

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO**

**COLEGIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**Problemas socioeconómicos en personas privadas de libertad a causa de contravenciones graves de tránsito.**

**Proyecto de investigación**

**Nelson Alberto de la Torre Saravino**

**Licenciatura en Artes Liberales**

Trabajo de titulación presentado como requisito  
para la obtención del título de  
Licenciado en Artes Liberales

Quito, 20 de diciembre de 2017

# **UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO**

## **COLEGIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

### **HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Problemas socioeconómicos en personas privadas de libertad  
a causa de contravenciones graves de tránsito.**

**Nelson Alberto de la Torre Saravino**

Calificación

Nombre del profesor, Título académico:

Michael Hill, Ph.D.

Firma del profesor

\_\_\_\_\_

Quito, 20 de diciembre de 2017

## DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: \_\_\_\_\_

Nombres y apellidos: Nelson Alberto de la Torre Saravino

Código: 00134216

Cédula de identidad: 1002775144

Lugar y fecha: Quito, 20 de diciembre de 2017

*Tú haces que la vida sea diferente*

*Nia Katharina de la Torre*

*¡SOMOS FUERTES!*

*Sinchi Kanchik*

## Resumen

En este trabajo de titulación se analizan varios problemas sociales que se genera mediante la pena privativa de libertad causada por infringir la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y establecidas en el Código Orgánico Penal del Ecuador. Se relaciona a infractores que han cometido contravenciones muy graves de tránsito y han sido privados de su libertad. Se enfoca principalmente en factores económicos que afectan la vida de un infractor en relación con su entorno social. De la misma manera, se resalta algunos de los efectos psicológicos que causa el encierro en el individuo, los cuales están ligados con su comportamiento ante la sociedad.

A partir de una revisión bibliográfica de temas relacionados con la antropología económica, social y cultural se trata de inspeccionar algunos campos del derecho penal, con el fin de generar nuevos mecanismos y recomendaciones que ayuden en la aplicación de sanciones de tránsito, las cuales no sumen otras consecuencias al contraventor a corto, mediano o largo plazo. Al concluir se plantea reformar ciertos artículos de la actual ley de tránsito, donde las sanciones establecidas, además de multas están vinculadas a un proceso de tratamiento psicológico y que estas sanciones tengan mayor énfasis en el trabajo comunitario, con lo cual se ayude a establecer un mejor comportamiento en los infractores, de tal manera que puedan apropiarse del bienestar de la sociedad en general y lograr edificar en conjunto una mejor cultura vial.

**Palabras clave:** Contravenciones de tránsito, antropología económica, efectos psicológicos, derecho penal, privación de libertad, cultura vial.

## Abstract

In this work, several social problems are analyzed, which are generated by the deprivation of liberty caused by infringing the current Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial and established in the Código Orgánico Penal of Ecuador. The focus is on offenders who have committed very serious traffic offenses and have been deprived of their freedom, mainly on economic factors that affect the life of an offender in relation to their social environment. In the same way, it highlights some of the psychological effects caused by confinement on the individual, which are linked to their behavior in society.

From a bibliographic review of topics related to economic, social, and cultural anthropology, the work inspects the fields of criminal law, in order to generate new mechanisms and recommendations that help in the application of traffic sanctions, such that they do not add up other consequences to the offender in the short, medium or long term. In conclusion there is a proposal to reform certain articles of the current traffic law, where the sanctions established, in addition to fines, are linked to a psychological treatment process and have greater emphasis on community work, thereby helping to establish better behavior in the offenders so that they can appropriate the welfare of society in general and manage to build together a better driving culture.

**Keywords:** Traffic violations, economic anthropology, psychological effects, criminal law, deprivation of liberty, driving culture.

## Tabla de contenidos:

RESUMEN.....	5
ABSTRACT.....	6
Introducción.....	8
Capítulo 1	
Justicia desigual: La aplicación de las sanciones entre quién tiene más versus los que no tienen.....	18
Capítulo 2	
Economía externa e interna: Relación de las actividades económicas generados dentro y fuera de las celdas.....	29
Capítulo 3	
Estereotipando a un infractor: ¿de qué manera la sociedad relaciona al contraventor con un delincuente? Efectos y traumas psicológicos .....	38
Capítulo 4	
Sanciones: ¿Es la Privación de libertad el mejor mecanismo para castigar? .....	45
Conclusiones	
El trabajo social y comunitario una alternativa a la privación de libertad .....	52
Bibliografía: .....	61

## Introducción

En mayo de 2016, Edwin Pérez, un joven de 22 años, residente de la ciudad de Tulcán, provincia de Carchi, se vio involucrado en una contravención muy grave de tránsito al momento que conducía un vehículo de servicio público. Esta imprudencia le produjo una sanción económica y la pena privativa de su libertad.

El art. 385, numeral 3, inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal (COIP), establece la siguiente sanción:

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días. (COIP 2016)

De acuerdo con la opinión de una gran parte de la ciudadanía, esta sanción estaría por si bien aplicada, de la misma manera otro grupo pensaría que la sanción debe ser más drástica, ya que en los últimos años se han reportado varios accidentes de tránsito donde los principales involucrados son choferes profesionales. En comparación con países como Estados Unidos, las sanciones establecidas en su ley de tránsito pueden llegar a generar fuertes multas y privación de libertad al infractor, pero a diferencia de Ecuador el proceso de juzgamiento del presunto culpable se realiza de una manera completamente diferente.

Como Gusfield (1981) explica:

Todos los estados de los Estados Unidos tienen un estatuto según el cual conducir bajo los efectos del alcohol se considera delito penal. En todos ellos la violación del estatuto se castiga con multa, prisión y suspensión o revocación de la licencia de

conductor. En la mayoría de los estados la revocación de la licencia es obligatoria y también lo es la reclusión en caso de producirse una segunda ofensa o infracción dentro de determinado lapso de tiempo. En todos los estados, otros estatutos más recientes definen el DUIA o “alcoholización” en términos de concentración de la sangre en el momento de la detención, usualmente entre 0,10 y 0,15 miligramos de alcohol cada 100 mililitros de sangre. (p.222)

La privación de libertad en Estados Unidos al igual que en Ecuador se establece como sanción para quien conduce un vehículo bajo los efectos del alcohol. De acuerdo con el sistema judicial de cada país, el proceso de juzgamiento se enfoca en distintos parámetros donde realizar una investigación acerca de los hechos podría ayudar para que las sanciones sean bien aplicadas. Lamentablemente los motivos o factores externos al momento de cometer este tipo de contravención no son relevantes en Ecuador, por lo que la audiencia formulada en contra del joven Pérez determinó que el porcentaje de alcohol en la sangre fue de 0,1 gramos por cada litro de sangre, sancionando a este joven con pena privativa de libertad por noventa días en el Centro de Detención Provisional (CDP) de Tulcán. Lamentablemente esta no fue la única consecuencia que tuvo Edwin Pérez durante el tiempo de su detención, a esto se sumaron factores económicos y sociales que afectaron su entorno, ya que este joven no solo perdió el ingreso que generaba como chofer profesional, además se quebrantó su estabilidad emocional, afectando directamente a su entorno social y familiar, el cual es un factor determinante que no es tomado en cuenta por la opinión ciudadana.

La nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece diferentes sanciones según el grado de gravedad en que las personas que la infringe, sin embargo, los datos estadísticos hasta mayo de 2017 demuestran que en la actualidad el índice de siniestros de tránsito en Ecuador no ha

disminuido en comparación con el año anterior. Según informes de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) demuestran una constante en accidentes viales, en donde se calculan un total de 2.433 siniestros de tránsito en todo el país, y a comparación de los 2.425 del año pasado (ANT, 2017). Desde la implementación de la LOTTTSV en 2008, varios artículos de esta ley han sido reformados para endurecer dichas sanciones, pero esto no ha podido lograr que año tras año las contravenciones leves, graves y muy graves sigan aumentando.

En muchos casos el problema que recae en su totalidad en un individuo no solo se lo puede controlar mediante una ley o sanción, ya que este efecto se asemeja al aumento de criminalidad. Pérez (2013), explica que: “El aumento de sanciones parece, a primera vista, una respuesta fácil poco costosa para resolver los problemas de criminalidad. Por una parte, implica para los gobernantes poco esfuerzo de comunicación con la sociedad. No son necesarios el estudio ni la comprensión de las causas que generan la delincuencia” (p. 289). Las propuestas para frenar la elevación en la tasa de contraventores al igual que la de criminalidad se debería realizar desde una perspectiva de la antropología sociocultural, ya que este problema no es visto desde un punto que intervenga la sociedad en su totalidad, por lo cual en este trabajo se analiza las consecuencias socioeconómicas y aspectos del comportamiento psicosocial de un infractor privado de libertad.

El primer capítulo de este trabajo de titulación se enfoca en la posible acción de desigualdad que puede existir en la aplicación de esta ley. A pesar de que, en teoría, la ley sanciona al individuo de forma individual, es decir, no establece factores de etnia, religión o estatus social, en la práctica los procedimientos cambian de acuerdo con algunas influencias externas, incluyendo las jerarquías dominantes asociados con los ejes de identidad social. Así mismo, el secreto que existe a viva voz en el sistema legal y penal ecuatoriano, el cual tiene que ver con el alto grado de corrupción existente, hace que se

cuestione la efectividad e igualdad con que se realizan los procesos y juzgamientos legales. Por lo cual, se piensa que hay un gran número de servidores públicos involucrados en actos deshonestos que juegan con los intereses entre personas que son más y poco influyentes.

Factores sociales y culturales relacionados con la posición social y acceso a la educación establecen esta desigualdad entre unos y otros. Si se relacionaría las clases sociales en este problema, se podría identificar la gran brecha que existe entre una y otra, ya que si se mediría o compararía con un índice quien es más sancionado sin duda alguna los porcentajes aumentarían en relación con la clase a donde pertenece un individuo, lo cual establecería que las clases sociales bajas por sí son las que mayormente comenten estas contravenciones. En esta posible inequidad al igual que en otros campos nuevamente resalta la disputa entre ricos y pobres, donde quien ha tenido menor acceso a recursos económicos y educativos esta predestinado a que se aplique todo el peso de la ley, mientras que los privilegiados se alejan de experimentar todo lo que engloban estas sanciones.

Esta posible desigualdad y el elevado número de contravenciones de tránsito podrían estar ligados con la aplicación de las normas en las instituciones ecuatorianas que ejercen control vial, las cuales han sido cuestionadas no solo por realizar un ineficaz control en las vías. Además, estas dependencias estatales según varios reportajes se han visto involucradas en actos de corrupción, lo cual contribuiría con esta posible inequidad en la aplicación de justicia. De esta manera, la configuración de justicia vial se jerarquiza de acuerdo con quien tiene más, versus quien no lo tiene. Desde la perspectiva social y antropológica se destacan factores económicos, los cuales están relacionados con todo lo que compone los problemas de seguridad vial. Así mismo, los cambios culturales que suceden con el paso del tiempo marcan esta desigualdad de influencias sociales y

económicas, donde “los poderosos bailan en la cubierta del Titanic, mientras los pasajeros de tercera clase son adormecidos mediante el opio televisivo y audiovisual” (Elbert y Balcarce, 2009, p. 27). Es así como las responsabilidades de instituciones públicas, empresas, cooperativas y sindicatos de transportes se van desglosando y recaen únicamente sobre el individuo, siendo este el único que se debe enfrentar ante los prejuicios de la sociedad.

El capítulo dos hace una reseña de lo que pasa con la economía dentro y fuera de un Centro de Detención Provisional (CDP), y basado en la experiencia del joven tulcanense se destaca ciertos aspectos importantes de la vida tras las rejas, al igual de comprender como familiares de los reclusos comparten su tiempo en los días de visita. La relación económica que se genera entre los reclusos al interior del centro de detención (sin importar la forma de comportamiento o nivel de educación de cada individuo), está centrada en el intercambio y reciprocidad, ya que con esto se logra armonía dentro de la celda, factor que es importante para generar una buena convivencia. Esta relación se genera debido a la transformación que se genera de un modelo de sociedad por otro, en el cual se da de acuerdo con los cambios de la condición humana, aunque en menor grado el cambio social que se produce en este medio es generado por el hombre, el cual es visto como un productor del cambio social (Sánchez, 2013).

