de la Velocidad instantánea, es decir la rapidez instantánea.

Siempre el odómetro y el velocímetro vienen juntos en un vehículo, los dos instrumentos son de gran importancia al momento de conducir un automotor, ya que el primero sirve para darnos cuenta si nos estamos excediendo en los límites de velocidad y el segundo es para darnos cuenta del kilometraje que se ha recorrido de un lugar a otro.

4.1.4. EL RADAR.- MODELO DEL RADAR UTILIZADO EN EL ECUADOR ES EL MULTARADAR –C 60820

Es el instrumento utilizado para imprimir las fotos de los vehículos que exceden los límites de velocidad de la vía lugar. La hora de la contravención en que carril se cometió la contravención la velocidad a la que circulaba el vehículo que comete la contravención, el tipo de vehículo y la cantidad de fotografías tomadas por el sensor de la cámara.[8]

En nuestro país se utiliza El multaradar-C 60820, es un radar de última tecnología, emite en banda K, por lo que realmente le hace especial, es que emite por impulsos, dificultando enormemente su detección, como lo decíamos anteriormente la banda K abierta, es un radar que logra detectar de frente y a muy poca distancia con algún detector, Por tanto hasta el día de hoy se ha logrado sancionar a varios conductores y llevarlos hasta los juzgados debido a que incluso toma fotografía de la característica de los vehículos que transitan por el lugar y así lograr contralar que los conductores no excedan el rango de velocidad permitidos en nuestro país .

Tomando en cuenta que el radar es un sistema de vital importancia en nuestro país he consultado algunos conceptos para entender de mejor manera lo que significa este nuevo sistema.

[8] Pérez, Martínez Félix (1999), Sistemas Radar, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid-España.

EL RADAR.- término derivado del acrónimo inglés radio detection and ranging, que quiere decir “detección y medición de distancias por radio” es un sistema que usa ondas para medir distancias, altitudes, direcciones y velocidades de objetos estáticos o móviles como aeronaves, barcos, vehículos motorizados, formaciones meteorológicas y el propio terreno. Su funcionamiento se basa en emitir un impulso de radio, que se refleja en el objetivo y se recibe típicamente en la misma posición del emisor. A partir de este "eco" se puede extraer gran cantidad de información. El uso de ondas electromagnética con diversas longitudes de onda permite detectar objetos más allá del rango de otro tipo de emisiones (luz visible, sonido, etc.)

Entre sus ámbitos de aplicación se incluyen la meteorología, el control del tráfico aéreo y terrestre y gran variedad de usos militares .

EL RADAR DE TRÁFICO.- Es un dispositivo que se utiliza entre otras aplicaciones para el control de la velocidad en el tráfico rodado. Está basado en el efecto Doppler aplicado a un haz de radar para medir la velocidad de los objetos a los que se dirige.[9]

La mayoría de los radares de hoy en día operan en las bandas X, K, Ka, y Ku. Una alternativa reciente, el RADAR, usa un pulso de luz de láser. El radar de tráfico fue inventado por Bryce K. Brown de Decatur Electronics en marzo de 1954, y se usó por vez primera en Chicago en abril de 1954.

[9] Pérez, Martínez Félix (1999), Sistemas Radar, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid-España.

Como podemos darnos cuenta, el radar sirve para medir distancias y velocidades, puede ser utilizado para diferentes fines, en el caso del radar de tráfico, es aplicado para medir la velocidad que circulan los vehículos y frenar el mal hábito de la mayoría de conductores que se creen dueños de las vías y exceden los límites de velocidad, a pesar que saben que ya hay radares instalados en todo el Ecuador y en especial en la ciudad de Riobamba para controlar los límites de velocidad, sin embargo los conductores hacen caso omiso y cuando se dan cuenta ya están sancionados por incumplir la ley; este nuevo sistema es de gran ayuda en nuestro país, ya que ayuda a reducir los accidentes de tránsito, tiene la característica toma una foto al vehículo infractor y de esa manera los conductores son llevados hasta los juzgados para ser sancionados y esperando de esta manera les quede como lección y no vuelvan a cometer el mismo error y empecemos a respetar los límites de velocidad que están permitidos en nuestro país.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1 LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR.- ANALISIS DE LAS TRES ULTIMAS LEYES.

La ley es la manifestación de la voluntad consciente del hombre, está sujeta a una serie de contingencias del momento, al desarrollo socio-económico, a la ideología política, a la idiosincrasia de la clase dominante actuarial, y a muchos otros factores que modelan y maquillan el contexto de las normas.

En las tres últimas décadas, se ha dictado las últimas tres leyes de tránsito, a saber: el 10 de abril de 1981; el 2 de agosto de 1996; y, el 7 de agosto 2008.

Al respecto Jorge Zabala Baquerizo, manifiesta:

“Las leyes son cambiantes, dinámicas, y de aplicación obligatoria, pero en medio de esta liberalidad que tiene el legislador para reformar las leyes, siempre me he preguntado si tiene alguna responsabilidad ulterior, cuando una ley resultara perjudicial, atentatoria, engañosa o desproporcionada, y en muchas ocasiones hasta injusta. Todos coincidirán que jamás encontrarán una sanción al legislador que haya emitido una norma errada o equivocada. Analicemos entonces: ¿por qué siempre encontramos en cada una de las

leyes, las famosas reformas? y, en muchas ocasiones hasta tienen dedicatoria, de ahí el aforismo: “hecha la ley, hecha la trampa[10]”.

De lo dicho, vale indicar que de las tres leyes antes mencionadas, no se ha logrado homologar ni siquiera en el título de la misma, ya que las dos primeras se llaman “Ley de Tránsito y Transporte Terrestres”, mientras que en la última se encuentra una denominación más extensa: “Ley Orgánica de Transporte
Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

“Sinceramente no entiendo por qué, se le agrega el tema de la seguridad vial, si al revisar la ley del primero al último artículo, no se encuentra una sola disposición que se refiera a la seguridad vial, únicamente encontramos a las autoridades encargadas de la seguridad vial. En mi opinión, el título de la Ley debe ser consecuente con su contenido, porque no es cuestión de ubicar un título armónico y melodioso, para que sea importante. De ahí que siempre se ha criticado que en Ecuador, tenemos tantas leyes inaplicables, que lo único que hacen es engordar inútilmente la lista de leyes y cuyo contenido se convierte en letra muerta[11]”.

En cuanto a este tema propuesto en las leyes antes indicadas, vale refrescar la mente: entre 1981 y 1996, teníamos el Consejo Nacional de Tránsito y

[10] ZAVALA BAQUERIZO, Jorge, Los presupuestos del debido proceso penal, Editorial Edino, Guayaquil-Ecuador, 2009, pág. 55.
[11] IBIDEM, pág. 57.

Transporte Terrestres, entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con radio de acción a nivel nacional; luego se encontraban las jefaturas provinciales. El Consejo Nacional estaba integrado por los Ministros de Gobierno y de Obras Públicas, el Comandante General de la Policía Nacional, el Director Nacional de Tránsito, el Secretario General de la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador, un representante de las Fuerzas Armadas, un representante de los transportistas, dos representantes de la ciudadanía y un representante del Automóvil Club del Ecuador (Aneta).

En la ley emitida en el 2008, el organismo máximo rector del transporte, está integrado por dos: El Ministro del Transporte, y la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que a su vez, está integrado por: el Ministro del sector, un representante del Presidente de la República, un representante por los Consejos Provinciales del Ecuador, un representante de las Municipalidades a nivel nacional, y, el Comandante de la Policía Nacional. Directorio que según la Ley tiene 24 atribuciones y deberes, dentro del ámbito del transporte.

“Además, las dos Leyes de Tránsito anteriores, fueron cuerpos normativos ordinarios, según se podía entender e interpretar; no así la última promulgada en el 2008, que el mismo legislador le ha dado la categoría de Ley Orgánica. ¿Por qué esta denominación?, simple y llanamente porque se considera que las leyes orgánicas, contienen y regulan garantías que atañe

a los derechos humanos; por lo tanto, dichas disposiciones de acuerdo a la doctrina y jurisprudencia, prevalecen sobre las leyes ordinarias. De tal manera, que solo se podrá apartar de dichas normas, única y exclusivamente en ausencia o falta de normas aplicables en ciertos casos; es decir, cuando se presente el caso de anomía legal[12]".

A lo largo de las tres leyes en mención, las infracciones de tránsito, han estado clasificados como "Delitos y Contravenciones", en las legislaciones anteriores, las dos infracciones eran sancionados por el juez de tránsito, mientras que en la actual ley los Delitos son procesados por el juez de tránsito, en base a la investigación y dictamen fiscal acusatorio; en tanto que las contravenciones deberán ser procesadas ante el juez de contravenciones de tránsito. Esto da la medida de que el tema de tránsito es un campo sumamente amplio y que está en camino la implementación de estructuras políticas, administrativas y judiciales propias.

Todos los delitos de tránsito son de carácter culposo, en contados casos puede haber delitos penales dolosos de tránsito, siempre que partiendo de las pruebas se establezca de manera clara y categórica que el delito fuere deseado, planificado y ejecutado con el firme propósito de causar daño a las personas o la propiedad; de ser así, se ordenará que el trámite continúe ante

[12] ZAVALA BAQUERIZO, Jorge, Los presupuestos del debido proceso penal, Editorial Edino, Guayaquil-Ecuador, 2009, pág. 61.

la justicia ordinaria penal; caso contrario, es facultad privativa conocer y sancionar por parte del juez de tránsito.

En las dos leyes anteriores, las penas eran más humanas y menos severas, se sancionaba con prisión y multa y, en el peor de los casos, con una sola de ellas. En la ley actual; es decir, en la ley dictada en el 2008, estas penas se han endurecido a través de la acumulación de penas, vale decir que existen penas privativas de la libertad (prisión), medidas precautelatorias reales (prohibición de enajenar), multas, daños y perjuicios, suspensión o revocatoria de la licencia de conducir vehículos, rebaja de puntos de la licencia de conducción. Todas estas penas pueden ser impuestas al mismo tiempo.

La efectividad de las leyes, no está en la agravación de las penas, sino en la educación, capacitación y concientización de los choferes, procurando la aplicación diaria de las normas de tránsito.

4.2.2 CÁRCEL POR EXCESO DE VELOCIDAD: ¿CASTIGO RAZONABLE?

“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo reglamento han endurecido el castigo para quienes excedan los límites de velocidad permitidos. El aspecto más polémico de dicha normativa radica en que quienes excedan el límite de velocidad por una cantidad de

kilómetros por hora (km/h) fuera del llamado “rango moderado”, serán penalizados con tres días de cárcel. Este exceso equivale, entre otros casos, a conducir a 60 km/h en zonas urbanas, o 75 km/h en la curva en una carretera.

¿Es esta una pena justa? Analicémoslo.

Es conveniente empezar teniendo claro cuál es el problema que se pretende solucionar con esta Ley. Según cifras de la Comisión de Tránsito del Ecuador

(CTE) para las provincias de Guayas y Santa Elena (a falta de publicaciones nacionales…), entre los años 2010 y 2011 un total de 1,156 personas fallecieron en accidentes de tránsito en el Ecuador. El año 2012 ha comenzado de manera aún más alarmante: los 199 fallecidos entre Enero y Abril del presente año superan en número al mismo periodo de los dos años anteriores.

Ni hablar de los 11,868 heridos que se reportaron entre los años 2011 y 2012. Por último, según el mismo reporte el exceso de velocidad es el cuarto mayor causante de accidentes[13]”.

[13] GALLEGOS, Bolívar, La Responsabilidad en el delito de tránsito, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2012, pág. 56.

Está claro que hay que tomar medidas para reducir el número de accidentes, y por lo tanto, de heridos y fallecidos en nuestras calles y carreteras. El tema está en que estas medidas deberían tener castigos directamente vinculados a mejorar la calidad de conducción del infractor o, según sea el caso, de retirar al infractor de las calles, donde ha probado ser un peligro. Las nuevas penas no cumplen ninguno de los dos objetivos: la persona encarcelada podrá salir de la cárcel conduciendo y no tendrá que asistir a ni un solo curso adicional de manejo.

"Entonces, ¿por qué nuestros gobernantes deciden penar con encarcelamiento? Porque creen en la "ley del miedo". El razonamiento, asumo yo, es que el temor a ser encarcelado hará que las personas no se arriesguen a pasar el límite de velocidad. Pero hay mejores formas de implementar la "ley del miedo" las cuales, de paso, podrían ser beneficiosas para la sociedad.

Algunos ejemplos de estos castigos serían una fuerte multa económica, horas de servicio comunitario, retirar la licencia de conducir por un periodo de tiempo o hasta completar ciertas horas de cursos de conducir, entre otros[14]".

[14] GALLEGOS, Bolívar, La Responsabilidad en el delito de tránsito, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2012, pág. 59.

Hay otro tema adicional que no se puede dejar de lado: la falta de capacidad de las cárceles en el Ecuador para recibir más personas. ¿No es acaso mejor para la sociedad tener al mal conductor pagando una multa ejemplar o limpiando grafitis de las paredes y dejar las cárceles para quienes efectivamente representan un peligro si se los deja libres por las calles?

Finalmente, hay que recordar que tenemos un problema sistémico detrás del cumplimiento de las penas por infracciones de tránsito. ¿Alguien ha escuchado hablar de algo llamado coima? Si las penas anteriores no se cumplían entonces pareciera más lógico intentar primero generar un cambio institucional en la CTE antes que simplemente endurecer las penas. ¿Qué tan probable es que mágicamente desaparezcan las coimas y se empiece a aplicar la Ley a cabalidad de la noche a la mañana? Lo más probable es que la excesiva pena del encarcelamiento la sufran unos cuántos chivos expiatorios, que todos sigamos manejando igual de mal, y que a la mayoría simplemente les suba la coima, digo, la multa.

4.2.3 LA SEGURIDAD JURÍDICA.- FUENTES DE ESTE PRINCIPIO CONSTITUCIONAL

Podemos distinguir como fuentes de la seguridad jurídica las siguientes:

La seguridad jurídica proviene principalmente de:

“1.- La estabilidad legal mínima.- ninguna comunidad puede vivir a “salto de mata” entre las constantes reformas, contrarreformas, reformas constitucionales y legales por vía de interpretación ideológica; proliferación de reglamentos, cambios de regulaciones, opiniones contradictorias, etc. Las reglas del juego no se pueden cambiar súbitamente y a cada momento. Semejante práctica, cada vez más extendida, genera incertidumbre respecto de los derechos, abusos de autoridad y propicia la generalizada impresión de que es mejor afirmar los intereses por la acción directa, la resistencia, y bajo la “justicia por mano propia”.

2.- Sujeción del poder a la ley, y por tanto, previsibilidad de sus actuaciones.- En una sociedad civilizada, como persona debo saber con bastante exactitud cómo actuará el Estado en determinadas circunstancias. Puedo suponer que, si mi propiedad es invadida, la obligación de las autoridades es preservar mi derecho y devolverme mis bienes, porque así está escrito en la Ley. Lo que no puede pasar es que me digan que, en opinión del juez o de la autoridad, la invasión “ha sido justa”. O que se interprete de tal modo la norma, bajo apreciaciones ideológicas del juez, que el ordenamiento se convierte en expectativa engañosa.

3.- El derecho eficaz a reclamar y la atención pronta a las demandas.- No hay seguridad jurídica si el sistema burocrático o el régimen judicial son máquinas inservibles, si las sentencias se dictan tarde, mal o nunca. No hay seguridad si una acción contra el Estado dura entre seis y 10 años. No hay

seguridad si el trámite es tan complejo, que espanta al más atrevido y asusta hasta a los tinterillos más duchos en esas lides.

4.- La claridad y sencillez de las normas. En el Ecuador están vigentes cientos de miles de normas que las dictan: la Asamblea Nacional, la Asamblea Constituyente, el Presidente de la República, los ministros de Estado, los organismos de control, las empresas públicas, las instituciones estatales dependientes y las autónomas, los municipios, consejos provinciales y juntas parroquiales, las secretarías, comités y consejos, los jefes de departamento, etc. etc. La mayoría de ese galimatías normativo no proviene de la Función Legislativa, proviene de los agentes del poder burocrático, de los planificadores, de los cientos de entidades que saturan al mapa de la vida pública. Proviene de simples actos de poder, es decir, de órdenes, que por miedo o comodidad, se convierten en reglas. Proviene de las „políticas" transformadas en grandes referentes de la planificación. A esa pintoresca selva normativa se agregan los miles de precedentes jurisprudenciales obligatorios, que se van conformando con las sentencias de casación que dictan las salas de la Corte Nacional, que deberían estar codificadas y no lo están. Y se agrega, además, la mala calidad de las leyes y otras normas, la pésima aplicación, con frecuencia arbitraria, de disposiciones que se interpretan con absoluta liberalidad. ¿Quién controla la calidad de las normas de las que dependen los derechos? Si se lo hiciera, los legisladores y más fabricantes de normas no quedarían bien parados.

5.- La firmeza de las sentencias.- La “cosa juzgada” es una de las grandes invenciones de la civilización jurídica, quiere decir que los derechos y obligaciones que nacen de las sentencias que tienen tal calidad, son inamovibles y deben cumplirse por las partes y por las autoridades. No hay posibilidad de hacer otro juicio por la misma causa y contra las mismas personas. Sin embargo, la Constitución (Arts. 437 y 94) y la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (Art. 58 y sigs.), permiten ahora que se revoquen las sentencias firmes y las resoluciones con fuerza de sentencia. La excusa es la violación de un derecho constitucional en el proceso (¿no se habrá discutido ya ese derecho en el mismo juicio?). La verdad es que, por arte de interpretación, esa facultad asignada constitucionalmente solo a los “ciudadanos y a las ciudadanas”, se transformó en potestad del Estado, convertido en “ciudadano”. Y ahora ese sui géneris „ciudadano‟ impugna por esa vía y ante la Corte Constitucional las sentencias en las causas en que pierde.

6.- La independencia judicial.- Aún si hubiese simplicidad en el régimen procesal, si hubiese estabilidad normativa, no se alcanzaría la seguridad jurídica, sin absoluta independencia judicial. Tal independencia no puede ser únicamente formal o constitucional, debe traducirse en el ejercicio constante de autonomía real para decidir, de firmeza para enfrentar a todo poder o factor de poder. Debe ser la vivencia del juez y del tribunal, la trinchera de su moral, la fortaleza de su profesión. Así, pues, tendremos Estado, tendremos democracia, tendremos república, tendremos garantías de los derechos y de

las libertades solamente "…cuando el juez se atreva". Cuando le diga, con razones y con pruebas, no al poder, no a los monopolios de cualquier clase. No a las órdenes. No al miedo. Y si así lo hace, estará diciendo desde su conciencia, y en sus providencias y en sus actos, sí a la justicia, sí a la imparcialidad, sí a la seguridad. La seguridad es el elemento inspirador de todo ordenamiento jurídico. Es la razón de ser de la legalidad y la forma concreta de la legitimidad, porque sin certeza no hay ley vigente ni justicia. Hay desorden, abuso y negación de los derechos[15]".

Entendida la Seguridad Jurídica como la razonable posibilidad que deberían tener los ciudadanos, las empresas y las autoridades de distinguir claramente lo que se puede de lo que no se puede; lo que está permitido y lo que está prohibido. Es un mínimo grado de certeza de los individuos respecto de las actuaciones del poder en la administración de los bienes públicos, en la protección de los derechos, en el amparo a las libertades, en la defensa de las propiedades, en la restauración de los daños, en el castigo de los delitos.

Esta ha sufrido grave deterioro, primero, por el entrampamiento de la administración de justicia; segundo, por la subjetividad que se extiende en la forma de comprender y aplicar el Derecho; tercero, por la devaluación de la legalidad a manos de doctrinas que proponen la discrecionalidad en las decisiones y en las sentencias, y, además, porque la permanente reforma de

[15] fcorral@elcomercio.org

las leyes, su mala calidad, sus sesgos ideológicos, están destruyendo la precaria cultura de legalidad que tuvo alguna vez el país.

4.2.4 LA LIBERTAD PERSONAL COMO PARTE DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES

La libertad personal forma parte del conjunto de derechos fundamentales consagrados en la norma Constitucional, reconocidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos, tratados y convenios internacionales sobre derechos humanos, conocidos como derechos fundamentales.

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, así lo consagra el Art. 1 de la Constitución, lo que significa que nos encontramos situados en la teoría general del garantismo.

.

Es importante conocer a que se refiere el garantismo "Garantizar significa afianzar, asegurar, proteger, defender, tutelar algo; y, cuando en la cultura jurídica se habla de garantismo, ese "algo" que se tutela son derechos o bienes individuales[16]".

Si son derechos fundamentales y bienes individuales los que tutela el garantismo, debemos establecer la definición de derechos fundamentales

[16] GASCÓN ABELLÁN, Marina, Garantismo y Derecho Penal, en Juan Oberto Sotomayor Acosta, Coordinador, Editorial Temis, Bogotá-Colombia, 2006, pág. 13.

para alcanzar el concepto de libertad personal, para Luigi Ferrajoli, son "<<derechos fundamentales>> todos aquellos derechos subjetivos que corresponden universalmente a << todos >> los seres humanos en cuanto dotados del status de personas, de ciudadanos o personas con capacidad de obrar[17]."

El autor le otorga un estatus a la persona con capacidad de actuar, diferente, que lo singulariza, lo hace especial, pero al mismo tiempo, este estatus es otorgado sobre la base de los derechos subjetivos que corresponden a los seres humanos, que no son más que esos derechos y libertades considerados fundamentales que han sido reconocidos universalmente como: derecho a la vida e integridad física; derecho a la libertad: de pensamiento, expresión, información, de religión, de reunión, de circulación, de residencia; derechos económicos y sociales; derechos políticos; derecho a la propiedad; derecho de igualdad ante la ley; derecho a la seguridad y garantías en la administración de justicia; y, respeto a la dignidad moral. Entre los que encontramos la libertad de circulación o libertad ambulatoria.

La libertad personal es un derecho fundamental del que goza todo ciudadano en el mundo.

[17] FERRAJOLI, Luigi, Derechos y Garantías. La Ley del más débil, Editorial Trotta S.A., MadridEspaña, 2006, pág. 37.

Para hablar de libertad personal, debemos recurrir a su concepto, partiendo del hecho de que todas las personas nacen libres y en el transcurso de su existencia deciden lo que mejor convenga a sus intereses, dentro de una sociedad que se desarrolla en un marco constitucional y legal. Donde hay esclavitud no tiene vigencia la libertad personal, así se desprende de la lectura del Art. 66 número 29 letras a y b de la Constitución.

No hay duda, que la libertad personal es un derecho fundamental, limitado, esta limitación está dada por la privación de la libertad, la que podrá ordenarse de manera excepcional como último recurso. Esta investigación se concreta especialmente a analizar la libertad ambulatoria y su limitación.