Algo similar sucede al exterior de la celda, la interrelación de personas que llegan en horario de visita, ya sean familiares o amigos hace que se extienda este grupo social que intercambian experiencia y anécdotas personales entre familiares y personas que se encuentran cautivas. De esta manera, se puede señalar el desprendimiento de un aspecto humano como el individualismo, el cual pasa a segundo plano, ya que la interacción y encuentros que existen entre estas personas se vuelven frecuentes, por lo que se genera un cierto grado de afinidad entre los visitantes. Este desprendimiento del individualismo

apoya la idea que se puede formar un nuevo grupo social alrededor de los visitantes quienes dejan el egosimo para relacionarse con los privados de libertad.

El capítulo tres, mediante una revisión bibliográfica se resalta cómo los estereotipos que forma la sociedad en contra de las personas privadas de libertad se transforman en un problema a corto y largo plazo. Según Goffman (1989), los estereotipos sociales "son medios preestablecidos que nos permiten tratar con "otros" previstos sin necesidad de dedicarles una atención o reflexión especial, por lo que, al encontrarnos con una persona, y atendiendo a las primeras apariencias, tendemos a asignarle una categoría que nos valdrá para descifrar su identidad social" (p.12). En la actualidad, uno de los grandes problemas que tiene Ecuador es la discriminación social, malestar que no solamente se da a nivel socioeconómico y cultural, sino que también se extendería al ámbito de la aplicación de sanciones por infringir una ley. Como se menciona en el primer capítulo existe una desigualdad al momento de quien recibe una amonestación y quién no. La relación infractor-etnia-cultura-clase social hace que otros grupos culturales señalen al "otro" como el culpable, irresponsable, borracho, asesino entre otros estereotipos, y estos son relacionados directamente con un contraventor de tránsito que se encuentra privado de su libertad.

Los contraventores de tránsito que incurren en una infracción muchas veces podrían ser catalogados como delincuentes sin tomar siquiera en cuenta que toda persona sin importar su procedencia étnica, socioeconómica o religiosa no está exenta de incurrir en una infracción ya sea en un trato, una ordenanza o una Ley, de tal forma que es necesario realizar una diferenciación del individuo infractor que no ha cometido un acto de delincuencia. Con respecto a las infracciones de tránsito Rodhen (2016) menciona que: "Infracción de Tránsito es: el quebrantamiento, violación e incumplimiento a la Ley y toda Normativa Legal al Transporte Tránsito y Seguridad Vial" (p. 8). Esta definición nos

ayuda a comprender y realizar una diferenciación entre infracciones y delitos, ya que infracción es el no cumplimiento de una norma, la cual que según la Ley es sancionada con multas y privación de libertad de acuerdo con la gravedad de la misma.

Por otra parte, los prejuicios generados en la sociedad hacen que la comparación entre personas que concurren en una contravención con un delincuente común provoque efectos psicológicos post encierro y de cierta forma exclusión de la sociedad. Desde una perspectiva sociológica Gusfield (1981) menciona: “La doctrina de la culpabilidad y negligencia provee un argumento moral basado sobre el carácter del actor: falló en cumplir un estándar de buena conducta. Hizo lo que no tendría que haber hecho y es por tanto una persona de menos valía y responsable de los daños causados” (p. 211). Esto contribuye con la necesidad de identificar en qué manera los contraventores de tránsito concurren en una falta grave tras infringir la Ley y como se debería sancionarlos. Además, es necesario establecer una búsqueda de nuevas alternativas a las sanciones ya existentes, las cuales ayuden al individuo a apropiarse de su entorno social y no ser excluido o estigmatizado.

En el capítulo cuatro, se señala las diferentes sanciones que son aplicadas para quien infringe la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en qué manera estas son (o no son) un mecanismo efectivo para evitar que las infracciones sigan en aumento. El Art. 145 de la Ley de Tránsito establece que: “Incurrir en contravención muy grave y serán sancionados 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” (LOTTTSV). A pesar de que, las reformas de esta ley han tratado de que las sanciones para contravenciones de tránsito sean más drásticas, no se ha logrado que los accidentes viales disminuyan y por ende los contraventores sigan en aumento. Así mismo, debido a que el problema es visto desde un punto legal-penal y no desde una

perspectiva de la antropología sociocultural, en donde se pueda identificar algunos factores causales de este fenómeno como el comportamiento del individuo, el índice puede seguir en aumento.

Factores psicológicos también intervienen en esta relación conductor-sociedad, donde las normas de tránsito son infringidas de acuerdo con la actitud de los conductores. Las acciones de toda persona que utiliza la vía están directamente relacionadas con las actividades de los demás, así como los estados de ánimo de los conductores influyen en sus acciones al momento de conducir un automotor. En esta relación el individualismo de las personas causa diferentes malestares entre un grupo social siendo el carácter egoísta el que más resalta. Como Sánchez (2013) argumenta, “El egoísta de la *sociedad societa* (sociedad de instituciones) tendía a imponer su *yo* individual sobre el nosotros colectivo sin romper la convivencia, mientras que el egoísmo individualista tiende a imponerse sobre el “tu” y el “otro” haciendo contingente toda forma de convivencia” (Sánchez, 2013, p.49). Esta forma de actuar de los individuos provoca la despreocupación hacia el otro, de tal manera que entran en un estado psicológico donde no importa el bien común.

Si nos enfocamos en estos factores se podría identificar como este problema se da por los estados de ánimo en los conductores, así como el egoísmo de pensar que el principal beneficiario en una carretera es uno mismo. Se transforma en el principal factor para que la cultura vial (en relación con el buen comportamiento, uso y respeto de la ley y las señales éticas de tránsito) de los ecuatorianos sea precaria. Entonces si contemplamos la privación de libertad como un buen elemento de castigo para que se genere una mejor conciencia dejando de lado el factor psicológico de una persona sancionada, se puede generar que el problema se incremente durante y después de cumplir con la sanción estipulada para cada infractor.

Como la Revista el Ciervo (2014) indica:

La verdadera reflexión debe ser: ¿hacia dónde vamos? Si habláramos por ejemplo de vender coches estaría bien si día tras día vendiéramos más. Pero con presos, no. Debiera ser al revés. La vida real se está 'delincuentizando', si se puede decir así, con todo lo que ello implica por ejemplo de costes y de mantenimiento de los derechos de estas personas La reflexión pues debe ser: si cada vez tenemos más gente en la cárcel, es que algo no va bien. (p.16)

Disminuir el número de infractores se debería tratar con diferentes medidas de sanción, a pesar de que las leyes son drásticas no se logra bajar el índice de infractores, ya que a la medida que aumenta las sanciones de tránsito aumentan los infractores.

Para concluir, se trata de resaltar los diferentes factores ya sean positivos o negativos que engloban la privación de libertad de personas que han sido sancionadas por infringir la ley de tránsito, y recomendar una serie de medidas que puedan ser aplicadas de tal forma que las personas generen una verdadera conciencia vial. Para determinar este problema, cabe revisar como los organismos que controlan y aplican las sanciones según establece la LOTTTSV en sus diferentes artículos, están condicionados a seguir paso a paso de acuerdo con lo que dictamina la ley. Celin Burbano (2017) menciona que: “Se condiciona las infracciones dentro del contexto jurídico para acertar en la aplicación de las respectivas sanciones, considerados los aspectos del proceso del delito en accidentes de tránsito, y se arguyen las respectivas consideraciones de las partes en conflicto” (p.15). Desde la perspectiva jurídica las sanciones de tránsito se las aplican de acuerdo con la gravedad de la contravención y la privación de libertad es un buen mecanismo para generar conciencia en los conductores.

Sin embargo, si vemos el problema desde la perspectiva de la antropología social y de la psicología, se puede resaltar varios puntos que no son tomados en cuenta al momento de crear o reformar una ley, la cual sanciona al infractor. Por lo cual se propone establecer el trabajo comunitario como medida sustitutiva a la prisión. Como Rodhen (2016) explica, “Como trabajo o servicio comunitario se entiende como un servicio donado, o actividad que es hecha por alguien o por un grupo de personas para beneficio del público o de una colectividad. El trabajo comunitario es la figura dada a la labor que realiza una persona por voluntad propia o por orden de alguna autoridad competente” (p.24). Por lo tanto, basados en perspectivas jurídicas y sociales se hace un cuestionamiento del ¿por qué la privación de libertad se vuelve un problema para los contraventores de tránsito? y ¿en qué medida sanciones enfocadas en un trabajo social y comunitario mejoraría la situación social, económica y psicológica de un infractor?

## Capítulo 1

### **Justicia desigual: La aplicación de las sanciones entre quién tiene más versus los que no tienen**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) desde el punto legal y jurídico cuenta con diferentes reglamentos y artículos que tienen por objetivo específico establecer el bienestar y seguridad de las personas. Desde su primer artículo la ley está estructurada en el bien de la sociedad y mencionando que:

**Art. 1.-** La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (LOTTTSV, 2008, p.2)

Sin importar la procedencia del individuo, esta ley se enfoca en aspectos que benefician a los ciudadanos estableciendo principios como el cuidado a la vida, la inclusión de grupos minoritarios (la ley incluye todos los ciudadanos ecuatorianos) y honestidad al momento de aplicar esta ley. Enfocados en estos principios, el principal objetivo es proteger y sobre guardar el bienestar de toda la sociedad sin excepción y sin importar la procedencia e inclinación religiosa, étnica y socioeconómica de todos los ciudadanos.

En general, las leyes que existen en la actualidad han buscado el bienestar de toda la sociedad, por esta razón las mismas han ido cambiando con el tiempo. Tomando en cuenta algunos antecedentes se puede resaltar que la evolución de la ley desde tiempos coloniales

se ha dado de acuerdo con los cambios que se generan en la sociedad. Varias de estas leyes están fundamentadas en otras que fueron establecidas por la Corona Española. En Ecuador, por ejemplo, en el tiempo de la República, “se regía por las normas penales establecidas por la madre patria, hasta que el 17 de abril de 1830, que es cuando se expidió el Primer Código Penal, basado en el Código Napoleón de 1810 y sus reformas de los años de 1824 y 1832, como la mayoría de los nuevos Estados hispanoamericanos” (Tapia, 2016, p.16). Estos cambios que se generaron durante estos tiempos han provocado que se creen leyes de acuerdo con la necesidad social, con lo cual se pueda lograr el bienestar de toda la sociedad. Sin embargo, no toda la sociedad ha sido beneficiada con la aplicación de ciertas leyes, ya que existe la posibilidad que haya una desigualdad en la balanza de justicia que se visibilizaría al momento en que el número mayor de sancionados pertenecieran a las clases sociales más bajas o son de grupos étnicos minoritarios.

Específicamente en materia del control de tránsito, la LOTTTSV cuenta con normas y reglamentos que han ido evolucionando basados al aumento del parque automotor, las contravenciones y los accidentes viales. En el capítulo V de esta ley, los artículos desde el 138 al 146 categorizan todas las contravenciones y determinan sus respectivas sanciones, las cuales se dividen en leves, graves y muy graves, por lo que, incurrir en una infracción determina diferentes sanciones para un conductor y según el nivel de gravedad de una contravención se determina su sanción. Como Rodhen (2016) explica:

La infracción de tráfico o de tránsito implica el incumplimiento de la normativa vigente por parte de uno de los factores o elementos de tránsito en cuanto a circulación de los automóviles y que tiene como resultado una sanción administrativa, aunque, en aquellos casos en los que se haya incurrido en una falta grave, la sanción que se aplicará puede corresponder al orden penal, incluso

determinando la detención y prisión del infractor que haya protagonizado el accidente de tránsito. (p. 8)

Con las nuevas reformas actualizadas, las sanciones por contravenciones ya sean graves o muy graves se procesan de acuerdo con los artículos 383-386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), con lo que se aplica multas y privación de libertad para los infractores.