Las leyes deben guardar armonía con la Constitución; en materia procesal penal donde se regula la privación de la libertad personal, debe estarlo con mayor razón, para evitar arbitrariedades de jueces, en especial aplicar las Reglas Mínimas de las Naciones Unidas sobre las Medidas no Privativas de Libertad “REGLAS DE TOKIO”.

La libertad personal no puede ser la excepción, no es un derecho absoluto, tiene su limitación en la privación de la libertad, donde se encasillan la detención y la prisión preventiva, “Los derechos fundamentales, no obstante su consagración y su importancia, no son absolutos y, por lo tanto, necesariamente deben armonizarse entre sí y con los demás bienes y valores protegidos, pues, de lo contrario, ausente esa indispensable

relativización, la convivencia social y la vida institucional no serían posibles[18]".

Los derechos conexos con la libertad personal, son todos los referidos en el Art. 66 de la Constitución; cuando se limita la libertad ambulatoria, a través de la prisión preventiva, se vulneran principalmente los derechos a la intimidad familiar y personal, el derecho a la libertad del trabajo. En cuanto a la intimidad familiar y personal, debo señalar que el privado de la libertad es separado de su núcleo familiar, para ser internado en una cárcel, donde ya no cuenta con la intimidad familiar y pasa a convivir con un grupo de detenidos; en relación al derecho a la libertad del trabajo, es muy grave, por cuanto el preso deja de trabajar en una actividad específica que le proporcionaba el ingreso económico para la subsistencia de su familia, en razón de que en la cárcel no puede laborar y si lo hace deberá sujetarse a los trabajos que se realicen en su interior, es decir, ya no tiene libertad para decidir su actividad laboral y no tiene posibilidad de obtener ingresos para solventar a su familia.

Por lo tanto la privación de la libertad personal constituye una limitación, y esa limitación se deriva en la detención y prisión preventiva que en nuestro País es excepcional, así lo consagra el Art. 77 numeral 1 de la Constitución y el Art. 159 inciso segundo del Código de Procedimiento Penal reformado, que si bien ratifica la vigencia el sistema acusatorio oral, aún no tiene su

[18] FIERRO MÉNDEZ, Heliodoro, Detención y Libertad, Fundamentos Sustantivos y Procesales, Editorial Leyer, Bogotá. C.-Colombia, 2004, pág. 30.

realización completa por la falta de un código de procedimiento penal que se relacione de manera estricta a la Constitución.

En el Ecuador por la excepcionalidad de la prisión preventiva, corresponde agotar las medidas cautelares personales establecidas en la Ley Procesal Penal que anteceden a la misma, cuando el delito no está reprimido con reclusión, sino con prisión, siempre que no exista reincidencia. Sin embargo en la Constitución no se hace esa distinción y se refiere en forma general a toda clase de delitos.

En esas consideraciones cabe una interrogante, ¿Con la limitación de la libertad ambulatoria, estará protegida la sociedad. Esta interrogante nos lleva a confrontar el derecho a la libertad personal con el derecho a la seguridad de la sociedad. Cuando un ciudadano es afectado con la restricción de la libertad como consecuencia de haber perpetrado un delito éste afecta en los bienes, a la sociedad y en general al estado; con presurizar a esta persona se garantizará la seguridad de los perjudicados, pues tantos derechos tiene el imputado, como la víctima, de ésta última se encuentran determinados en el Art.78 de la Constitución donde entre otras garantías se prevé su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, la protección de las amenazas y cualquier forma de intimidación; pero esto en el plano estrictamente particular, más cuando hablamos de la sociedad, el estado debe implementar más seguridad con la fuerza pública, con un incremento del número de elementos policiales lo que

importa un mayor presupuesto y aumento de los privados de la libertad, aquí se presenta una interrogante "¿ tiene derecho el Estado a imponer la prisión preventiva a personas jurídicamente inocentes?[19]", si se detiene a una persona se garantiza el derecho del perjudicado a la seguridad, pero por otro lado, su privación de la libertad no equivale que se le garantice el debido proceso, que se cumplan los plazos previstos para el comienzo y fin del juicio, que se respeten las normas del sistema acusatorio oral, que el detenido en su internamiento sea tratado dignamente, que de ningún modo la cárcel se constituya en el inicio de una formación delictiva.

En este sentido cabe mencionar, ¿Se puede privar de la libertad personal a un ciudadano que ha cometido un delito no grave frente a esa realidad carcelaria que vive el País? La respuesta será, apliquemos la excepcionalidad de la prisión preventiva, tomando en consideración la proporcionalidad evitando destruir el núcleo familiar.

4.2.5 LIBERTAD PROVISIONAL BAJO CAUCIÓN TIENE COMO PROPÓSITO ESTABLECER UN EQUILIBRIO ENTRE LAS GARANTÍAS DE LIBERTAD, EN RELACIÓN CON LA PRISIÓN PREVENTIVA

La caución que debe otorgar quien solicita la medida cautelar a efectos de responder por los eventuales perjuicios que se causen a la persona del

[19] PESOA, Nelson, Fundamentos constitucionales de la exención de prisión y de la excarcelación, citado por Alberto Bovino, Aporías. Sombras y Ficciones de la justificación del encarcelamiento preventivo, Foro de Derecho Penal No. 8, editorial Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador, Pág. 7.

demandado. CHIOVENDA al respecto nos dice que “como la acción aseguradora es meramente provisional, la ley concede al particular, pero por su cuenta y riesgo, esto es, haciéndolo juez responsable de la existencia efectiva de su derecho a la prestación; si luego resulta que éste no existía, queda obligado a los daños, y por esto puede ser obligado a prestar caución preventiva[20]”. ZUCKERMAN, “a propósito de las medidas cautelares al interior del proceso civil inglés, observa en relación con el igual trato que debe el tribunal dispensar a las partes de un proceso, que «el demandante puede obtener una medida provisional limitando la actuación del deudor, incluso antes de la sentencia definitiva, si demuestra que un daño irreparable puede afectar sus derechos pendiente la causa. En consecuencia, cuando los tribunales conceden una medida cautelar están protegiendo exclusivamente los intereses del demandante; de esto se sigue que si el tribunal tiene que mostrar igual interés por los derechos del demandado, debe tomar las medidas necesarias para protegerlo de cualquier agravio que pueda sufrir como consecuencia de las medidas adoptadas en favor del demandante[21]”.

.

En el proceso penal el requisito de la caución no se exige en garantía de la eventual indemnización por una medida cautelar erróneamente otorgada. Por la naturaleza y fines del proceso penal no es fácil compatibilizar este requisito con las medidas restrictivas de la libertad que en él se adoptan.

[20] CHIOVENDA, Principios de derecho procesal civil, trad. de Casais y Santaló, Madrid-España, 1922, pág. 102.
[21] ZUCKERMAN, Civil Procedure, Editorial Justice System Oxford, London-Inglaterra, 2003, pág. 34

Aun en el evento de que quien solicite la medida fuere el querellante particular —en aquellos ordenamientos que permiten la actuación de un querellante— no se ha planteado, ni por el legislador ni por la doctrina, que previo a otorgar la medida deba darse una caución de resultas. En esta materia en el derecho frente al error del juez en la concesión de alguna de esas medidas es el Estado quién debe indemnizar al sujeto que injustamente ha sido privado de su libertad. En el ordenamiento nacional existe una disposición de rango constitucional que es en extremo exigente a la hora de perseguir la responsabilidad civil del Estado por error judicial. La prácticamente nula aplicación que esta disposición ha tenido en el foro mundial y latinoamericano no hace sino corroborar lo severa que ha sido su reglamentación.

Como ya he señalado la caución tiene una finalidad específica, asegurar la comparecencia del imputado al juicio y a la eventual ejecución de la pena Por tanto, si estos fines se encuentran satisfechos procede que se cancele la caución y se libere el correspondiente gravamen. De allí que la norma señale que la caución será cancelada y devuelto los bienes afectados, siempre que no hubieren sido ejecutados con anterioridad:

a) Cuando el imputado fuere puesto en prisión preventiva;

b) Cuando por resolución firme, se absolviere al imputado, se sobreseyere la causa o se suspendiere condicionalmente el procedimiento.

c) Cuando se comenzare a ejecutar la pena privativa de libertad o se resolviere que ella no debiere ejecutarse en forma efectiva, siempre que previamente se pagaren la multa y las costas que impusiere la sentencia.

Las situaciones previstas por el legislador para cancelar la caución son de toda lógica. La situación prevista en la letra a) creo que será la manera usual de poner término a la caución. Si el imputado fuere puesto en prisión preventiva, ya sea por temor a la ejecución de las garantías que él personalmente hubiere ofrecido, o por convencimiento del tercero de verse expuesto al mismo riesgo, procede que se cancele la caución que ya ha cumplido su objetivo: asegurar la comparecencia del imputado al juicio. Los casos previstos en la letra b) son indicativos de que el sujeto no tiene responsabilidad penal. Por de pronto, la absolución del imputado y el sobreseimiento del mismo demuestra su completa inocencia y el término la pretensión penal en su contra. No hay ningún motivo para mantener la caución. La suspensión condicional del procedimiento, una vez transcurrido el plazo que hubiere establecido el tribunal, produce el efecto de extinguir la acción penal, debiendo el tribunal de oficio o a petición de parte, dictar el sobreseimiento definitivo. Finalmente, las situaciones previstas en la letra c) demuestran que la medida cumplió su objetivo y el imputado compareció a la ejecución de la pena, la cual ya se está ejecutando, o se resolvió que ella no debe ejecutarse en forma efectiva. La única obligación que la ley establece es que el condenado previamente pague las costas y las multas impuestas.

Al respecto debo indicar que el objeto de la caución es garantizar que el inculpado no se sustraiga de la acción de la justicia y comparezca cuantas veces sea recurrido, es una especie de sanción y un sustitutivo de prisión. Implica que la persona se constituya frente al estado con un fiador, por lo tanto se crea una trilogía de personas, el Fiador, el Beneficiario y el Juez. Se trata en un primer momento de un contrato de fianza, aunque algunos autores como Silva Silva señala que es un guion administrativo "Porque la libertad del fiador al celebrar el acto no tiene los mismos alcances que un contrato de fianza[22]".

El fiador no es un deudor secundario sino directo, no es posible que se denuncie el pleito entre el Estado y el fiador, tampoco es un contrato accesorio pues no contiene las características propias tendremos que remontarnos a la definición de un contrato de fianza y la definición es en concepto de Erick Carballo Yánez "Es un contrato accesorio a otro principal que permite garantizar el cumplimiento de una obligación por un tercero, por lo que es considerada como garantía personal que se conoce como fiador… De acuerdo a lo previsto las personas que intervienen en un contrato de fianza son a) fiador… b) fiado… c) beneficiario… d) obligado solidario[23]".

Podemos encontrar que la apreciación de Jorge Silva no está alejada de la realidad, por el contrario es bastante congruente ya que no se apega

[22] SILVA SILVA, Jorge Alberto, Derecho procesal penal, Editorial Harla, México, 1990, PÁG. 519.
[23]CARBALLO YÁNEZ, Erick, LARA TREVIÑO, Erick, Formulario teórico practico de contratos mercantiles, Editorial Porrúa, México, 2000, pág. 180.

específicamente a la naturaleza del con trato de fianza, en realidad el inculpado no es deudor, entendiéndose como deudor el que debe de pagar una cantidad cierta y en dinero, mas sin embargo sí ubicamos que el término deudor significa el cumplimiento de algo, entonces quien no tiene una obligación real es el afianzador o el fiador, ya que el agravio lo sufrirá el inculpado y en una parte mínima el fiador o afianzador. Dejamos al lector la conjetura respecto de éste polémico asunto, por su parte García Ramírez señala que el objeto de éste beneficio es evitar la evasión de la justicia, y define a la Libertad bajo caución como "Procedimiento promovido por el inculpado, su defensor o legítimo representante en cualquier tiempo[23]".