Las modificaciones de ciertos artículos de la ley de tránsito que se han realizado en los últimos años han propuesto medidas y sanciones drásticas para el infractor, el cual es sancionado de acuerdo con la gravedad de la infracción. Pero el cuestionamiento es si en realidad este aumento de sanciones es un elemento efectivo para reducir el índice de infractores. Según Pérez (2013), “El aumento de sanciones parece, a primera vista, una respuesta fácil poco costosa para resolver los problemas de criminalidad. Por una parte, implica para los gobernantes poco esfuerzo de comunicación con la sociedad” (p. 288-289). Las normas y leyes establecidas por la Asamblea Nacional organismo que cuenta con la capacidad de modificar y reformar las distintas leyes, son realizadas con el fin de solucionar este problema, así el objetivo es reducir el índice de siniestros de tránsito y que la prioridad sea el bien común de la sociedad. Lamentablemente en la aplicación de la ley actúan diferentes factores externos como, por ejemplo; las relaciones interpersonales e influencias con autoridades y funcionarios públicos, lo cual no contribuye en la búsqueda de una solución, más bien se suman elementos como la corrupción institucional y los sobornos que pueden realizar algunos ciudadanos con lo que el problema permanece constante o simplemente se incrementa.

En Ecuador la responsabilidad de aplicar y controlar el cumplimiento de la ley de tránsito recae sobre Policía Nacional y Agencia Nacional de Tránsito (ANT), instituciones que en los últimos años han sido cuestionadas debido a los antecedentes y

nuevos actos de corrupción que se han generado al interior de las mismas. En un artículo de diario La Hora publicado en mayo del 2016, se evidencia uno de los tantos actos de corrupción que existen al interior de la ANT, en el cual se menciona:

Lourdes Mayorga, directora provincial de la ANT, dijo que desde el 2015 se han realizado controles constantes para luchar en contra de la corrupción, por lo que se ha desvinculado de la institución a siete personas a nivel provincial, las cuales trabajaban en la Mancomunidad de Tránsito de Pelileo, en la Unidad de Vigilancia Comunitaria (UVC) de la avenida Quis Quis y en la agencia de la ANT de Picaihua. (La Hora, 2016)

Debido a que el control vial hasta hace pocos años lo tenía la Policía Nacional casi en su totalidad, los actos de corrupción no solo se volvieron visibles, además, pasaron a convertirse en un problema que afectaron el bien común de toda la sociedad. De esta manera, estos organismos de control en cierta forma pasan a ser posibles generadores de división social, ya que la posición social, nivel de educación y etnia podrían jugar un papel importante al momento de aplicar una sanción al infractor. En sí, estos factores resaltarían la existencia de una desigualdad en la aplicación de la ley, ya que las autoridades estarían determinando quien es sancionado y quien no, de tal manera que las influencias externas ayudarían a ciertas personas a esquivar o pasar por alto las sanciones que determina la ley de tránsito.

Sin duda alguna uno de los peores males que se ha hecho parte de nuestra cultura es la corrupción, la cual está presente en una gran parte de la ciudadanía y produce un efecto negativo en toda la sociedad ecuatoriana. Este elemento se convierte en el principal actor de desigualdad en la aplicación de la ley, ya que el factor económico es determinante al momento en que una persona incurre en una falta o infracción. Foucault (1975) menciona que: “Es preciso que las infracciones estén bien definidas y seguramente castigadas, que,

en esta masa de irregularidades toleradas y sancionadas de manera discontinua con una resonancia desproporcionada, se determine lo que es infracción intolerable, y que se someta a su autor a un castigo que no pueda eludir” (p.80). Al relacionar los aspectos económicos con las sanciones, multas o castigos, no se trata de realizar un argumento de sobre quien pertenece a una clase social privilegiada cuenta con inmunidad ante las autoridades, sino que estos aspectos podrían estar relacionado con los posibles sobornos que puede o no realizar una persona al momento que cometen una infracción de tránsito, de tal forma que se logre esquivar una o varias sanciones ayudadas por la autoridad involucrada, y por lo general generarían que estas faltas se sigan cometiendo.

Foucault (1975), con respecto a la deficiencia en la aplicación de la ley declaró lo siguiente:

Se afirma la necesidad de definir una estrategia y unas técnicas de castigo en las que una economía de la continuidad y de la permanencia remplacen la del derroche y del exceso. En suma, la reforma penal ha nacido en el punto de conjunción entre la lucha contra el sobrepoder del soberano y la lucha contra el infrapoder de los ilegalismos conquistados y tolerados. (p.80)

El castigo por incurrir en faltas se convierte en la mejor manera que los individuos tomen conciencia sobre sus acciones, sin embargo, actos relacionados con la corrupción hacen que la ley no se pueda aplicar de manera eficaz y equitativa en todos los infractores, ya que, el soborno se convierte en principal causante de que las sanciones no se apliquen en todas las personas que infringen la ley de tránsito, de esta manera, se colabora con el aumento de infractores, ya que, las personas reaccionan negativamente ante actos de deshonestidad como lo son los sobornos y estaría causando un efecto donde la ley es pasada por alto. Por lo tanto, el malestar de una sociedad en donde predomina una cultura deshonestista siempre va a estar al borde del quebrantamiento social, ya que los actos

deshonestos que podrían cometer las personas solamente colaborarían con el aumento de actos perjudiciales para toda esa sociedad. Los sobornos que se cometen a pequeña y gran escala están presentes en la cotidianidad de los ecuatorianos, los cuales se los señalarían como principales colaboradores para que se irrespete la ley, por lo cual se hace necesario resaltar este hecho como uno de los principales factores que influyen en el aumento de las contravenciones, ya que quien pasa la ley por alto esta predestinado a reincidir en una falta, infracción o incluso en cometer otra de mayor magnitud.

Comprender estos malos hábitos desde una perspectiva antropológica nos ayuda a establecer un estudio sobre los males que giran alrededor de un problema social y poder proponer una o varias soluciones, fundamentados en la idea de “el quiebre de una idea “cerrada” de cultura está permitiendo aceptar la dinámica del contacto cultural que, en líneas generales, se desliza por el eje de las dominaciones y subordinaciones” (Kalinsky, 2006, p.30). Entonces ingresar en el campo donde se logra establecer y señalar el problema es lo que nos ayuda a definir las estrategias para solucionarlo.

Continuando con el problema, los sobornos también estarían marcando desigualdad en la aplicación de las sanciones que se señaló con anterioridad, lamentablemente las autoridades se ven inmiscuidas en estos actos deshonestos que dan ciertos privilegios a un grupo de personas influyentes. Entonces esta ley se desconfigura de tal manera que no tendría una buena aplicación ejercida por los agentes encargados del tránsito, comisarias e incluso en los tribunales, donde el poder del dinero compraría la conciencia de algunos funcionarios públicos que a cambio otorgarían el salvo conducto de los infractores.

A pesar de que, se hace un gran trabajo por recomendar una igualdad hacia todo grupo social y étnico, el factor económico se vuelve determinante en esta evasión de responsabilidades. En el manual sobre Derechos Humanos de las Naciones Unidas (2004), se menciona que:

Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento, conciencia y religión; las personas pertenecientes a minorías étnicas, religiosas o lingüísticas tienen derecho a su propia cultura, su religión y su idioma.

El recluso que no comprenda o hable debidamente el idioma utilizado por las autoridades tiene derecho a recibir la información pertinente de forma rápida y en un idioma que comprenda. (p.166)

Por lo tanto, sin importar la igualdad que se trata de mantener entre grupos sociales en los sistemas penitenciarios, quien no cuenta con recursos económicos estaría destinado a que se le apliquen todo el peso de la ley, ya que al no poder concurrir en un soborno que sea admitido por la autoridad, esta persona enfrentaría todo el proceso legal correspondiente y al mismo tiempo se convertiría en un número que demuestra la “efectividad” en la aplicación de la ley por parte de las autoridades de turno.

Otro factor que se podría resaltar son las lealtades que giran alrededor de ciertos grupos elites de nuestra sociedad. Estas se producen por cierta afinidad entre personas que comparten un mismo círculo social o familiar.

Como señala Riberi (2017):

En cada sistema familiar existe una estructuración que condiciona tu comportamiento, produciéndose lealtades con dinámicas inconscientes. Más allá de lo manifiesto, existen principios latentes que actúan sobre tu comportamiento. Y en la medida que exista enredos en el sistema familiar, exclusiones, desbalances o bien alteración en el orden del sistema, en la familia existirá tensión y lejanía respecto al amor y la paz. (p.2)

Al igual que un grupo familiar las lealtades se estarían produciendo de forma inconsciente, pero con la diferencia que ocultan cierto interés personal, ya que estos lazos de amistad o familiar que están alrededor del sistema jurídico jugarían un papel

importante, así como la posición social influiría de gran manera al momento de determinar culpabilidad en un infractor que cuenta con estos lazos. Entonces este círculo privilegiado que puede en cierta forma evadir las leyes y sus responsabilidades, no solamente contribuirían con el aumento de la corrupción, sino que también colaboraría para que la impunidad en los juzgados siga presente, de tal manera que se pensaría que la ley es solamente para estos grupos privilegiados, en cambio las personas que no cuentan con estos recursos no solamente se convertirían en el blanco principal para aplicar las sanciones y ser sentenciados cumpliendo así con las expectativas que deberían tener las instituciones que brindan y ejercen justicia.

Al parecer esta “inmunidad” con la que cuentan estos grupos privilegiados se asemejan con los privilegios que tienen los servidores de instituciones públicas ya sean estos elegidos por elección libre o por designación directa. En este campo de privilegiados la justicia se imparte de forma que no se perjudique la imagen de un sector público o social. En este aspecto Benítez (2016), argumenta lo siguiente:

Ahora bien, cuando esta Sentencia condenatoria recae sobre una persona que en ese momento ya ejerce un cargo público por elección libre y democrática o/y además se encuentra en proceso de presentación de su candidatura a otro cargo público electo, la realidad se torna más compleja y el daño para quien sufre la pena directamente (también para unos electores, a los que se les priva el derecho de elegir al condenado) es enorme (p. 8).

Esta comparación entre los privilegios que cuentan las figuras públicas y algunos grupos elites e influyentes nos ayudan a señalar que el “daño” que se realiza en contra de un sector privilegiado es la excusa perfecta para que las autoridades pasen por alto la ley, de tal manera que los infractores que pertenecen a este grupo contarían con una ventaja para evadir la ley y seguir infringiendo la ley y las normas de tránsito.

Por otra parte, las acciones que realizan las instituciones públicas y privadas relacionadas con el sistema vial y de tránsito deben ser analizadas para destacar las responsabilidades que tienen con respecto al problema del aumento de infractores, ya que al buscar beneficios específicos se olvidan del interés general de la sociedad. Por ejemplo, se debe enfatizar y aclarar ciertas normas de conductas negativas que se convierten en contravenciones en contra de la sociedad. Como Benítez (2016) explica:

Los delitos de resistencia y desobediencia a la autoridad, así como los desórdenes públicos entran, pues, bajo esa categoría de conductas que vulneran ese orden, junto a ello se incluyen también bajo esta rúbrica la sedición; el atentado; la tenencia, el tráfico o depósito de armas, municiones o explosivos; las conductas relativas a organizaciones o grupos criminales (p.44).

En relación con la política penitenciaria específicamente de cuestiones de tránsito y la buena conducta se debe realizar un estudio minucioso y otorgar responsabilidades específicas a todo el conjunto que intervienen en esta materia, de tal manera que se busque reformas donde el bienestar de la ciudadanía sea el verdadero fin de estas normas o leyes.

Los principales interesados que se realice un buen reglamento y normas que otorguen responsabilidades específicas deben ser los organismos, cooperativas y sindicatos relacionados con el transporte terrestre, ya que la responsabilidad de adquirir una verdadera cultura y conciencia vial debería iniciarse desde la preparación de choferes profesionales del servicio de transporte público a nivel nacional. Sin embargo, en la realidad de los hechos estos organismos son los principales actores que intervienen y realizan una lucha para que las sanciones se reduzcan de tal manera que las consecuencias por la mala práctica de conducción sean tomadas a la ligera. De esta manera, las instituciones y sindicatos de choferes “luchan” por su beneficio con lo cual evaden sus

verdaderas responsabilidades, las cuales debes estar enfocadas en adquirir una cultura de respeto hacia la vida y derechos de la sociedad en general.

El esfuerzo por proponer unas normas que minimicen las penas y sanciones que realizan sindicatos y asociaciones relacionadas al transporte en favor de sus representados hacen que de una u otra forma se pasen por alto ciertas responsabilidades de estos grupos. De esta manera, el socio infractor cuenta con representación legal ante las autoridades, además, lo ayudan a desligar su supuesta responsabilidad ante un accidente o infracción de tránsito, con lo cual no ayuda a mejorar la actitud de los conductores con respecto al respeto hacia sus semejantes. En relación con estos problemas, los beneficios que adquieren algunos miembros de estas instituciones se reflejan en el aumento de contraventores, ya que en Ecuador el alto grado de corrupción y contar con beneficios institucionales serían las principales ayudas para que la ley no sea aplicada de manera equitativa entre unos (los privilegiados) y otros (los relegados), por lo que las sanciones de tránsito podrían ser aplicadas mayormente en conductores que no cuentan con algún tipo de ayuda externa o influencia.

Es necesario realizar un estudio sobre el impacto que estaría causando esta posible desventaja en la aplicación de la ley, como se ha dicho anteriormente, existe un marcado desequilibrio que por lo general aumenta el problema central, ya que el evadir las sanciones solo conduce a la reincidencia de infringir las normas de tránsito.

Al igual que el problema de delincuencia este tema debe ser visto desde un punto social. Gómez (2005) resalta que el problema versus el castigo que deberían recibir los sancionados se debe plantear desde una perspectiva social:

El centro de la cuestión sigue estando en los referentes que incorporan lo penal desde un ángulo penitenciario o por el contrario los que analizan únicamente los discursos

de exclusión, muy interesante para conocer el pensamiento que cede a la modernidad la lógica mental disciplinaria, pero donde ni al tiempo ni a las prácticas sociales se les concede significación. (p.94)

Este punto de vista es esencial, ya que todo lo que engloba este problema se convierte en interés de la sociedad, donde los infractores no solo son quienes cometen un acto en contra de sus semejantes, sino que también se enfrentan juntamente con sus familiares a diferentes malestares económicos relacionados con estas sanciones. Estos malestares se deben específicamente al tiempo que un familiar invierte para realizar un trámite judicial o simplemente visitar a la persona sancionada, siendo esto un factor desorganizador de la economía familiar que perjudica a todo el círculo del infractor, y crea un subtipo de intercambio económico al interior de un Centro de Detención Provisional.

## Capítulo 2

### **Economía externa e interna: Relación de las actividades económicas generados dentro y fuera de las celdas.**

El problema de las sanciones de tránsito por una contravención muy grave engloba un sin número de problemas sociales que se debe enfocar desde otra perspectiva a parte de la legal y jurídica. Incurrir en una falta de esta magnitud conlleva la sanción de privación de libertad del infractor, lo cual genera uno o varios problemas asociados al entorno social del individuo. Retomando el caso de Edwin Pérez quien estuvo noventa días privado de su libertad en el Centro de Detención Provisional (CDP) de Tulcán, se resalta cómo el mayor problema está relacionado con la economía de un detenido por cometer una contravención, y cómo este se debe adaptar a un subtipo de economía generada al interior y que se extiende al exterior de un CDP.

Además, según las normas establecidas por la ley, quien incurrir en una contravención y es privado de su libertad debe pagar su pena en la ciudad que cometió la infracción, por lo cual, en un CDP de Tulcán se puede encontrar ciudadanos ecuatorianos de distintas ciudades e incluso ciudadanos de nacionalidad colombiana que en su mayor parte son procesados por conducir a alta velocidad. Las faltas que comenten quienes están privados de libertad son distintas y según sea el caso tienen pena privativa de libertad de tres a noventa días, así mismo sin importar los días que se encuentran en ese lugar, estas personas viven diferentes circunstancias negativas que afectan su entorno social y familiar.

Es importante señalar como la economía de los reclusos se ve afectada, y esto no se da debido a las multas generadas por cometer una contravención, sino que están

relacionadas con los días de encierro que sufre un infractor, lo que puede conllevar con la pérdida de un trabajo o empleo, y dependiendo la actividad que realiza cada la persona las pérdidas económicas pueden ser variadas, elemento que no es tomado en cuenta al momento de recibir una sanción. De esta manera el problema para el infractor se agranda y se generan nuevos elementos a este problema relacionados con estrés, preocupaciones y trastornos psicológicos. Lo principal que se debe señalar es la forma que se relaciona un interno con las otras personas dentro de un espacio limitado, donde se crea un subtipo de sociedad que se relaciona entre sí y determinan reglas y normas de convivencia, las cuales ayudan a controlar el comportamiento de los individuos y esto no atente con el bienestar del otro.

Los cambios o adaptación social que son capaces los hombres de realizar no son más que transformaciones sociales dadas desde tiempos pasados. Sánchez (2013) determina estos cambios sociales mediante las teorías de Karl Marx:

Para Marx los seres humanos singulares, implicados en una actividad creadora y auto productiva en redes sociales son entidades fundamentales de la sociedad; y a la vez la naturaleza de los individuos, así como sus relaciones sociales unos con otros, cambian históricamente. Así se puede decir que los seres humanos se producen a sí mismos. (pp. 9-10)

De esta manera, la adaptación social se da mediante las actividades de los individuos que se relacionan con otros, los cuales en conjunto forman un nuevo grupo social. Visto desde una perspectiva socioeconómica, los individuos que permanecen en este espacio se relacionan de tal forma que generan una sociedad económica al interior de la celda. Las relaciones e intercambios entre internos se determinan de acuerdo con los recursos que poseen, y esto establece un tipo de mercado donde la oferta y demanda de productos y beneficios están presentes a diario.

La teoría del “Homo economicus” de Sánchez (2013) resalta una relación precisa sobre estos factores internos que determinan la economía alrededor de las personas: “El homo economicus convierte al ser humano en objeto económico, haciendo que todas sus acciones estén calculadas en términos de rentabilidad y performance, costos y beneficios; la lógica financiera modifica las relaciones humanas y la condición ciudadana, haciendo que el ‘factor humano’, se vuelva ‘recurso’ o ‘capital humano’” (p.27). Esta condición hace que los individuos intervengan en un mercado económico que se refleja en todo grupo social.

Otro aspecto que se refleja en la convivencia de sociedades pequeñas relacionada con aspectos económicos se realiza a partir de los intercambios y la reciprocidad. El estudio de sociedades o tribus nativas realizadas por Marcel Mauss han determinado a esta forma de mercado como una economía no capitalista, donde todas las actividades comerciales están relacionadas con el bien común de todas las personas en aquella sociedad. Basado en los estudios de Mauss, Becker (1992) describe la relación económica dentro de una sociedad nativa, “los hombres observaban el principio de reciprocidad social y respetaban al pie de la letra las obligaciones sociales. Cuando había alimentos, estos eran para todos. El cazador que cobraba una pieza la distribuía con orgullo, y a menudo se quedaba con la parte menos deseable del animal” (p. 56). Estos aspectos de una economía comunitaria que se han dado en sociedades nativas, también se reflejan dentro del CDP, donde las jerarquías determinan diversas responsabilidades de acuerdo con el tiempo que permanecen encarcelados. El responsable de generar orden y mantener la buena convivencia en la celda es el mismo quien se encarga de establecer equidad entre los individuos que permanecen en este lugar.

Para una gran parte de personas que incurrieron en una contravención muy grave de tránsito y son privados de su libertad, la convivencia al interior de un CDP mediante

los principios de intercambio y reciprocidad es nueva o diferente a lo establecido por una sociedad individualista, contrariando el pensamiento capitalista y “esto resulta muy ajeno a nuestra filosofía de ‘lo mío es mío, y lo tuyo es tuyo’” (Becker, 1992, p. 56). Contar con patrón de vida establecida por una economía capitalista hace que la adaptación para muchos individuos en esta mini sociedad privada de libertad sea difícil o complicada, ya que la reciprocidad se enfoca en establecer el bienestar equitativo para todos, de tal forma que se destruya el capitalismo tradicional que viven al exterior de la celda. De esta manera, en aislamiento se genera la necesidad de adaptarse a un nuevo estilo de relación con el otro, y compartir para recibir el mismo favor o beneficio en otra ocasión, y a diferencia que en “sociedades primitivas” donde “el hombre necesitaba dar precisamente para mantener inmerso en la cosmología de la deuda y de la expiación” (Becker, 1992, p. 56), los intercambios entre los individuos con pena privativa establecen cierto tipo de deuda que tratan de pagarla mediante el mismo beneficio o favor recibido.

En este aspecto sobre deuda y reciprocidad, se podría realizar una comparación entre un grupo pequeño que comparte y se relaciona al interior de un CDP con la de una comunidad rural donde se generan relaciones personales más cercanas. Ferraro, (2004) se refiere a este tipo de interacción comunal manifestando que las transacciones se manifiestan en dos esferas a corto y largo plazo: “Ambas esferas, de corto y de largo plazo, se articulan conjuntamente; cada una representa un modelo de comportamiento para la otra: la de largo plazo necesita a la de corto plazo para reproducirse, pero, al mismo tiempo, provee el modelo ideal de construcción de las relaciones a corto plazo” (p.16). La autora determina este efecto a corto y largo plazo mediante la convivencia que existe en una comunidad y está dada por la afinidad de sus integrantes, pero en un grupo pequeño de individuos que llegan a compartir en una celda, este tipo de transacciones se da a corto plazo debido al tiempo de permanencia de los reclusos, y esto puede ser manteniendo

cierta relación por pocos días que incluso se puede extender hacia el exterior según la afinidad que se dé entre dos o varios individuos que compartieron e intercambiaron beneficios al interior de una prisión.

Otros aspectos positivos al adquirir una deuda en este espacio excluido de la sociedad se reflejan mediante la forma de actuar de las personas fuera del lugar que se generó este tipo de compromiso. De esta manera, las relaciones personales permanecen a mediano o largo plazo. De esta forma, “La deuda implica, entonces, una relación entre partes que están unidas por una fuerte obligación moral, la cual define lo que es bueno y lo que es malo, lo que está bien y lo que está mal” (Ferraro, 2004, p. 20). Este compromiso hace que el intercambio social y cultural conlleven beneficios o perjuicios para los involucrados, ya que relacionarse con otros al interior de un CDP pueden crear lazos de amistad o compañerismo fuera del mismo, y no solo entre los individuos encerrados también en relación con los familiares y amistades que normalmente llegan a visitarlos.

Este grupo social que convive dentro de una celda casi a diario se relaciona con amigos y familiares de sus compañeros que llegan en horas de visita, de esta forma el número de personas interrelacionándose crece y se genera un tipo de conexión entre lo interno y externo. Las acciones más comunes están racionadas con algún tipo de intercambio, es decir, la mayoría de las personas que llegan a un CPD pueden prestar su ayuda mediante favores personales, de esta manera conectan al recluso con el exterior y se genera un tipo de deuda no directa entre visitante y recluso, siendo el beneficiario directo de esta deuda el familiar o amigo que se encuentra dentro de la celda.