Coincido en el hecho que la libertad es un derecho otorgado por la Constitución mediante la cual una persona que otorga una caución económica que garantice la sujeción del inculpado podrá gozar de una libertad preparatoria, para otros tratadistas y estudioso del derecho penal es una medida cautelar que pone en suspenso la pena de prisión mediante el otorgamiento de una garantía. El factor del interés público por garantizar la efectividad de la sentencia y del derecho penal cuando el procesado es responsable de un delito en investigación que no sea grave la prisión preventiva puede ser sustituida por la caución, la pignus corporis se convierte en pignus pecuniae. Lejos de que pueda abordar en parte posterior la tramitación incidental debo de referir en el caso de Manuel Rivera Silva, hace un apuntamiento el monto y la forma de caución que se fije, deberán

[23] GARCÍA RAMÍREZ, Sergio, Prontuario del proceso penal, Editorial Porrúa, México, 1999, pág. 145.

ser asequibles para el inculpado. Pero qué problema es cuando hablamos de la asequibilidad, ya lo decía Welsel, “no es un término fácil y menos para un juez, ya que en muchas ocasiones la asequibilidad es confundida como una termino subjetivo y más alejado de la realidad no puede estar ya que no lo es un término objetivo y pragmático que está en contacto con lo valorativo mas no hace de este su naturaleza, en resumen lo asequible debe ser tangible y no irracional, que pasa cuando un juez por no tener una regulación de topes para fijar la caución fija en una día lunes una garantía a cubrir de cinco mil dólares y un día martes o en el juzgado de su vecino por un delito con las mismas características pero diferente persona fija dos mil dólares[24]”. En realidad no es congruente con el principio de asequibilidad, si fuera defensor exagerado del poder judicial diría la diferencia entre la caución de cinco mil y la de dos mil radica en la persona pero ese razonamiento menos que mediocre, es punta de quiebre para aterrizar en el error, la doctrina y la norme es muy clara, deben de ser asequibles no dice lo más cercano a las posibilidades del inculpado, no dice lo más barato, ni regateando con el inculpado, dice asequibles pero esto se ve más grave cuando en un juzgado te dicen, la caución será solamente en efectivo y será por un total de cinco mil dólares, que pasa con este criterio absurdo y a todas luces inconstitucional y violatorio de las garantías. Donde está el derecho internacional cuando el pobre no puede pagar los cinco mil dólares y se ve aún más presionado porque el Juez se lo obliga en depósito.

[24] WELSEL, Hans, El nuevo sistema del derecho penal, Editorial Ariel, Barcelona-España, 1990, pág. 47.

4.3 MARCO JURÍDICO

4.3.1. LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

La norma Constitucional en relación a la seguridad jurídica en el art. 82 establece:

El Art. 82 de la Constitución de la República reconoce el derecho a la seguridad jurídica, señalando que: "el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes[25]".

La Corte Constitucional recogiendo la doctrina internacional, ha señalado que se entiende por seguridad jurídica a la suma de una serie de factores, entre ellos la certeza y legalidad, jerarquía y publicidad normativa, irretroactividad de lo no favorable, interdicción de la arbitrariedad, los cuales se equilibran para promover, en el orden jurídico, la justicia y la igualdad en libertad.

Entendida a la seguridad jurídica como el principio fundamental que asegura una convivencia armónica, cuyo presupuesto es la aplicación efectiva de la ley.

[25] CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2011.

El distinguido jurista Dr. Fernando Ortiz Bonilla, en un artículo publicado en la Revista Judicial de Diario La Hora, señala con razón: “El derecho a la jurisdicción es directamente invocable ante los Tribunales de Justicia (entendiendo comprendidas en esta expresión tanto los órganos unipersonales como colegiales), pudiendo fundamentarse en dicha norma tanto el petitum de la demanda como la sentencia judicial[26]l”.

Agrega que toda persona natural o jurídica podrá acudir a los Tribunales de Justicia en defensa de un derecho conforme lo señala el Art. 75 de la Constitución de la República, de este modo la titularidad de los derechos fundamentales y libertades públicas, que son derechos individuales, tienen a la persona por sujeto activo y al Estado por sujeto pasivo; aclarando que la titularidad de estos derechos fundamentales no corresponde solo a los individuos aisladamente considerados, sino también a grupos y organizaciones. Aclara que el derecho a la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de los derechos e intereses legítimos, previene que nunca puede producirse indefensión, esto es garantiza el derecho constitucional a la defensa; pero también aclara que la tutela efectiva garantiza el derecho a un proceso sin dilaciones indebidas.

En el numeral 1 del Art. 77, acorde al Pacto de San José, establece:

[26] Diario La Hora, Revista Judicial,www.diariolahora.com

Art. 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:

1.- La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley…[27]"

La aplicación de las medidas sustitutivas o cautelares pretenden garantizar a las personas la libertad, estado fundamental de los Derechos Humanos. En derecho penal, uno de los principios elementales es la presunción de inocencia, es decir, se tiene que probar la culpabilidad de un ciudadano para privarlo de la libertad o castigarlo bajo sentencia de cárcel.

Una buena política criminal no se reduce todo a la prisión preventiva, pues, ello trae otras consecuencias nocivas a la sociedad: seres sin trabajo, niños desprotegidos, mujeres lanzadas a la mendicidad o prostitución, familias deshechas y, además, crecimiento de las escuelas del crimen que, en la realidad, son las cárceles del País.

[27] CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2011.

4.3.2 LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

En relación a la caución la Ley Orgánica de Transporte, Transito y Seguridad Vial, en el artículo 155, establece:

"Art. 155.- A excepción de la infracción tipificada en el artículo 126 de esta Ley, los delitos de tránsito admiten caución. Esta puede ser personal o real. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.

Para su cálculo, se buscará establecer un monto real que garantice la presencia del imputado al proceso, con arreglo a lo establecido en el Art. 157 de esta Ley.

Las circunstancias que rodearon al accidente y la personalidad del presunto autor, serán analizadas por el juez para el caso de la aplicación de las medidas alternativas contempladas en el Art. 171 del Código de Procedimiento Penal[28]".

Un problema jurídico es el artículo 155 que dice que los delito de transito admiten caución y esto pude ser personales o reales, he aquí tremendo discrepancia jurídico con el art. 155 de proceder penal que dice que los

[28] Ley Orgánica de Transporte, Transito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2012.

delito de reclusión no admiten fianza, queda en todo esto un agridulce, de que norma se aplicaría la de la ley de tránsito o la del código de procedimiento penal, queda a criterio de los jueces.

“Art. 157.- La caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, a excepción del caso contemplado en el Art. 126 de esta Ley, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

a) Por muerte, un mínimo de 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;

b) Por incapacidad definitiva, un equivalente a la sumatoria del valor estimado de los gastos médicos y la indemnización de un mínimo de 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, más costas;

c) Por incapacidad temporal de más de 120 días, una equivalente al valor estimado de los gastos médicos que demande la recuperación y rehabilitación de la víctima y la indemnización equivalente a 10 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, mas costas; y,

d) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, una equivalente al valor estimado de los gastos médicos que demande la recuperación y rehabilitación y la indemnización equivalente a 5 remuneraciones

básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, más costas[29]".

Los montos me parecen excesivos e innecesarios, porque todo esto tiene una finalidad que es garantizar la presencia del imputado en el proceso, por lo tanto estableciendo sumas excesivas por este concepto no estamos garantizando nada, antes por el contrario se está violando el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica que tenemos las personas. Por esa razón no tiene ningún sentido la aplicación de montos elevados, y menos con esas características.

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD.

Según la ley de tránsito, el Articulo 145 lit. e, por conducir a exceso de velocidad dentro del rango moderado.

Art.142 LOTTTSV.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.

[29] Ley Orgánica de Transporte, Transito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2012.

Articulo por conducir a exceso de velocidad fuera del rango moderado.

Art. 145 de la LOTTTSV. - Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente.

CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD

En nuestro país el hábito de escapar es muy frecuente luego de un accidente de tránsito, es decir que el involucrado en el accidente en lugar de socorrer al accidentado y brindarle la ayuda inmediata según el Art. 120 de la LOTTTSV, permite que las consecuencias del siniestro sean fatales y se conviertan en circunstancias agravantes mientras que quienes prestaren ayuda en consideraciones a los numerales 3,4,5,6,7,8,9,10 del Art.29 del Código Penal se constituyen en circunstancias atenuantes pudiendo dar origen a su 40% de la pena establecida.

CIRCUNSTANCIAS ATENUANTES.- Según el Art 120 de la LOTTTSV.- Se consideran circunstancias atenuantes:

a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;
b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;
c) Dar aviso a la autoridad; y,
d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Es la circunstancia que disminuye la gravedad de una infracción según la actual ley de tránsito determina como circunstancia atenuante, el brindar la ayuda inmediata, la reparación de los daños y al haber brindado el auxilio de manera inmediata a las víctimas por tal motivo su sola presencia en el lugar del accidente le permitirán dar lugar a una rebaja del 40% a la pena establecida.

4.4 LEGISLACIÓN COMPARADA

Para el desarrollo de este punto he considerado conveniente analizar legislaciones en materia penal de transito de países que están acorde con nuestra realidad más próxima.

4.4.1. Legislación de Colombia.

El Código Nacional de Transporte Terrestre, de Colombia, en el artículo 122, de forma general, establece los TIPOS DE SANCIONES. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. “Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.
4. Suspensión de la licencia de conducción.
5. Suspensión o cancelación del permiso o registro
6. Inmovilización del vehículo.
7. Retención preventiva del vehículo.
8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las

regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.”

Como puedo evidenciar en esta Ley no existe privación de la libertad para quien infrinja la Ley en materia de transporte terrestre y tránsito.

Cabe indicar que existe una inadecuada denominación en este cuerpo legal, al indicar sanciones para las infracciones, puesto que deben denominarse contravenciones. Pues conocemos que doctrinariamente las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

En este Código Nacional de Tránsito, existen un sinnúmero de infracciones, que se sancionan con cualquiera de las sanciones descritas anteriormente. En los casos de muerte de una persona, como producto del accidente de tránsito, según la legislación penal colombiana, constituye un homicidio culposo cuyas penas se establecen en el Código Penal.

El Art. 329 del Código Penal, se establece y sanciona el homicidio culposo de la siguiente forma:

“El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años, y en multa de un mil a diez mil pesos y suspensión de uno (1) a cinco (5) años en el ejercicio de la profesión, arte u oficio.”

Notamos esta disposición legal que es más drástica, pues existe pena privativa de libertad de hasta seis años y además multa.

En cuanto a las Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo, el Art. 330, expresa:

“La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de una sexta parte a la mitad, en los siguientes casos:

- Si al momento de cometer el hecho el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica.
- Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión del hecho.”

Para el caso de las lesiones, el Art. 340 ibídem, manifiesta:

“Lesiones culposas. El que por culpa cause a otro alguna de las lesiones a que se refieren los artículos anteriores, incurrirá en la respectiva pena disminuida de las cuatro quintas a las tres cuartas partes y en suspensión, por seis (6) meses a tres (3) años, del ejercicio de la profesión, arte u oficio.”

Estas son las sanciones establecidas para este tipo de delitos, sin embargo, para los familiares de las víctimas colombiana, las penas que aquí se estipulan son insuficientes, pues se paga con casa por cárcel, y se puede

acceder a las diferentes rebajas de pena estipuladas por el sistema, lo que lleva a que una pena de cuatro años se convierta en una de año y medio.

Según el Código Penal colombiano, el homicidio puede ser dividido en homicidio culposo, que se define como aquel que se comete cuando el sujeto no tiene la intención de hacerlo y homicidio doloso, que es aquel que se comete con toda la intención.

Según Elena Suarez especialista en derecho penal y profesora de la Universidad Externado de Colombia:

"Cuando una persona conduce asume un riesgo, riesgos que el ordenamiento permite, pero cuando uno maneja debe respetar el deber objetivo del ciudadano, o las reglas de juego, cuando uno viola alguna de esas reglas y hay un resultado se habla de un homicidio culposo."

La Corte Constitucional de Colombia ha propuesto aumentar las penas cambiando la naturaleza del delito, de culposo a doloso, y así aumentar la pena, sin embargo, según la naturaleza del derecho en este país esto es imposible; pues quien maneja borracho pese a conocer el riesgo de manejar bajo la influencia del licor, incurre en el delito sin intención de asesinar a nadie.

La evidencia muestra que en los países donde la legislación es más dura ha habido una reducción sensible de este tipo de accidentes.

Según la Secretaría de Tránsito colombiana, se discute un Proyecto de Ley de Control de la Alcoholemia, que busca la cárcel para los conductores ebrios por cuanto existe un alto índice de accidentes de tránsito en este país y que la causa principal es por conducir en estado de embriaguez; mientras tanto la sociedad civil sigue esperando a que se fortalezcan las penas para este tipo de delitos.

4.4.2. Legislación de Perú.

"Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves.

Su tipificación y sanciones se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.

Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son:

a Amonestación;

b Multa;

c Internamiento del vehículo;

d Suspensión de la licencia de conducir;

e Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor;

f Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda;

g Inhabilitación para brindar el servicio de transporte, de ser el caso."

Notamos que al igual que en la Legislación de Colombia, en esta Ley General de Transporte y Tránsito de Perú, no se tipifican las conductas punibles consideradas como delitos, sino únicamente las contravenciones, a las que los legisladores las han mal denominado infracciones.

Así en la legislación penal peruana, al igual que en la colombiana, los delitos de tránsito se juzgan y sancionan por el Código Penal.

En el Art 111, tenemos:

"Homicidio culposo: Los choferes que cometen homicidio culposo estando bajo el efecto de drogas, estupefacientes o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos – litro (transporte particular) o mayor de 0.25 gramos – litro (transporte público de pasajeros / carga) serán sancionados con prisión no menor de 4 ni mayor de 8 años e inhabilitación por igual tiempo para conducir vehículos".

Sanciona también las Lesiones culposas: "Art 124. El chofer que causa lesiones culposas graves estando drogado o con presencia de alcohol en la

sangre: 0.5 gramos litro (transporte particular) o mayor de 0.25 gramos litro (transporte público de pasajeros / carga) será sancionado con prisión no menor de 4 ni mayor de 6 años".

En este sentido puedo manifestar que existe una gran similitud con la legislación Colombiana, puesto que en las dos legislaciones los delitos de tránsito se juzgan y sancionan por el Código Penal.

4.4.3. Legislación de Chile.

El Art. 490 del Código Penal Chileno, establece:

"El que por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que, si mediara malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas, será penado:

- Con reclusión o relegación menores en sus grados mínimos a medios, cuando el hecho importare crimen.
- Con reclusión o relegación menores en sus grados mínimos o multa de once a veinte sueldos vitales, cuando importare simple delito."

5. MATERIALES Y MÉTODOS

El desarrollo de la presente tesis, está encaminado a realizar una investigación descriptiva, aquella que nos permite descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos y fenómenos sociales mediante un estudio con el propósito de determinar las características de un problema social. La investigación bibliográfica consistió en la búsqueda de información en bibliotecas, internet, revistas, periódicos, libros de derecho; en las cuales estarán ya incluidas las técnicas de utilización de fichas bibliográficas y nemotécnicas.

METODO INDUCTIVO.- Mediante este Método, se observó y analizó desde una mejor perspectiva, la realidad sobre el uso de la prisión como sanción a las infracciones graves de transito que contempla nuestra legislación vigente; para así llegar a establecer de una manera general la correcta aplicacio0n de la norma y si beneficia o no a nuestra realidad actual de país, partiendo de lo particular a lo general.

METODO DEDUCTIVO.- Este método es contrario al anterior; mediante el cual, podemos realizar un análisis del problema, partiendo de una ley general establecida, en este caso la Constitución del Ecuador; para con posterioridad detallar los elementos principales y normas relativas a este impuesto; este método nos permitió que partiendo de lo general se pueda arribar a lo particular y singular de la problemática.

METODO DESCRIPTIVO.- Este método nos permitió realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolló el problema y así demostrar los problemas existentes en nuestra sociedad.

METODO ANALÍTICO.- Nos permitió estudiar el problema enfocando desde el punto de vista social, jurídico, político y económico analizar así sus efectos.

Procedimientos y Técnicas

En relación a los aspectos metodológicos de presentación del informe final, me regiré por lo que señala al respecto la metodología general de la investigación científica, y por los instrumentos respectivos y reglamentos a la Graduación de la Universidad Nacional de Loja, para tal efecto, y especialmente en el Área jurídica, Social y Administrativa, y cumplirlos en forma eficaz, en el cumplimiento de la investigación.

recurriré al auxilio de otros métodos y técnicas de investigación, tales como el fichaje, necesario para la obtención de datos a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas que me posibilitaran recopilar aportes teóricos suficientes y necesarios en el desarrollo de la investigación científica.

Ya en la investigación explicare un total de 30 encuestas a abogados y Jueces especializados en materia de tránsito, a efecto de conseguir una opinión jurídica sobre la problemática planteada; por otra parte me permitiré desarrollar un muestreo mediante entrevistas a profesionales que se encuentran inmersos en la aplicación de la técnica abordada, cuyos resultados fueron debidamente tabulados, analizados e interpretados

6. RESULTADOS

6.1. INVESTIGACION DE CAMPO.

6.1.1 Presentación y análisis de la investigación de campo.

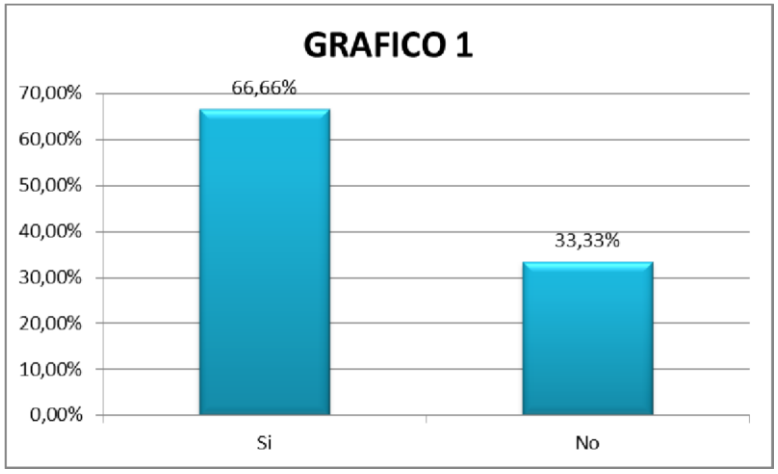
Con la finalidad de realizar un estudio de campo de consideración he realizado una encuesta consistente en cinco preguntas precisas para obtener información y criterios de la ciudadanía en general, respecto del tema de investigación antes enunciado y eje de este trabajo investigativo, para de esta manera poder afirmar o denegar la hipótesis planteada en el presente tema de investigación, previo a la obtención del grado doctoral.

6.1.2. Presentación y análisis de las encuestas.

He realizado treinta encuestas a distintos profesionales del Derecho para resaltar la importancia del tema que me he planteado en el presente trabajo investigativo en base al siguiente interrogatorio:

1. **¿La Constitución de la República del Ecuador establece el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica, considera Usted que se respetan estos principios en materia de tránsito?**

CUADRO N° 1		
INDICADORES	**FRECUENCIA**	**PORCENTAJE**
Si	20	66,66%
No	10	33,33%
Total	**30**	**100%**
Fuente: Abogados en libre ejercicio de Quito		
Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores		



INTERPRETACIÓN:

Del universo de profesionales encuestados, veinte que representan el 66.66% manifiestan que en materia de transito no se respeta el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, mientras que diez profesionales que representan el

33.33% manifiestan en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad

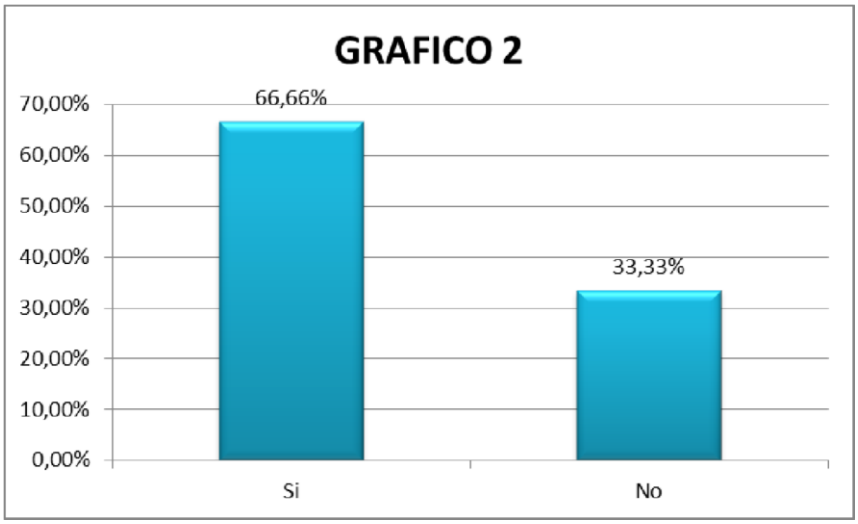
Vial si esta contemplados el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.

ANALISIS

Como se puede determinar de las respuestas vertidas a la primera pregunta la mayoría de los profesionales encuestados coinciden en manifestar que en materia de tránsito no se aplica el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica, puesto que en los delitos graves de tránsito no se conceden medidas sustitutivas a la prisión preventiva, mientras que en los demás delitos que admiten caución el monto de la misma es sumamente elevado, sin considerar el estado económico del procesado.

2. **¿La norma constitucional del Ecuador establece como último recurso la aplicación de la prisión preventiva, se aplica este derecho en materia de tránsito?**

CUADRO N° 2		
INDICADORES	**FRECUENCIA**	**PORCENTAJE**
Si	20	66,66%
No	10	33,33%
Total	**30**	**100%**
Fuente: Abogados en libre ejercicio de Ambato		
Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores		



INTERPRETACIÓN

Con respecto a ésta interrogante los profesionales encuestados respondieron, veinte que representan el 66.66% manifiestan que en materia de transito no se reconoce como último recurso la prisión preventiva; mientras que diez profesionales que representan el 33.33% manifiestan que si contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial la prisión preventiva como último recurso.