Además, las acciones creadas entre reclusos y visitantes permiten que las consecuencias psicológicas que puede pasar un interno disminuyan, ya que se produce una mezcla de afinidad (parentesco) y compasión de los unos (libres) hacia los otros (presos). De esta forma se identifica un grado de empatía con los “otros”, lo que rescata

una actitud positiva del individuo frente al parentesco como aspecto social. Lienhardt (1966) señala el parentesco como algo importante en el comportamiento personal y social: “Pero la conducta familiar de los pueblos para los que el parentesco continúa siendo un principio importante de la organización social, es, por supuesto, mucho más formalizada, obligatoria y diversificada, de acuerdo con las personas y sus varias categorías o grados de parentescos, que en las sociedades modernas” (p.177). Este principio crea relaciones entre personas desconocidas en un grupo social que comparten y se interrelacionan.

Como se había mencionado, en un CDP existe la posibilidad que haya personas privadas de diferentes provincias y ciudades del Ecuador, las cuales prácticamente se encuentran solas en el lugar donde se encuentran detenidas, por lo cual las relaciones de internos con familiares de compañeros de celda ayudan para disminuir emociones y sentimientos como la desesperación, tristeza y ansiedad. Esta angustia de sentirse solos y lejos de su ciudad podrían conllevar problemas emocionales a corto y mediano plazo en individuos que no cuenta con un apoyo filial cercano. La ayuda emocional generada por los visitantes hace que relacionarse y adquirir cierta afinidad con los presos disminuya las tensiones que tiene y sufre un individuo fuera de su entorno y círculo social.

Este comportamiento del ser humano que se relaciona y genera afinidad hacia el otro puede crear un síntoma de desprendimiento o alejamiento del individualismo personal. Si nos enfocamos en las características que determinan a una persona como individualista se puede pensar que las personas quienes comparten una relación más íntima con otras se separan de este aspecto humano. Tomando en cuenta que:

El individualismo metodológico propio de la postmodernidad neoliberal se caracteriza por un discurso normativo según el cual; 1) no hay más realidad que el individuo; 2) todo lo social no es más producto de la acción de individuos; 3) los individuos buscan en sus intercambios maximizar sus ganancias y beneficios;

4) los intereses y necesidades individuales se satisfacen no solo a costa de lo colectivo, sino también de cualquier otro. (Sánchez, 2013, p. 45)

Se pensaría que no poseer estas características egoístas especialmente el de pensar que toda acción debe producir y maximizar su beneficio conllevaría que las personas adquieran un pensamiento de buscar el bien para el otro, así como para sí mismo, y logren generar bienestar hacia sus semejantes con los cuales se relacionan y conviven en un entorno social común. Entonces, las interacciones económicas y afectivas que se pueden generar al interior y exterior de un CDP están asociadas con las relaciones de amistad existentes entre presos al interior de la celda y la empatía de presos con las personas que los visitan.

Desde la perspectiva antropológica se puede determinar estas relaciones como la conducta normal del ser humano quien se interrelaciona con sus semejantes.

Para Lienhardt (1966), estas interacciones están enfocadas desde diferentes aspectos culturales que determinan estos intercambios socioeconómicos:

Los antropólogos sociales deben tomar en cuenta, por lo tanto, los aspectos de la conducta social que no concierne directamente a los economistas profesionales modernos – el intercambio de regalos, la cooperación de parentela y vecinos, los ritos religiosos y mágicos que a menudo animan y coordinan la labor, y las fiestas y la ostentación, que son importantes motivos y fines de la producción. (p.124)

Comparando estos aspectos de las economías no capitalistas con la forma de intercambiar productos dentro de una celda se podría pensar que ejercer este tipo de actividades es un retraso en contraste con la economía capitalista; sin embargo, estos intercambios ayudan a que los individuos convivan y se relacionen de la mejor manera.

Al igual que en las sociedades nativas, estas formas de establecer una economía que se basa en brindar beneficios al otro mediante favores personales, los internos también adquieren estos aspectos que de alguna forma generan un tipo de deuda moral con el otro, siendo el fin recibir algo a cambio o que su favor se devuelto de forma similar. Se puede decir que alrededor de estas acciones, la cooperación es un factor importante, ya que los individuos desde tiempos pasados han convivido y desarrollado mediante el trabajo conjunto, comunitario e igualitario, y estos aspectos se hacen presentes dentro de un entorno donde conviven personas privadas de su libertad.

Por otra parte, el sistema económico que está presente fuera de estos centros de detención, donde el individualismo capitalista hace que la acumulación de bienes sea el principal factor para establecer una relación con las otras personas, dentro de un CDP se conjuga con la búsqueda de bienestar del otro. Lienhardt (1966) resalta diferencias entre una economía solidaria con una de mercado donde el bienestar del individuo es lo principal: “Aunque tanto la economía más rica como la más pobre se basan en una producción destinada sobre todo al consumo local y son igualmente, economías de subsistencias, en contraste con las economías de mercado o monetarias, tienen marcadas diferencias entre sí” (p.127). El punto principal de comparación de estas economías se encuentra marcada por la acumulación de bienes donde se refleja un claro giro en la forma de establecer los intercambios. Como Lienhardt (1966) explica: “Con el cambio de la economía de subsistencias a la economía monetaria por supuesto adquieren mayor importancia la capacidad adquisitiva individual y la capacidad de bastarse a sí mismo” (p.131). Tomando en cuenta este tipo de cambio, la relación económica que existe entre internos y visitantes se acerca o se asemeja con las de sociedades nativas practicantes del don y reciprocidad, las cuales hacen todo lo posible por distribuir de manera equitativa sus beneficios con la comunidad, cuyos miembros adquieren una obligación hacia el otro.

Si bien, se diga que en algunos grupos sociales modernos este tipo de distribución se la ve como diversión, en realidad con esto en grupos más pequeños (convictos) donde la economía capitalista es casi nula, se va creando un tipo de estabilidad económica y quien lidera el grupo adquiere cierto prestigio social que crece con el tiempo al igual que en algunos sistemas económicos nativos (Lienhardt, 1966).

Tomando los argumentos de Mauss (1959):

El potlatch ofrece, evidentemente, un aspecto económico que no podría reducirse a un epifenómeno. El potlatch se convierte en la forma agonística de las prestaciones totales que sirve para fijar la jerarquía de los clanes y de los jefes. Es justo que esta institución mantenga la feudalidad que supone el sistema de jefaturas o 'jeferias'. (p.1122)

Este sistema conocido como potlatch genera obligaciones que son reconocidos por la comunidad, de la misma manera las obligaciones en un CDP están relacionadas con el propósito de no desperdiciar los recursos que pueden obtener dentro del mismo. Por lo tanto, establecer una economía solidaria dentro de un CDP es importante para mantener un orden, donde el "yo" queda en segundo plano por el "nosotros", y así mismo la buena convivencia es generada por la intervención de un buen líder y el trabajo conjunto de los internos, siendo estos quienes buscan relacionarse de la mejor manera para conseguir un beneficio personal más adelante.

## Capítulo 3

### **Estereotipando a un infractor: ¿de qué manera la sociedad relaciona al contraventor con un delincuente? Efectos y traumas psicológicos.**

Continuando con resaltar los malestares que produce la pena privativa de libertad se puede decir que el encierro para muchas personas resulta perjudicial, ya que los traumas psicológicos provocados por la desesperación y angustia pueden conllevar acciones peligrosas que afecten la integridad de un individuo o del mismo conjunto de personas que se encuentran dentro de una celda. Resaltar cómo estos efectos psicológicos se convierten en un problema no solo para las autoridades, sino que también para las entidades públicas y en sí para toda la sociedad, podrían ayudar a determinar algún tipo de propuestas que ayude a mejorar los procesos judiciales y penales que ayuden en disminuir el índice de arrestos con penas de privación de libertad.

Si establecemos las normas de ética como el principal método para generar buen comportamiento de un individuo con la sociedad, podemos decir que salirse de estas “normas” produce que una persona sea catalogada como buena o mala. Para Frondizi (1992), cada una de estas normas deben ser cuestionadas de acuerdo con su estructura o con la aceptación generada por la mayoría: “Frente a una norma cabe preguntarse por qué eh de respetarla. En otras palabras, por que origina una obligación moral” (p. 30). En sí, las normas deben generar un fundamento sólido para que se generen obligaciones de respetarla, y a pesar de que puedan ser aceptadas por la mayoría, estas deben estar bien estructuradas con el fin de crear un bienestar para la sociedad (Frondizi, 1992). Se pensaría que seguir una buena conducta establecida por normas de buen comportamiento

que están presentes en la mayoría de los individuos ayudarían con la reducción de los problemas sociales relacionadas con contravenciones y delitos.

Sin embargo, no todas las normas son acogidas por la mayoría, lo cual influye en determinar quién es de buen comportamiento social y quién no. Como Frondizi (1992) explica:

La situación es distinta si nos referimos a la moral como ideal: cómo se debe comportar el hombre. Es cierto que hay quienes asesinan al prójimo, pero no es menos cierto que el asesinato – no el homicidio- es moralmente repudiable, cualquiera que sea el país o circunstancia. (p. 34)

Entonces existen normas globales en común que repudian el comportamiento agresivo de las personas asociado con dañar a su semejante, el cual está fuera de lo establecido por la sociedad, siendo esto un indicador que define o estereotipa a los individuos que conviven en un grupo social.

No cumplir con ciertas normas aumenta la posibilidad de catalogar o incluso generar un juicio de valor hacia un individuo que pasó por alto el cumplimiento de las mismas. Cometer una falta que es castigada por la ley también está relacionada con no cumplir las normas de buen comportamiento; ésta, además, puede generar que las personas estén clasificadas de acuerdo con su forma de comportamiento. En este tema las contravenciones de tránsito se convierten en un problema social que pueden ser catalogadas como un mal que causa daño y afecta los intereses de toda la sociedad. Como Gusfield (1981) explica: “Los problemas vinculados con la mayoría de los temas de interés público surgen después de que se han puesto en movimiento los acontecimientos y los procesos” (p.67). Identificado el problema vial y debido a su aumento, las personas por lo general pueden realizar un juicio de valor sobre quienes infringen la ley de tránsito.

Con respecto al conjunto de problemas que generan malestar social se puede decir que primero es necesario identificar si estos son de interés público, ya que no todos los problemas llegarían a tomar un enfoque de público y ser controversiales, además de estar alejados de instituciones que sirvan para resolver dichos problemas. Como Gusfield (1981) nos explica: “El hecho de que determinadas situaciones deban o no ser problemas públicos suele constituir, en sí mismo, un tema fundamental” (p.67). Por lo tanto, determinar si es un fenómeno social que se convierte en un malestar publico ayudaría con generar propuestas para disminuir el índice de un problema específico y mejorar la relación individuo-sociedad.

Si introducimos en este campo la moralidad como factor regulador de la mayoría de los hechos sociales que afectan a los individuos se podría decir que la moral frena el mal comportamiento de los mismos. Sin embargo, el tema de la moral debe ser analizado desde un punto que se comprenda como esta actúa en las decisiones de las personas. Frondizi (1992) menciona: “La moral es un hecho social que depende de otros hechos sociales. Hay que estudiarla como fenómeno empírico antes de pretender derivar ninguna norma. En esta etapa el estudio es similar al del fisiólogo que aspira conocer los hechos y las leyes que los rigen, sin pensar en la aplicación ulterior” (p.112). De esta manera, la actitud de las personas al momento de tomar una decisión o de realizar un juicio de valor hacia los otros se basa en el grado de moralidad que tenga cada individuo, de tal forma que estas interpretaciones personales podrían establecer cierto grado de comparación del infractor con un delincuente.

Señalar o realizar un juicio de valor en contra de una persona es una actitud omnisciente presente en la mayor parte de la sociedad, esta forma de reaccionar frente al “otro” que en un momento es un desconocido puede generar que se planteen prejuicios

designando o estigmatizando a cada individuo en una categoría diferente. Según Goffman (1963), el estigma relacionado con los prejuicios sociales crea cierta categorización:

La sociedad establece los medios para categorizar a las personas y el complemento de atributos que se perciben como corrientes naturales en los miembros de cada una de esas categorías. El medio social establece las categorías de personas que en él se pueden encontrar. El intercambio social rutinario en medios preestablecidos nos permite tratar con “otros” previstos sin necesidad de dedicarles una atención o reflexión especial. Por consiguiente, es probable que al encontrarnos frente a un extraño las primeras apariencias nos permita prever en que categoría se halla y cuáles son sus atributos, es decir, su “identidad social”. (pp.11.12)

Esta forma de actuar de los individuos inconscientemente realiza una o varias categorizaciones ante o hacia las otras personas, por lo cual un individuo frente a un extraño puede realizar juicios de valor que afectan emocionalmente al otro, incluso determinándolo o relegándolo a una categoría de acuerdo con su procedencia social, grupo étnico, clase socioeconómica, género, entre otros ejes de identidad.

Para una persona contraventora ser señalada o estigmatizada podría aumentar el daño psicológico debido a que la sociedad puede enfatizar ciertos aspectos y actitudes en contra de la misma.

Como Pérez (2013) explica:

En el caso de las penas de prisión, esto puede verse en la forma en que nuestras sociedades tratan a los excarcelados. Aun cuando se afirme que la pena termina con la liberación, la estigmatización o etiquetamiento persiste y por lo tanto el rechazo y temor a ellos y ellas también. (p.300)

En relación con estas afectaciones de unos en contra de los otros, Goffman (1963) enfatizó la primacía de las relaciones sociales de poder: “El termino estigma será utilizado, pues, para hacer referencia a un atributo profundamente desacreditador; pero lo que en realidad se necesita es un lenguaje de relaciones, no de atributos” (p. 13). Por lo tanto, esta referencia pueda ayudar a resaltar como la sociedad es un ente que puede generar un lenguaje negativo en contra de un infractor de tránsito, siendo esto un mal que afecta no solo a quien cometió la falta, sino que también a su grupo social y familiar, de tal manera que los estigmas sociales se vuelven también imaginarios sociales sobre la personal (la cual puede ser vecino, amigo, conocido, incluso un familiar) quien es prejuizada, desacreditada y relegada por una acción o falta que cometió sin dar importancia los motivos o factores que podrían haber influido al momento de caer en una de las contravenciones tipificadas por la ley.

Por lo general, toda la sociedad se ve envuelta en contribuir con realizar una valoración hacia el “otro”, en donde se crean clases sociales, categorías y grupos, pero al mismo tiempo entre personas más cercanas se señalan las actitudes, defectos, color de pigmentación y comportamiento, lo cual estaría generando juicios de valor sobre los mismos miembros del grupo en donde un individuo se relaciona. Por lo cual “es importante señalar que la estigmatización está ligada a contextos sociales específicos en los que los valores y las categorías son conocidos y compartidos por la mayoría de los miembros de sociedades determinadas” (Pérez, 2013, p.295). Entonces este problema va en aumento de acuerdo con el grado de discriminación que recibe un infractor por parte de la sociedad, en este caso la estigmatización se vuelve en contra de quien cometió una contravención de tránsito, el cual de cierta forma es apartado de su grupo social.

Por lo tanto, si se considera disminuir las afectaciones que puede tener una persona quien cometió una falta se debería ver los distintos factores. Goffman (1963) explica:

El problema no consiste en manejar la tensión que se genera durante los contactos sociales, sino más bien en manejar la información que se posee acerca de su deficiencia. Exhibirla u ocultarla; expresarla o guardar silencio; revelarla o disimularla; mentir o decir la verdad; y, en cada caso, ante quién, cómo, dónde, y cuándo” (p.56).

Basados en el manejo de la información sobre las acciones o acontecimientos que pueden ocurrir en un grupo de personas, minimizar o exagerar los eventos en que puede incurrir un infractor y sin tomar en cuenta factores externos que influyen al momento de cometer una falta, los juicios de valor hacia los contraventores generarían muchas tensiones en la sociedad, de tal manera que se incrementan los prejuicios que se producen hacia todos los infractores.

De la misma manera, manejar de buena manera los calificativos mediante señales ya sean corporales o graficas establecerían un orden, ya que la “información social transmitida por cualquier símbolo particular puede confirmarnos simplemente lo que otros signos nos dicen del individuo, completando la imagen que tenemos de él de manera redundante y segura” (Goffman, 1963, p.58). Por lo cual, estos signos o formas de comportamiento ayudarían a establecer un mejor criterio sobre las personas infractoras de tal manera que se podría identificar si un individuo es verdaderamente peligroso o no.

Además, los efectos negativos que producen el encarcelamiento están asociados con el comportamiento del individuo una vez cumplido su tiempo de estar privado de libertad, y el infractor en cierta forma al ser juzgado adquiere ciertas etiquetas.

Pérez (2013) explica:

La aplicación de sanciones penales como el encarcelamiento implica que al etiquetar al ofensor o acusado(a) se generan condiciones para que éste(a) se comporte de acuerdo con el estereotipo criminal y se mantenga dentro del grupo.

Este efecto es aún más grave cuando se trata de grupos (sectores determinados de la sociedad) que son estigmatizados. (p.302)

De esta manera, se puede identificar que los efectos psicológicos negativos se generan desde el momento que un infractor es sancionado, encarcelado (aquí es posible que adquiera ciertas formas de comportamiento) y posteriormente en libertad podría recibir juicios de valor por parte de la sociedad. Por lo cual, no se puede determinar el grado de afectación que puede tener un individuo en el transcurso de su detención y posterior libertad y como la sociedad se encarga de apartarlo, asignarle calificativos y estereotiparlo de acuerdo con los prejuicios que se crean en ese entorno.

## Capítulo 4

### **Sanciones: ¿Es la Privación de libertad el mejor mecanismo para castigar?**

Las sanciones que están establecidas en la actual ley de tránsito y tienen relación directa con el Código Orgánico Integral Penal (COIP), por lo general determinan fuertes multas y privación de libertad en ciertos casos, pero ¿en qué medida estas sanciones ayudan a establecer un orden en la sociedad sin causar efectos secundarios? En esta sección se trata de cuestionar si las sanciones establecidas por la ley de tránsito son realmente efectivas y si ayudan al infractor para mejorar su comportamiento ante la sociedad. Además, se trata de resaltar ciertos efectos secundarios que afectan al individuo desde el momento que es sancionado y como algunos aspectos económicos están relacionados directamente con el aumento de otros problemas sociales. Como se mencionó en capítulos anteriores, existen diferentes efectos a causa de estas sanciones y en especial por las que están relacionadas con el encarcelamiento ya sea por tres o más días.

Sanciones como las estipuladas en los artículos 383 al 386 del COIP, a pesar de que fueron redactados pensando en la seguridad de los ciudadanos, tienen o causan un efecto negativo en el grupo de personas relacionadas con la aplicación de las mismas, por el ejemplo varios artículos de esta ley sancionan al conductor por factores externos.

**Art. 383.-** Conducción de vehículo con llantas en mal estado. - La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción. (COIP, 2016)

Se puede decir que este artículo del COIP sanciona la imprudencia del conductor o dueño de un automotor para salvaguardar la integridad de otras personas. Pero por lo general, estas sanciones no se fijan en los contextos económicos o sociales que pueden ser relacionados con el caso, los cuales posiblemente afectarían al individuo directamente en su trabajo, por ejemplo, con la pérdida de su empleo y/o pérdidas económicas por la demora en la entrega de una carga ya sea de alimentos o productos no perecibles. Permanecer este lapso mínimo de cinco días en encierro podría ser determinante para que un individuo sea afectado económicamente más allá de la sanción implantada.

Pérez (2013), resalta varias consecuencias que vienen acompañadas de una sanción que puede recibir una persona quien anteriormente cometiera una falta grave:

Se establece así que las penas de prisión tienen como costo principal para el trasgresor la pérdida de la libertad y como costos secundarios la pérdida de la familia y la comunidad; la pérdida de un trabajo presente (en caso de haberlo) y la estigmatización resultante de haber sido acusado (a) penalmente y por haber estado en prisión, con los costos anexos en términos de futuras oportunidades de empleo y prestigio social que esto implica. (p. 298)

Por lo cual, las multas no son las únicas consecuencias que un infractor puede adquirir al momento de verificar su culpabilidad. Existen diferentes eventos que suelen ocurrir posterior al encierro que afecta en gran manera a una persona que cometió una infracción grave. Con esto no se pretende indicar que las sanciones deben cambiar y ser menos drásticas, sino que estas deben ser planteadas para evitar la pena privativa de libertad, de tal manera que haya una verdadera conciencia vial y se refleje en las acciones

de los conductores. Por lo tanto, se hace necesario cuestionar si la privación de libertad es la mejor manera de castigar a los contraventores de tránsito y disminuir el índice de infracciones.

Los incisos del artículo 380 del COPI establecen duras sanciones en contra de quien comete o provoca un accidente de tránsito, claramente señaladas según la gravedad las respectivas sanciones económicas, así como la privación de libertad. La claridad de la ley es evidente no solo en este artículo sino también, los siguientes artículos establecen sanciones acompañadas de encarcelamiento desde tres días en adelante, tiempo que posiblemente es suficiente para que los efectos secundarios afecten al infractor. Si se enfoca solo en los incisos del art. 380, se podría establecer que los efectos secundarios para un infractor no solo generan el pago de una multa, sino que también generarían deudas que a la larga afectaría psicológicamente a este individuo.

Un ejemplo detallado sobre un posible caso menciona Azogue (2015), donde resalta el aumento de gastos para un individuo que generaría un accidente de tránsito:

El Art. 380 del Código Orgánico Integral Penal, habla sobre los daños materiales en los accidentes de tránsito, que sucede cuando ocurre un accidente de tránsito, en el que solo hay daños materiales, el conductor así como el propietario del vehículo deben pagar los daños ocasionados, pero si el monto a pagar es mayor a \$ 708 dólares, y menor a \$ 2.000 dólares este será sancionado con dos salarios básicos, pues al tener un accidente de tránsito en el que el daño causado sea de 708 dólares, debo adicionalmente a esto pagar una multa igual al daño material causado. (p.42)

La suma de pagos por lo general generaría que un infractor se endeude y en el caso de un conductor de transporte público estas deudas posiblemente provocarían que sus horas de trabajo se intensifiquen con el fin de finiquitarlas. Esta presión por obtener

dinero suficiente para cubrir dichos gastos sumados los que son necesarios en su núcleo familiar podría llevar a que su jornada de trabajo causare estrés y surjan factores psicológicos que provoquen el individualismo al momento de conducir un automotor, entonces la alta velocidad, imprudencia e irrespeto a la señal ética serian causantes para que se siga cometiendo una o varias infracciones de tránsito.

Por otra parte, y retomando el caso de Edwin Pérez, la sanción que recibió por caer en una contravención muy grave de tránsito determinó que permaneciera noventa días privado de libertad, y esto no solo afectó su trabajo, sino que también generó varios problemas alrededor de su grupo familiar por el hecho de estar encarcelado, además que no contaba con un respaldo económico para cubrir ciertas obligaciones familiares y personales durante ese tiempo. En el caso de ser privado de libertad, se presume que los problemas van en aumento y como se explicó con anterioridad, algunas de las consecuencias que podría tener un infractor están relacionadas con el factor económico. Así, todos los efectos secundarios resultantes por cometer una infracción que adquirirían los contraventores, posiblemente los llevarían a tomar buenas o malas decisiones, con lo cual es posible que reincidan la contravención o simplemente caigan en una falta mucho mayor. Esto podría suceder dependiendo si la intervención de algunos factores socioculturales de los individuos (honestidad, individualismo y/o respeto) influyen en su forma de comportamiento frente a la sociedad.

Por lo tanto, las faltas cometidas por un infractor deberían tomar otro enfoque donde lo importante sea que el conductor tome una real conciencia del daño que puede causar en contra de su semejante, en otros casos donde las sanciones que fueron creadas para salvaguardar la vida de conductores y peatones vinculadas a contravenciones muy graves, las cuales están relacionadas con alta velocidad, el estado de embriaguez y accidentes de automotores estarían por si bien aplicadas por las autoridades.