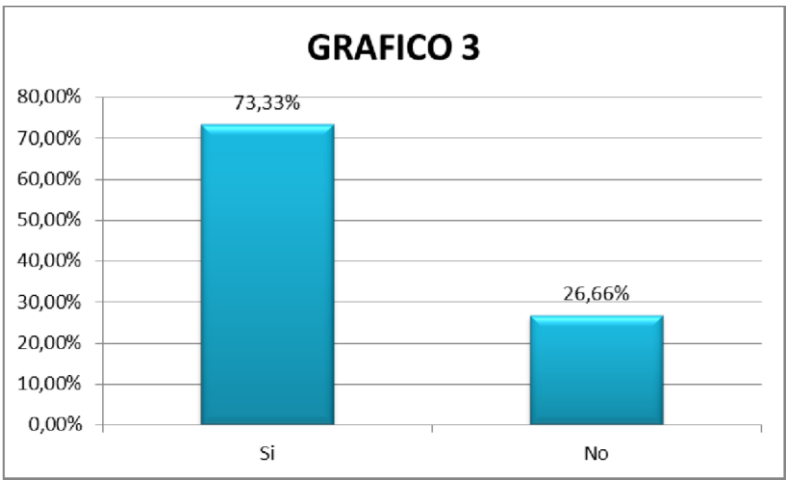
ANALISIS

Como se puede determinar la mayoría de los encuestados coinciden plenamente que en materia de transito no se aplica la norma constitucional que establece como último recurso la prisión preventiva, puesto que los delitos graves se dicta sin más dilaciones la privación de la libertad del procesado; y, en los casos que se determinan medidas alternativas, se ha

establecido montos muy elevados de la caución a efecto de poder beneficiarse de este derecho.

3. **¿Considera Usted que con la aplicación de montos sumamente elevados por concepto de caución en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, a efecto de sustituir la prisión preventiva se viola el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica?**

CUADRO N° 3		
INDICADORES	**FRECUENCIA**	**PORCENTAJE**
Si	22	73,33%
No	8	26,66%
Total	**30**	**100%**
Fuente: Abogados en libre ejercicio de Quito		
Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores		



INTERPRETACIÓN

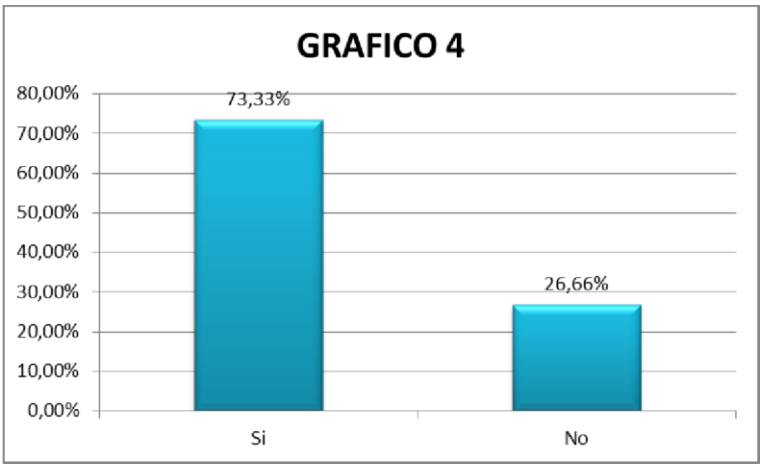
Con respecto a esta pregunta debo señalar que veintidós de los profesionales encuestados que representan el 73.33% manifiestan que al establecer montos elevados por concepto de caución, se viola los derechos del procesado; mientras que ocho que representan el 26.66% manifiestan que con los montos regulados en la ley por concepto de caución no se viola el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.

ANÁLISIS

Al tenor de las respuestas formuladas a la presente interrogante claramente se puede advertir que existe el consenso de la mayoría de los encuestados en determinar que con la regulación de montos elevados por concepto de caución en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial a efecto de sustituir la prisión preventiva se viola el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.

4. **El procedimiento que se debe realizar para resolver un caso de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad es adecuado por parte de los abogados.**

CUADRO N° 4		
INDICADORES	**FRECUENCIA**	**PORCENTAJE**
Si	22	73,33%
No	8	26,66%
Total	**30**	**100%**
Fuente: Abogados en libre ejercicio de Quito		
Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores		



INTERPRETACIÓN

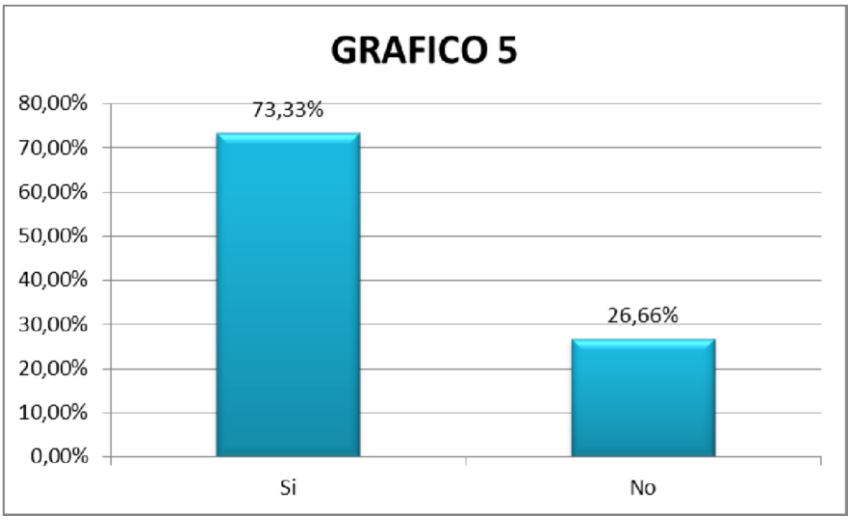
El 77,33% dice que los abogados son los que deben resolver los casos de contravenciones por exceso de velocidad, y el 26,66 % dice que no es necesario porque es una contravención muy grave y el juez dicta la sentencia de acuerdo a la ley.

ANALISIS

Al analizar las respuestas vertidas a la presente interrogante se puede advertir que existe una disyuntiva entre abogados por cuanto la sanción impuesta por el juez no tiene en la mayoría de los casos impugnación por las evidencias que se adjuntan al proceso mientras que otros pueden alegar alguna situación imputable al radar pero como conclusión se debe esperar que la sanción se cumpla.

5. **Cree Ud. Que la multa y las sanción establecidas en el Art.145, ayuda a reducir el exceso de velocidad en nuestro país.**

CUADRO N° 5		
INDICADORES	**FRECUENCIA**	**PORCENTAJE**
Si	22	73,33%
No	8	26,66%
Total	**30**	**100%**
Fuente: Abogados en libre ejercicio de Quito		
Autor: Guillermo Javier Cabezas Amores		



INTERPRETACIÓN

El 73.33% de los encuestados indican que la multa y las sanción establecidas en el Art.145, ayuda a reducir el exceso de velocidad en nuestro país; y el 26,66% que no ayudan a reducir esos índices.

ANALISIS

Los encuestados coinciden que en verdad el tipo de sanción en este artículo es muy fuerte por que castiga con tres penas como es la prisión, multa y reducción de 10 puntos en su licencia de conducir. Y debería ser este el motivo para que los conductores tengan pendiente de no infringir la ley.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de los Objetivos.

En el proyecto de la presente investigación se ha planteado un objetivo general y tres específicos los cuales iré comprobando individualmente de la siguiente forma:

Objetivo General.

El objetivo general planteado al inicio de la investigación que lo enuncio a continuación:

“Realizar un estudio crítico, jurídico, doctrinario y reflexivo, sobre la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”, de manera especial del Título III de las Infracciones de Tránsito”. Este objetivo se cumple, por cuanto a lo largo del desarrollo de este trabajo investigativo se ha abordado de forma jurídica, critica y doctrinaria la normativa legal referente al régimen jurídico de la caución en materia de tránsito en relación a la norma Constitucional abordado desde la revisión de literatura, del derecho comparado, determinando las falencias existentes dentro de nuestro ordenamiento jurídico en actual vigencia.

Objetivos Específicos.

Los dos objetivos específicos contenidos en el proyecto de investigación, así determinados:

- Conocer sobre la Legislación de Transito, Leyes y Reglamentos.- Este objetivo ha sido cumplido en su totalidad, con el análisis de los contenidos doctrinarios que se han escrito sobre materia de tránsito, lo que ha sido reforzado con la verificación de la norma legal contenida en la Constitución de la República del Ecuador, así como del análisis de la legislación comparada y con el resultado de la investigación de campo. Sin embargo hace falta regular dichos derechos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial puesto que con la imposición de montos exagerados por concepto de caución se viola estos principios básicos y fundamentales, lo que constituye una de sus debilidades.

- Identificar las consecuencias producidas por la Prisión.- Del análisis de la doctrina y de la legislación comparada, ha sido posible despejar este objetivo en forma positiva, puesto que he logrado demostrar que el derecho como toda ciencia no se estanca, sino que se encuentra en constante evolución, por lo tanto los cambios que se producen en la sociedad inciden en las normas legales, especialmente en las que

regulan a la caución en materia de transito; lo que ha sido corroborado con la investigación de campo.

- Proponer una propuesta de reforma al Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Este objetivo se verifica en base al análisis jurídico de la ley, así como del trabajo de campo, donde se deja entrever la necesidad de reformarla norma contenida en el artículo 145 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, a efecto de establecer un procedimiento para proteger el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.

7.2. Contrastación de la Hipótesis.

“El Exceso de Velocidad mientras no se haya provocado o causado un accidente no es un crimen, por lo tanto el literal “e” del Art. 145 de la LOTTTSV debe suprimirse”.

La presente hipótesis se contrasta positivamente por cuanto en la parte teórica dentro del marco doctrinario así como en los resultados obtenidos en la investigación de campo en las respuestas de la encuesta se ha corroborado que:

La norma contenida en el artículo 145 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial vulnera el principio de inocencia y de poder obtener medidas cautelares alternativas a la privación de la libertad contemplada en la Constitución de la República del Ecuador, debido a las sanciones elevados de la caución establecidos dentro de este marco legal, permitiendo con ello que se vulnere el derecho de las personas, por lo que se hace necesario reformar la misma en orden a proteger los derechos del procesado.

7.3. Fundamentación Jurídica que sustenta la Propuesta de Reforma

El Derecho por excelencia es un instrumento de seguridad jurídica. Por lo tanto es el que encausa a los gobernantes y gobernados a respetar sus derechos, deberes y obligaciones. De ahí que puedo concluir diciendo de que mientras más segura jurídicamente es un estado, la población se convierte automáticamente en una sociedad más justa y equilibrada.

La seguridad jurídica constituye un principio a cuyo respeto aspira toda sociedad, por ello la certeza, la vigilancia plena y efectiva de las normas legales son condiciones indispensables para la seguridad jurídica.

Seguridad que en términos de protección de los principios básicos como son el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica reconocidos en forma legal en la Constitución de la República del Ecuador no se cumple, puesto que se

viola estos principios debido a los montos elevados de la caución establecidos dentro de este marco legal, permitiendo con ello que se vulnere el principio de inocencia y de poder obtener medidas cautelares alternativas a la privación de la libertad que tenemos las personas.

La protección de los principios básicos constitucionales a través de leyes adecuadas es deber primordial del Estado ecuatoriano, pero esto ha sido descuidado, al establecer montos exagerados por concepto de caución con la finalidad de poder obtener la libertad mediante medidas alternativas a la prisión preventiva dentro del proceso de los delitos de tránsito.