El estado de embriaguez de un conductor que se encuentre bajo los efectos del alcohol por ejemplo es determinante para establecer si la sanción está bien aplicada o no. Sin embargo, se debe tomar en cuenta otros factores que influyen en este mal. Como destaca Garay Barreto (2014):

Es agravante de la infracción el estado de embriaguez del conductor, cuando está por demás claro que, una persona no sale a conducir por las calles con la intención de matar a alguien, es decir, no se embriaga para matar, puede darse el caso en este sentido de que, sin referirnos a la imprudencia, una persona esté en un estado de embriaguez tal, que ni siquiera sea consciente de que se sube a un automotor.  
(p.12)

A pesar de que el estado de embriaguez no sería generador de una conciencia por causar daños a otras personas, las autoridades y la sociedad, por lo general, nuevamente no toman en cuenta el contexto socioeconómico y cultural, además, no realizan una valoración de qué o cuáles factores influyen al individuo en el momento de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, por lo que se pensaría que los efectos psicológicos de un individuo no tratados de la mejor manera harían que este reincida en la misma falta.

Es posible que el estado psicológico de un conductor en muchos casos podría ser determinante al momento de conducir un automotor. De hecho, en un sentido, si una persona ingiera alcohol por problemas emocionales no es relevante al momento de ser sancionado o juzgado, ya que la ley determina un rango específico para cada sanción, por ejemplo, los incisos uno al tres del artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador determinan multas económicas que van de uno a tres salarios básicos unificados y pena privativa de libertad desde cinco hasta los treinta días por conducir bajo los efectos del alcohol, en un nivel de alcohol por cada litro de sangre desde 0,3 a 1,2 gramos. (COIP, 2016)

Por lo tanto, si una persona cae en alguna de estas contravenciones y es juzgada de acuerdo con lo que estipula en los incisos del artículo 386 del COIP, según el sistema judicial ecuatoriano se estaría aplicando las sanciones de buena manera, determinando que el “conductor irresponsable” (estereotipo de la sociedad) asuma las consecuencias por infringir esta ley.

Gusfield (1981) realiza un análisis sobre el problema de conducir bajo los efectos del alcohol y como la sociedad tiene un interés público en este problema:

La existencia del “problema de conducir alcoholizado” es resultado de un procedimiento que construye al automóvil y los accidentes de tránsito como un problema que debe preocupar a la sociedad, y respecto del cual deben pronunciarse y actuar los funcionarios públicos y las dependencias públicas. La ingesta de alcohol ya se ha percibido como un elemento importante en la génesis de esos accidentes o fatalidades, y ya se le ha acordado cierta importancia como blanco para la resolución del problema. (pp.67-68)

Proponer diversas soluciones para erradicar este problema de interés social y público, a lo mejor sería de gran ayuda para generar algunas acciones que establecerían un cambio en la forma de actuar de un individuo al momento de conducir un automotor.

Sin embargo, el índice de contravenciones o accidentes de tránsito en un gran porcentaje están ligadas a la impericia y falta de respeto a las señales de tránsito, según los datos hasta el 2015 en Ecuador se reportaron 16.216 accidentes debido a la impericia de los conductores comparado con los 2.490 accidentes por conducir bajo los efectos del alcohol y/o sustancias psicotrópicas (INEC, 2017). Lamentablemente en la creación de la ley de tránsito no se toma en cuenta factores relacionados con problemáticas (estrés, afectaciones psicológicas, depresión entre otras) de la sociedad, siendo algo importante

que se deberían considerar al momento de realizar una ley, con lo que se pueda proponer alternativas para que no solo se sancione con pena privativa de libertad a un infractor.

Por ende, diferenciar el problema desde lo institucional, médico, psicológico y técnico sin duda ayudaría en crear un razonamiento para producir leyes que realmente ayuden al individuo sancionado. Gusfield (1981) por ejemplo, dimensiona la responsabilidad de un problema según niveles culturales y estructurales. Desde un enfoque cultural es posible, “establecer la responsabilidad de prevenir accidentes mediante leyes contra ‘conducir alcoholizado’ implica entender esto último como la lección voluntaria de una persona. Considerarlo un problema médico implica una atribución de compulsión y enfermedad” (p.70), en cambio visto desde el nivel de la estructura institucional, “establecer la responsabilidad involucra a diferentes instituciones y diferente personal a cargo de las obligaciones respecto al problema y las posibilidades de atacarlo” (Gusfield, 1981, p.71). Visto en estos niveles, la responsabilidad de un problema no solo es de las dependencias públicas o del individuo, sino que es una combinación de corresponsabilidades entre todos sus actores.

De esta manera, se podría decir que en todo tipo de problema de carácter público está involucrada la sociedad en general, de tal forma que se deberían proponer soluciones desde las instituciones públicas, no solamente con un análisis realizado desde el ámbito político, médico o técnico, sino que se debería incluir necesariamente el factor sociocultural y psicológico. De tal forma que las actitudes, costumbres e incluso lenguaje de los grupos sociales y étnicos sean tomadas en cuenta al momento de generar alternativas de cambio o reformas de la ley de tránsito, y que estas no sean generadoras de nuevos o aumenten los malestares en contra de una persona que ha sido sancionada por cometer una infracción.

## **Conclusiones.**

### **El trabajo social y comunitario una alternativa a la privación de libertad.**

El problema que gira en torno al aumento de personas privadas de libertad por cometer una contravención ya sea por delincuencia común o por faltas de tránsito, está produciendo efectos secundarios que no solo afectan al individuo, sino también a la sociedad en general. Es evidente que los centros de reclusión, además de estar colapsados están encargados de producir efectos de mal comportamiento en los reclusos. Privar de libertad a un individuo no contempla la mejor solución para sancionarlo, y se piensa que en la mayoría de los centros de reclusión el contraventor no está generando un cambio de actitud en su forma de actuar, sino que acoge un tipo de aprendizaje relacionado con malas costumbres carcelarias.

Sobre el incremento de la población penitenciaria y las deficiencias que existen en las cárceles, Beristain (1986) argumenta:

Se crearon para repersonalizar al delincuente y defender a la sociedad, pero las hemos transformado en polvorines que amenazan desintegrar al delincuente y a la sociedad. Las hemos convertido en universidades donde se cursan verdaderas carreras criminales. En vez de cárceles tenemos máquinas cónicas como hornos crematorios que mantienen cadáveres vivos sufrientes. (p.7)

A pesar de que los centros de rehabilitación (cárceles) son creados para lograr que el infractor se reforme, en la actualidad se vive una realidad diferente, en la cual se suma el problema de generar actitudes negativas en los reos, y a pesar de que al interior de una celda existen reglas y normas para que se genere una buena convivencia entre reclusos,

la actitud de estos ante la población una vez puestos en libertad puede estar basada en un resentimiento social.

Por ende, en este escenario penitenciario relacionado con las contravenciones de tránsito se identifica dos realidades dentro del mismo, por un lado, la convivencia establecida a partir de establecer una economía recíproca que beneficia a todos y por otro, las malas prácticas que un individuo adquiere en el tiempo de encarcelamiento. Entonces el aumento de la población carcelaria demuestra que no se ha logrado una solución efectiva desde las instituciones públicas para frenarlo y la rehabilitación del conductor no es un hecho, más bien está generando otro problema social.

Ohlin y Uribe Villegas (1962), mencionan el aumento de la tasa criminal clasificando los diferentes aspectos que existen alrededor de ésta, algo que se podría asemejar al incremento en contraventores de tránsito:

Debería de hacerse una clara distinción entre la tasa de arrestos, de número de convictos y de imposiciones de medidas correctivas y los incrementos en el número de tales disposiciones. La tasa de arrestos, de número de convictos y de imposiciones de medidas correctivas por cien mil personas de la población general puede permanecer constante durante los próximos años y, sin embargo, observaremos aun amplios incrementos en el número de infractores a quienes habría que manejar. (p. 344)

El crecimiento constante que se argumentó en años pasados se reflejan en datos elaborados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) de Ecuador demostrando un claro aumento de accidentes de tránsito por impericia de los conductores de 12.882 en 2014 a 15.709 en el 2016 y de 3.577 en 2014 a 3.755 en el 2016 por exceso de velocidad (INEC, 2017). Estos datos demuestran claramente el aumento de accidentes

y por ende el de contraventores, y a pesar de que los porcentajes demuestran una reducción en el total de accidentes de tránsito para el 2016, en estos datos estadísticos no se ha tomado en cuenta la variable Causas Desconocidas, datos que en el 2014 se encontraban en 3.807, sin embargo, en relación con el respeto a las señales de tránsito se demuestra una clara reducción, es así como pasó de 8.007 en 2014 a 4.054 en 2016 (INEC, 2017). Por lo tanto, para frenar este constante crecimiento se debería buscar o proponer nuevas formas de sancionar al individuo, de tal forma que se disminuya la población carcelaria que en sí generan gastos al Estado y por lo general el encarcelamiento no estaría ayudando a la reivindicación del detenido. Sin importar el monto de las sanciones que recibe un contraventor, y si no se propone sanciones mediante el trabajo social y terapias psicológicas a quienes cometieron una contravención, es posible que este problema siga en aumento con nuevos contraventores o con quien reincide en las mismas faltas cometidas, además, los efectos secundarios que afectarían a la economía de una persona infractora se sigan sumando.

Con estos antecedentes, es posible que los problemas socioeconómicos y los estados psicológicos negativos de un infractor que se generan alrededor de una contravención de tránsito estén relacionados con la aplicación de sanciones estipuladas para cada falta o infracción vial. Por lo que, “Urge derogar leyes, integrar y socializar al marginado, reformar y regenerar la propia cárcel para que deje de ser una escuela del delito, cambiar radicalmente, en definitiva, de política penal y penitenciaria. Y se debe empezar (según los más audaces, minoritarios) por la concesión de un amplio indulto” (Lorenzo Rubio, 2006, p. 92). Entonces, las posibles nuevas reformas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), si en un caso se aplicaren, deberían estar relacionadas con un estudio psicológico y sociológico con el fin de reestructurar el problema y crear medidas de prevención tanto para conductores como

peatones, así como proponer una forma de rehabilitación vinculadas con el buen comportamiento individual y social, de tal forma que estas medidas disciplinarias ayuden a reducir este constante aumento de contravenciones.

De esta manera, se puede recomendar el trabajo comunitario como una alternativa a las sanciones establecidas en la LOTTTSV y en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), de tal forma que el individuo se apropie de la seguridad vial beneficiando a su entorno familiar, comunal y social. Efectivizar un control social que proteja a toda la sociedad en general sería el punto de partida para poder proponer un cambio en las sanciones. Costa (como se citó en Romero Álvarez, 2014), se manifiesta sobre el control social así: “Conforme a esta estructura se ‘controla’ socialmente la conducta de los hombres, control que no solo se ejerce sobre los grupos más alejados del centro del poder, sino también sobre los grupos más cercanos al mismo, a los que se le impone controlar su propia conducta para no debilitarse” (p.11). Mediante un control social relacionado con el buen comportamiento del individuo, es posible que se genere apropiación de la sociedad con el fin de ejercer respeto a su semejante sin causarle algún tipo de daño.

Sobre el trabajo comunitario como sanción alternativa para los infractores de tránsito, Romero Álvarez, (2014) menciona que:

El objetivo del trabajo comunitario es que la sociedad se organiza para que personas que han causado daño al interés social, mediante un proceso judicial planificado y organizado, actúen para mejorar su situación social por medio de un trabajo en beneficio de la sociedad. Las medidas correctivas estarían basadas mediante acciones de apoyo a la comunidad, labor social y trabajo comunitario, a las sanciones ya establecidas a las personas encontradas culpables de una violación de la Ley. (p.24)

Lo principal es plantear que el infractor adquiera conciencia de que no solo atentó en su contra, sino también en contra de su propio entorno social. Esta forma de concientizar a los infractores sería una alternativa a la privación de libertad como método de sanción (castigo), lo cual es un posible causante de otros problemas sociales.

Para seguir planteando esta propuesta, se debe señalar otro aspecto importante de los conductores como lo es el consumo de alcohol, y esto se relaciona con el aumento de las contravenciones. Si bien la ley es drástica para quienes conducen en estado etílico o con aliento a licor, el problema relacionado con los accidentes de tránsito no ha disminuido, más bien esta tasa se mantiene constante, manteniéndose en el 2016 en 2.164 con los 2.487 del 2014 (INEC, 2017), por lo que se hace necesario recomendar otras formas de educar al conductor o aplicar otras medidas de sanción.

El comportamiento de las personas relacionada con la cultura ecuatoriana en sus fiestas, reuniones y sus diferentes expresiones podría ser determinante para que conducir alcoholizado se convierta en algo normal. Loaiza (como se citó en Celin, 2017) destaca algunos eventos relacionados con la forma cultural de celebración de los ecuatorianos y el aumento de accidentes de tránsito:

Y es que a pesar del recrudecimiento de las medidas en contra de las personas que conducen su vehículo en estado de embriaguez, el problema parece crecer con el tiempo. No hay puente festivo, fiesta o simplemente fin de semana en que no sepamos de un accidente donde el licor es el protagonista de una tragedia al volante. (p.28)

El simple hecho de no cambiar esta actitud que hoy en día se la ve como normal estaría generando que exista un aumento en contraventores, así como en los accidentes de tránsito, por lo cual comprender el efecto que causan estos eventos en contra de la

sociedad nos obliga a plantear que la educación vial para la obtención de licencias para conducir sea mejor estructurada basada en un sistema de pensum académico relacionado con el campo de la sociología y psicología.

Por otra parte, a pesar de que, existen varias medidas cautelares para que el procesado no evada su responsabilidad de presentarse a un juicio civil o penal y efectivizar pagos por daños si los hubiese, la medida de prisión preventiva es la más utilizada (Rodríguez, 2015). En la actualidad buscar alternativas o pensar en aplicar medidas que para muchos son precarias no están lejos de la realidad que viven otras sociedades, las cuales aplican sanciones como el castigo comunal y en ciertos casos la llamada “justicia indígena”, la cual tiene otra forma de imponer sanciones.

En esta búsqueda de justicia alternativa, Ilaquiche (2001) explica:

Si revisamos nuestro sistema legal vemos que, son completamente distintas y ajenas a la realidad del lugar; ya que, no existen jueces establecidos por las leyes, no están específicamente determinados ni encargados de la cuestión de la administración de justicia, peor repartidos en razón de la materia; sino, que las autoridades se encargan y abarcan todos los aspectos de la vida cotidiana que implica el ejercicio de la administración de justicia. (p.5)

Entonces, proponer o relacionar otras formas de implementar sanciones al infractor basados en el trabajo comunitario y este visto como un generador de apropiación de la sociedad sería un buen elemento para sancionar a las personas que comenten su primera contravención, ya sea grave o muy grave, y de acuerdo con la agravante de la infracción poder aplicar esta sanción mediante una escala de culpabilidad. Visto esto como un trabajo personal no remunerado estaría limitado al número de horas que reciba cada infractor según la contravención cometida. (Rodhen, 2016).

Para implementar estas medidas Rodhen (2016) recomienda establecer una escala en la aplicación de sanciones relacionadas con el trabajo comunitario, siguiendo un sentido o normativas aplicables en la LOTTTSV. Estas son:

1. Que se ejecuten en beneficio de la comunidad o como mecanismo de reparación a la víctima y en ningún caso para realizar actividades de seguridad, vigilancia para generar plusvalía o utilidad económica.
2. Que el tiempo para su ejecución no impida la subsistencia de la persona con condena, pudiendo ejecutarlo en tal caso después de su horario de trabajo, los fines de semana y feriados.
3. Que su duración diaria no exceda de tres horas ni sea menor a quince horas semanales.
4. Que sea acorde con las aptitudes de las personas con discapacidades que hayan sido condenadas. (Rodhen, 2016, p.27)

Basados en estas propuestas se puede generar otras con aspectos técnicos que ayuden al buen manejo de las mismas.

Considerando que el trabajo comunitario para muchas autoridades no sería un método de sanción efectiva que ayude a disminuir el índice de contraventores, se recomendaría generar un sistema o programa computarizado para establecer el respectivo seguimiento del o la sancionada. Incluir un sistema digital de control a nivel nacional para monitorear el cumplimiento de las sanciones es un factor importante que se debe aplicar para efectivizar la rehabilitación del sujeto sancionado convirtiendo la sanción en una forma de formar individuos integrales. Estas medidas además deberían estar vinculadas con terapias psicológicas que ayuden al individuo a superar algunos factores emocionales y traumáticos que pueden existir y no son visibles.

Por otra parte, los posibles argumentos en contra de esta propuesta posiblemente estarían relacionados con la inversión de capital que eleven el gasto público, ya que establecer un sistema nacional generan costos adicionales a los ya existentes, sin

embargo, estos datos se los puede incluir en la base de datos que actualmente utiliza y maneja la Policía Nacional conjuntamente con el Ministerio del Interior y Judicatura del Estado, donde se identifica los antecedentes de los ciudadanos y se obligaría al infractor el cumplimiento de estas sanciones, de tal forma que implementar este sistema no genere costos en su aplicación en comparación con el gasto que se genera al Estado por cada recluso contraventor.

Proponer el trabajo comunitario como sanción y visto desde una perspectiva sociocultural tiene como uno de sus objetivos reducir el índice de contraventores y accidentes de tránsito mediante la concientización de los individuos por respetar las señales, normas, regulaciones y todo el conjunto que engloba la LOTTTSV. Además, con esto se pretende minimizar los efectos post encierro de los infractores y poder tratar los posibles traumas psicológicos y emocionales que puedan adquirir durante y posterior al encarcelamiento con terapias que ayuden al individuo a apropiarse de la seguridad de la sociedad. De la misma manera, este tipo de medida correccional debería tener un carácter recíproco de quien comete una falta frente a la sociedad, y en caso de un accidente de tránsito que haya daños materiales y sea causante de afectaciones económicas, el infractor pueda generar un tipo de pago mediante las multas que se establecen en las sanciones recibidas, de tal manera que esto conlleve una connotación disciplinaria para el sancionado y produzca la voluntad de resarcir el daño hecho en contra de la sociedad en donde se relaciona (Rodhen, 2016).

Por lo tanto, la propuesta se fundamentaría específicamente en reformar los artículos del 380 al 386 del COIP con lo cual se pueda cambiar la privación de libertad por el trabajo comunitario desde 40 hasta un máximo de 240 horas, de tal manera que el infractor (si relacionamos 8 horas de trabajo diarios) tenga una sanción similar a la establecida en la actualidad reemplazando la privación de libertad por las horas de trabajo

comunitario, con lo cual, se pretende dar un giro en la cultura vial ecuatoriana, incitando tanto a conductores como a peatones en desarrollar una mejor educación con respecto al comportamiento del individuo en el espacio y vías públicas, con el fin de construir un bienestar social en conjunto.

## Bibliografía

- Agencia Nacional de Transito, (2017). *Siniestros Por Provincia A Nivel Nacional*. Recuperado de <http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas>.
- Azogue, M. (2015). *Reformas al Art. 380 del Código Orgánico Integral Penal para reducir el monto de los daños y que la multa tenga relación con la infracción*". (Tesis de grado). Loja: Universidad Particular de Loja.
- Becker, E. (1992). *La lucha contra el mal*. México: Fondo de cultura económica.
- Benítez, I. (2016). Acerca de la Privación del Ejercicio del Derecho del Sufragio Pasivo como Consecuencia, Directa o Indirecta, del Delito. En Benítez (Ed.), *Cuadernos de Política Criminal*. Madrid, España: Safekat S. L.
- Beristain, A. (1986). Las cárceles, Universidades del Crimen: Las cárceles del mundo nos exigen más. En *El Ciervo*, 35, (426/427), 5-9.
- Cabrera, P. (2002). Cárcel y Exclusión. En *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, 31 (5), 83-120.
- Celin Burbano, M. (2017). *Consideración Jurídica del Estado de Embriaguez como agravante en los delitos de tránsito con daños materiales en la Unidad Judicial de Tránsito de Pichincha, segundo trimestre de 2016*. (Tesis de Grado). Quito: Universidad de los Hemisferios.
- Código Orgánico Integral Penal, (2016). Corporación de Estudios y Publicaciones Profesionales.
- Feixa, C. (2016). *Antropología criminal: delincuentes y marginados*. Barcelona, España: Editorial UOC.
- Ferraro, E. (2004) RECIPROCIDAD, DON Y DEUDA: *Relaciones y formas de intercambio en los Andes ecuatorianos, La comunidad de Pesillo*. Quito, Ecuador: Ediciones Abya-Yala.
- Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir*. Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión. Traducido por Garxon A. (2002). Buenos Aires, Argentina: XXI Editores.
- Fronzizi, R. (1992). *Introducción a los problemas fundamentales del hombre*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Funcionarios de la ANT separados por corrupción en entrega de licencias (2 de mayo de 2016). *La Hora*.

- Gómez, G. (2005). La violencia y sus dinámicas: “Crimen y castigo en el siglo XIX español”. En *Historia Social*, (51), 93-110. España: Fundación Instituto de Historia Social
- Gusfield, J. (1981). *La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Traducción, Teresa Arijón, 2014. Buenos Aires: Siglo XXI Editores
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2017). *Anuario de Transportes Tabulados. Transporte*. Recuperado de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Ilaquiche, R. (2001). Administración de Justicia Indígena en la Ciudad: Estudio de un Caso. En Revista *Yachaikuna*. (1), 1-13. Recuperado de <http://icci.nativeweb.org/presentacion.html>
- Kalinsky, B. (2006). Antropología y derecho penal. Santiago de Chile, Chile: Red Cinta de Moebio. Recuperado de <http://www.ebrary.com>
- Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial, (2008). Silec Profesional. Recuperado de [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Lienhardt, G. (1966). Antropología Social. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lorenzo Rubio, C. (2006). El mal necesario» o la política penitenciaria en la transición. En *Mientras Tanto*, 99, 85-98. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/27821182>
- Mauss, M. (1959). Prestaciones Totales y Potlatch. En *Revista Mexicana de Sociología*, 21, (3), 1119-1125. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ohlin, LI. y Uribe Villegas, O. (1962) El Problema del Crimen y la Tarea Correccional en Estados Unidos de América. En *Revista Mexicana de Sociología*, 24, (2), 343-366. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Palate, B. (2016). *La prisión preventiva establecida en el art. 534 del código orgánico integral penal por infracciones de tránsito y el derecho a la presunción de inocencia*. (Tesis de grado). Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Pérez, C. (2013). Marcando al delincuente: estigmatización, castigo y cumplimiento del derecho. En *Revista Mexicana de Sociología*, 75, (2), 287-311. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Revista el Ciervo (2014). La cárcel no sirve para reinsertar. En *Revista El Ciervo*, 53, (642), 16-21. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/40832019>
- Riveri, J. (2016) Lealtades invisibles. En *Gestor PNL*. Recuperado de <http://gestorpnl.cl/articulos/otros/>
- Rodhen, V. (2016). *Necesidad de sustituir la Pena de Privación de Libertad por el Trabajo Comunitario en las Contravenciones de Tránsito*. (Tesis de grado). Loja: Universidad Particular de Loja.

- Romero Alvarez, M. (2014). *Inaplicabilidad del literal f) del artículo 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo cual no se puede aplicar la ejecución de la pena privativa de libertad en un medio social abierto*. (Tesis de grado). Loja: Universidad Particular de Loja.
- Sánchez Parga, J. (2013). *La transformación antropológica del siglo XXI: el homo oeconomicus*. Quito: Abya-Yala; Universidad Politécnica Salesiana
- Toaquiza E. (2015). *La aplicabilidad del principio de igualdad, en las personas sancionadas por delitos y contravenciones de tránsito, frente al mecanismo de separación de los centros de privación de libertad*. (Tesis de grado) Ambato: Universidad Técnica de Ambato.