Por esto y otras razones de carácter constitucional y legal, mi propuesta es que se debe reformar la norma contenida en el artículo145 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial a efecto de proteger el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica de las personas.

8. CONCLUSIONES

La presente investigación me ha permitido llegar a las siguientes conclusiones:

- Que si bien la norma Constitucional de la República del Ecuador garantiza el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica, estos principios no se ven reflejados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- La libertad constituye el bien más preciado que tenemos las personas, por lo tanto esta no puede estar supeditada al pago de montos elevados por concepto de caución.
- Que la norma contenida en el artículo 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial viola el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.
- Que se hace necesario establecer un mecanismo legal que regule el monto de la caución en materia de tránsito en relación a nuestra realidad social y económica.
- Que se hace necesario reformar la norma contenida en el artículo 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial a efecto de proteger el derecho de las personas a la libertad y a la seguridad jurídica.

9. RECOMENDACIONES

Como producto de la investigación me permito deducir las siguientes recomendaciones:

- Que la Asamblea Nacional proceda a reformar la norma contenida en el artículo 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial a efecto de proteger el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica.
- Que es necesario que nuestro ordenamiento jurídico, en especial la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial este en armonía con la norma constitucional, a efecto de que no exista contraposición de la norma.
- Que los operadores de justicia tengan presente que los derechos y principios fundamentales consagrados en la Constitución de la República del Ecuador son de aplicación inmediata.
- Que las Universidades del país, por intermedio de sus Facultades de Derecho desarrollen el estudio de los principios y derechos constitucionales, en especial el de la libertad y la seguridad jurídica.
- Que las personas al momento de ser privados de su libertad en los casos de los delitos de tránsito y al ser sometidos a la imposición de una caución sumamente elevada para recobrar su libertad, reclamen el derecho a la seguridad jurídica que tenemos las personas.

- Que el Estado como encargado de la protección de los principios básicos constitucionales, debe plasmar estos derechos a través de leyes adecuadas.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA LEGAL

LA ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

QUE, es necesario proteger la libertad y la seguridad jurídica de las personas al tenor de lo que dispone la norma Constitucional.

QUE, es fundamental que nuestro ordenamiento jurídico tenga como base la Constitución de la República del Ecuador, a efecto de que no exista contraposición de la norma.

Que el marco legal que regula la caución en los delitos de tránsito, resulta ambigua e ineficaz por lo que se hace necesario reformar la misma.

En uso de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 120, numeral 6, expide la siguiente::

LEY DE REFORMATORIA A LA LEY DE INQUILINATO

Derogase el artículo 145, en su lugar agréguese los siguientes artículos inmunerados:

CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE

Art. 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir:

a) El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías;

b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;

c) Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención comete el dueño que entrega su vehículo al infractor;

d) El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;

e) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que

reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes;

f) El conductor de un vehículo automotor que transportando niños o adolescentes exceda los límites de velocidad permitidos;

g) El conductor profesional de transporte público o comercial, que supere el número de pasajeros permitido para el nivel de servicio definido en el reglamento;

h) El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor;

i) El conductor que transporte carga o volumen, excediendo la capacidad del automotor;

j) El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

k) Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo;

l) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;

m) Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;

n) Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnicomecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento;

o) El conductor profesional o no profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente;

p) El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos;

q) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, a los……..días del mes de……. del año……..

EL PRESIDENTE EL SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFÍA.

- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental, Edición 1998, Editorial Jurídica Heliasta, Buenos Aires Argentina.
- CARBALLO YÁNEZ, Erick, LARA TREVIÑO, Erick, Formulario teórico practico de contratos mercantiles, Editorial Porrúa, México, 2000.
- CASARINO VITERBO, Mario, “Manual de Derecho Procesal (Derecho
- Procesal Orgánico)”. Tomo I, Editorial Jurídica de Chile, Chile, 2007.
- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Corporación de
- Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2011.
- CHIOVENDA, Principios de derecho procesal civil, trad. de Casais y
- Santaló, Madrid-España, 1922.
- DIARIO LA HORA, Revista Judicial,www.diariolahora.com
- FIERRO MÉNDEZ, Heliodoro, Detención y Libertad, Fundamentos Sustantivos y Procesales, Editorial Leyer, Bogotá-Colombia, 2004.
- FERRAJOLI, Luigi, Derecho y razón, quinta edición, Editorial Trotta, Madrid-España, 2001.
- FERRAJOLI, Luigi, Derechos y Garantías. La Ley del más débil. Madrid.
- Editorial Trotta S.A. Año 2006.
- fcorral@elcomercio.org
- GARCÍA RUIZ, José Luis, GIRÓN REGUERA, Emilia, El sistema Constitucional de fuentes del Derecho Tomo I 10ma. Edición, Ediciones Átomo, Madrid-España, 2001.
- GARCÍA RAMÍREZ, Sergio, Prontuario del proceso penal, Editorial
- Porrúa, México.
- GALLEGOS, Bolívar, La Responsabilidad en el delito de tránsito, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2012.
- GASCÓN ABELLÁN, Marina, Garantismo y Derecho Penal, en Juan
- Oberto Sotomayor Acosta, Coordinador, Bogotá Colombia, Editorial Temis, Año 2006.

- IZQUIERDO MUCIÑO, Martha Elba, Garantías individuales, Oxford University Press, México, 2001.
- JORQUERA LORCA, Rene, Curso De Derecho Procesal Penal Chileno,
- Editorial Ediciones jurídicas la ley, Chile, 2001.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL,
- Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 2012.
- .LEY N° 24.449, Argentina
- LEY 1453 DE 2011, Colombia.
- LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, Costa Rica
- PESOA, Nelson, Fundamentos constitucionales de la exención de prisión y de la excarcelación, citado por Alberto Bovino, Aporías. Sombras y Ficciones de la justificación del encarcelamiento preventivo, Foro de Derecho Penal No. 8, editorial Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador.
- SILVA SILVA, Jorge Alberto, Derecho procesal penal, Editorial Harla, México, 1990.
- STUART MILL, John, Sobre la libertad, Editorial Alianza, Madrid-España,
- 2011.
- VELÁSQUEZ VELÁSQUEZ, Fernando. "Principios rectores de la nueva ley procesal penal", Edit. Temis, Bogotá-Colombia, 2002.
- WELSEL, Hans, El nuevo sistema del derecho penal, Editorial Ariel, Barcelona-España, 1990.
- ZAVALA BAQUERIZO, Jorge, Los presupuestos del debido proceso
- penal, Editorial Edino, Guayaquil-Ecuador, 2009.
- ZUCKERMAN, Civil Procedure, Editorial Justice System Oxford, London-
- Inglaterra, 2003.

11. ANEXOS

11.1. PROYECTO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

"LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR"

Proyecto de Tesis Previa a la Obtención al grado de Abogado

AUTOR:
GUILLERMO JAVIER CABEZAS AMORES

LOJA – ECUADOR
2014

1. TEMA

“LA DESCRIMINALIZACIÓN DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL ECUADOR”

2. PROBLEMÁTICA

La Asamblea Nacional del Ecuador sintió la necesidad de crear Leyes en el País que vayan acorde a la actualidad, es así como nacieron nuevas Leyes entre las cuales está la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial” debido a que la anterior “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” publicada en Agosto del 1996, se la consideró caduca y que no se ajustaba a los nuevos requerimientos de la sociedad, debido a que presentaba inconsistencias, disposiciones contradictorias y no frenaba la cantidad de infracciones y accidentes en la vías del país.

Pero así mismo, la presente ley en vigencia, presenta inconsistencias, y muchas de ellas afectan a la sociedad ecuatoriana, en especial al Conductor Ecuatoriano, por lo que no se puede ver una mejora palpable en la reducción de infracciones y menos de accidentes.

El Problema que se analiza en este trabajo de investigación, es acerca de la Prisión por CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE, como se encuentra normado en el artículo 145 de la LOTTTSV, que dice: *“Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:*

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente"

Es necesario analizar la problemática que se pretendía solucionar con esta Ley, uno de ellos es tratar de Disminuir los Accidentes de Tránsito y Disminuir las infracciones cometidas por los conductores ya que en los años 2010 y 2011, un total de 1156 personas fallecieron por accidentes de tránsito y miles de infracciones fueron detectadas. Sin embargo con esta medida lo que se creó es miedo a la Ley, cuando lo que se debería crear es conciencia entre los conductores y todos los actores de transito ya sea con la sanciones acordes a la infracción cometida como son la multa, la disminución de puntos, y medidas socioeducativas. Siendo la cárcel por tres días una medida extremadamente dura que no corrige el problema existente y que por el contrario afecta a la familia del sancionado, causando graves consecuencias en la sociedad.

Otro problema que se añade a consecuencia de esta medida, es el aumento de personas privadas de la libertad en el ya colapsado sistema carcelario del país, en donde todavía no existen cárceles que ofrezcan una adecuada rehabilitación y simplemente las personas son confinadas a estar encerradas, afectando gravemente aspectos naturales de los seres humanos como son el biológico, psicológico y el social. Ubicando a los infractores en las mismas cárceles en las que están delincuentes

como ladrones, asesinos, entre otros. Cabria preguntarse si en verdad el conductor que va a exceso de velocidad es un criminal y ya debe ser juzgado como tal, tomando en cuenta que la libertad es el mayor derecho del ser humano?

Por lo expuesto considero que se debería Suprimirse el Literal “e” del Art. 145 de la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”.

3. JUSTIFICACIÓN

Como postulante de la Universidad Nacional de Loja a optar el Título de Abogado consiente de la realidad socio-jurídica y la importancia que ella desempeña en el ámbito social, jurídico político, económico y moral motivada por las falencias existentes en nuestra legislación, he visto la necesidad de proporcionar estudio de carácter socio jurídico que promueva un cambio estructural y formal del sistema jurídico y por ende el perfeccionamiento de leyes. Como estudiante de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia, considero que el problema Jurídico Planteado, Relativo al Art. 145 de la "Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial", es de relevante importancia en la Sociedad Ecuatoriana, tanto que hasta ha sido motivo de constantes debates y críticas a la Asamblea Nacional.

La presente investigación gira en torno a la existencia de un problema social y jurídico trascendente y actual, como es la penalización del Exceso de Velocidad, que ha sido objeto de críticas y numerosos análisis, por concepción y principio debe primar la mínima intervención penal y que la Ley de Transito cumpla con los objetivos supremos que fomenten la creación de conciencia vial. Para identificar el problema objeto de estudio he tenido que construir la correspondiente matriz problemática que facilite el proceso de planificación, para el efecto he

procedido a realizar todos y cada uno de los requerimientos institucionales académicos de nuestra Universidad.

La presente investigación es factible de realizar ya que cuento con el material bibliográfico necesario y los conocimientos que me permiten abordar los diferentes aspectos que se tomaran en cuenta en la elaboración de esta investigación, esta problemática es latente por lo que será el objeto de estudio para la realización de mi tesis.

4. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

- Realizar un estudio crítico, jurídico, doctrinario y reflexivo, sobre la“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”, de manera especial del Título III de las Infracciones de Tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Conocer sobre la Legislación de Transito, Leyes y Reglamentos.
- Identificar las consecuencias producidas por la Prisión.
- Proponer una propuesta de reforma al Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

5. HIPÓTESIS

El Exceso de Velocidad mientras no se haya provocado o causado un accidente no es un crimen, por lo tanto el literal “e” del Art. 145 de la LOTTTSV debe suprimirse.

6. MARCO TEÓRICO

CONCEPTOS

Para realizar la presente investigación, es necesario conocer algunos conceptos y definiciones básicas que nos permitirán comprender de manera más clara el presente tema de estudio, por lo que he obtenido algunos conceptos, y una noción del significado de algunos términos que tienen relación con el tema a investigar.

CRIMINAL.- El diccionario de Derecho de Manuel Ossorio lo define a la persona autor de un crimen o grave delito.[30]

CRIMINALIZACION.- Es el conjunto de actos sociales, políticos y jurídicos, que llevan a convertir una conducta que antes era lícita en ilícita, mediante la creación de una norma y la aplicación de una política criminal específica.

DESCRIMINALIZAR.- Para el diccionario en línea Wikipedia La Descriminalización o despenalización es la abolición de las penas criminales en relación con ciertos actos.[31]

[30] OSSORIO Y FLORIT, Manuel, "DICCIONARIO DE DERECHO" Criminal, editorial Heliasta , Tomo I, pg. 344, Buenos Aires-Argentina, 2007.
[31] http://es.wikipedia.org/wiki/Descriminalizaci%C3%B3n

CONDUCTOR.-"Es la persona legalmente facultado para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado".[32]

VEHÍCULO.- "Medio para transportar persona o bienes de un lugar a otro."[33]

PRISIÓN.- Para Guillermo Cabanellas de torres es la Pena privativa de libertad más grave y larga que la del arresto e inferior y más benigna que la de reclusión.

EN EL REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, encontramos las siguientes definiciones:[34]

RESPONSABILIDAD.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de losusuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, losreglamentos y normas técnicas aplicables.

---

[32] www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/EducacionVial
[33] www.direccionnacionaldetransito.gob.hn/artisistem/.
[34]REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Corporaciones.

UNIVERSALIDAD.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de laRepública y las leyes pertinentes.

ACCESIBILIDAD.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y desus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general respondera este fin.

SEGURIDAD.- El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a losoperadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienestransportados respetando las regulaciones pertinentes.

CALIDAD.- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por losorganismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demásvalores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

ESTANDARIZACIÓN.- A través del proceso técnico de homologación establecidopor la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplancon las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidademitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.

MEDIO AMBIENTE.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parqueautomotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicaciónde nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

NORMATIVA LEGAL

Para el Presente trabajo de investigación, el principal fundamento legal es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y su Reglamento.

El Principal Artículo de la LOTTTSV, es el Art. 145 que menciona:

CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE

Artículo 145.- (Sustituido por el Art. 70 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Incurre encontravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de unaremuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos ensu licencia de conducir:

a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;

b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberáser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;

c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible parael tipo de vehículo que conduce;

d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fueradel rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;

f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente parael que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color ycaracterísticas de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el quese cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades detransporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para elefecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectivaverificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura delvehículo estarán a cargo del contraventor;

g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin elpermiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada algunapersona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareashabituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados enlos literales c), f) y h), no se aplicará la pena de

prisión y el infractor será sancionadocon mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y elvehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devueltocuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículoserá solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo seránsancionadas con el doble de lo establecido.

El Reglamento a la LOTTTSV establece lo siguiente:

CAPÍTULO VI

DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD[35]

Artículo 190.- Las Unidades Administrativas y los GADs, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos enel presente capítulo.

Artículo 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

[35] REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Corporaciones.

Para vehículos livianos, motocicletas y similares			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*50 Km/h*	*>50 Km/h - <60 Km/h*	*>60 Km/h*
Perimetral	*90 Km/h*	*>90 Km/h - <120 Km/h*	*> 120 Km/h*
Rectas en carreteras	*100 Km/h*	*>100 Km/h - <135 Km/h*	*> 135 Km/h*
Curvas en carreteras	*60 Km/h*	*>60 Km/h - <75 Km/h*	*> 75 Km/h*

Para vehículos de transporte público de pasajeros			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <50 Km/h*	*>50 Km/h*
Perimetral	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <100 Km/h*	*> 100 Km/h*
Rectas en carreteras	*90 Km/h*	*>90 Km/h - <115 Km/h*	*> 115 Km/h*
Curvas en carreteras	*50 Km/h*	*>50 Km/h - <65 Km/h*	*> 65 Km/h*

Para vehículos de transporte de carga			
Tipo de vía	*Límite máximo*	*Rango moderado (Art.142.g de la Ley)*	*Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)*
Urbana	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <50 Km/h*	*>50 Km/h*
Perimetral	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <95 Km/h*	*> 95 Km/h*
Rectas en carreteras	*70 Km/h*	*>70 Km/h - <100 Km/h*	*> 100 Km/h*
Curvas en carreteras	*40 Km/h*	*>40 Km/h - <60 Km/h*	*> 60 Km/h*

CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR[36]

Articulo 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.

Por lo que en la problemática a investigarse, el Conductor de un vehículo que sobrepasa el límite de velocidad, se lo trata como un delincuente siendo este encarcelado por tres días con multa económica, y la reducción de 10 puntos a la licencia, esto hace estas personas pierdan sus empleos, perdiendo su dignidad, lo cual es inconstitucional.

Artículo 66.- Numeral 3, literal a).- En el que se reconoce el derecho a la integridad personal, donde se menciona la Integridad física, psicológica, moral y sexual. El solo hecho de ir a prisión por una infracción es por demás contradictoria, ya que podría manejárselas con multa y/o medidas socioeducativas que permitan una concientización del conductor infractor, ya que la prisión afecta psicológicamente a la persona, le hace un daño moral que afecta la integridad de la persona y la familia.

[36] Constitución de la República del Ecuador, Art. 300, Régimen Tributario, pg. 145.

7. METODOLOGÍA

Para la realización del presente trabajo de investigación, me serviré de los distintos métodos, procedimientos y técnicas que la investigación científica proporciona, o sea, las formas o medios que permiten descubrir, sistematizar, enseñar y aplicar nuevos conocimientos, el método científico es el instrumento adecuado que permite llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la naturaleza y en la sociedad mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto : recto con la realidad objetiva, es por ello que en el presente trabajo investigativo me apoyaré en el método científico, como el método general del conocimiento, así como también en los siguientes:

METODO INDUCTIVO.- Mediante este Método, se observará y analizará desde una mejor perspectiva, la realidad sobre el uso de la prisión como sanción a las infracciones graves de transito que contempla nuestra legislación vigente; para así llegar a establecer de una manera general la correcta aplicacio0n de la norma y si beneficia o no a nuestra realidad actual de país, partiendo de lo particular a lo general.

METODO DEDUCTIVO.- Este método es contrario al anterior; mediante el cual, podemos realizar un análisis del problema, partiendo de una ley general establecida, en este caso la Constitución del Ecuador; para con posterioridad detallar los elementos principales y normas relativas a este

impuesto; Con este método nos permitiremos que partiendo de lo general se pueda arribar a lo particular y singular de la problemática.

METODO DESCRIPTIVO.- Este método nos compromete a realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolló el problema y así demostrar los problemas existentes en nuestra sociedad.

METODO ANALÍTICO.- Nos permitirá estudiar el problema enfocando desde el punto de vista social, jurídico, político y económico analizar así sus efectos.

En cuanto a las técnicas, a diferencia de los métodos, las técnicas constituyen elementos de investigación más precisos, específicos y concretos en la ejecución de la investigación, a través de las técnicas operación analizaremos los diversos indicadores en la práctica, entre ellos tenemos:

FICHAJES Y TENICAS DE LA INVESTIGACION

Además recurriré al auxilio de otros métodos y técnicas de investigación, tales como el fichaje, necesario para la obtención de datos a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas que me posibilitaran recopilar aportes teóricos suficientes y necesarios en el desarrollo de la investigación científica.

Ya en la investigación explicare un total de 30 encuestas a abogados y Jueces especializados en materia de transito, a efecto de conseguir una opinión jurídica sobre la problemática planteada; por otra parte me permitiré desarrollar un muestreo mediante entrevistas a profesionales que se encuentran inmersos en la aplicación de la técnica abordada, cuyos resultados serán debidamente tabulados, analizados e interpretados.

Además realizare la comprobación de los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada, para finalizar con las conclusiones, recomendaciones y proyecto de reforma encaminado a la solución del problema socio jurídico planteado, que lo pongo en consideración de las dignísimas autoridades Universitarias.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO

Cronograma de Trabajo Año 2014

ACTIVIDADES	TIEMPO ESTIMADO																							
	MES 1				MES 2				MES 3				MES 4				MES 5				MES 6			
	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Desarrollo del plan de investigación																								
Elaboración de la encuesta																								
Preparación de la entrevista																								
Preparación del material para recolección de datos																								
Recolección de datos bibliográficos																								
Aplicación de los instrumentos y recolección de datos																								
Procesamiento de datos																								
Análisis de Resultados																								
Elaboración de conclusiones																								
Formulación de la propuesta																								
Revisión y Corrección																								
Elaboración de informes																								
Presentación de Informes																								

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

Recursos Humanos:

Investigador:

Guillermo Javier Cabezas Amores.

Coordinador Docente:

Por definir

Recursos Materiales:

• Adquisición de bibliografía	$ 250,00
• Computadora	$ 900,00
• Internet	$ 200,00
• Materiales de escritorio	$ 30,00
• Levantamiento de texto	$ 120,00
• Encuadernación	$ 80,00
• Copias	$ 20,00
• Transporte a Loja	$ 280,00
• Estadía en Loja	$ 200,00
• Derechos Universitarios	$ 40,00
• Impresión	$ 100,00
TOTAL:	$2220,00

Financiamiento:

Con recursos propios del investigador.

10. BIBLIOGRAFÍA

CÓDIGOS, LEYES Y REGLAMENTO

- ✓ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, RO 449: lunes 20 de octubre del 2008.
- ✓ LOTTTSV Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, LS/n RO-S 398: jueves 07 de agosto del 2008.
- ✓ RGALOTTTSV Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, LS/n RO- 2S 731: lunes 25 de junio del 2012.

OBRAS Y AUTORES

- ✓ CABANELLAS, Guillermo (2.003) “Diccionario Jurídico” Editorial Heliasta Tomo II, III, IV, Buenos Aires-Argentina.
- ✓ Gallegos, Bolívar. “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2009, pág. 34
- ✓ MANUAL DEL CONDUCTOR, (1996) Nueva Ley de Tránsito. Policía Nacional, Quito-Ecuador.
- ✓ NAVARRO, JUAN; INGENIERIA DEL TRANSITO, , Segunda Edición, 2013

✓ OSSORIO Y FLORIT, Manuel, “DICCIONARIO DE DERECHO” Criminal, editorial Heliasta, Tomo I, pg. 344, Buenos Aires-Argentina, 2007.

LINKOGRAFÍA:

- www.derechoecuador.com.
- www.direccionnacionaldetransito.gob.hn/artisistem/
- www.wikipedia.com
- www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/EducacionVial
- www.policiatransito.blogspot.com/

INDICE

PORTADA i

CERTIFICACIÓN ii

AUTORÍA iii

CARTA DE AUTORIZACIÓN iv

AGRADECIMIENTO v

DEDICATORIA vi

1. TÍTULO 1

2. RESUMEN 2

2.1. ABSTRACT 5

3. INTRODUCCIÓN 7

4. REVISIÓN DE LITERATURA 10

5. MATERIALES Y MÉTODOS 59

6. RESULTADOS 62

7. DISCUSIÓN 71

8. CONCLUSIONES 76

9. RECOMENDACIONES 77

9.1. PROPUESTA DE REFORMA 79

10. BIBLIOGRAFÍA 83

11. ANEXOS 85

ÍNDICE 109