



Recibido: 26/12/2023 Aceptado: 08/03/2024

Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón en accidentes de tránsito (Revisión).

Criminal liability for pedestrian traffic offenses in traffic accidents (Review).

Charly David Molina Salas. *Facultad de Jurisprudencia Ciencias Políticas y Económicas Carrera de Derecho de la Universidad Tecnológica Indoamérica. Ambato. Ecuador.*

[davidmolina23@hotmail.es] [<https://orcid.org/0009-0000-1188-3599>]

Willam Enrique Redrobán Barreto. *Licenciado en Derecho. Magíster en Derecho Constitucional. Docente a tiempo completo de la Universidad Indoamérica. Ambato. Ecuador.*

[wredroban@indoamerica.edu.ec] [<https://orcid.org/0000-0003-3331-7429>]

Resumen

La temática aborda la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito, examinando su papel en el marco legal y su implicación en casos de colisiones viales. El objetivo general es analizar cómo se aplica la responsabilidad penal a los peatones en situaciones de accidentes de tránsito y determinar las implicaciones legales y sociales. Las conclusiones indican que en muchos sistemas legales, los peatones pueden ser considerados penalmente responsables si su conducta negligente o imprudente contribuyó significativamente al accidente. Estas conclusiones varían según la legislación y jurisprudencia de cada país. Se destaca la importancia de la educación vial y la conciencia pública para prevenir accidentes y promover la seguridad en el tránsito. Asimismo, se subraya la necesidad de considerar el contexto individual de cada caso para aplicar justamente la responsabilidad penal. En resumen, la investigación sobre la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito analiza cómo se aborda legalmente la conducta del peatón en colisiones viales. Su objetivo es comprender el enfoque legal, explorando leyes y casos, y sus conclusiones destacan la variabilidad en la responsabilidad penal del peatón, enfatizando la importancia de la educación y la contextualización en la aplicación de la ley. La investigación se enfoca en el método cualitativo y el estudio de las leyes de tránsito y códigos



penales en diferentes jurisdicciones, así como en el análisis de casos judiciales relevantes. Se evalúan factores como la conducta del peatón, las circunstancias del accidente, el cumplimiento de las normativas viales y la contribución a la colisión.

Palabras claves: accidentes de tránsito; infracciones; peatón; responsabilidad

Abstract

The theme addresses the criminal liability of pedestrians in traffic accidents, examining their role within the legal framework and their involvement in cases of road collisions. The overall objective is to analyze how criminal responsibility is applied to pedestrians in situations of traffic accidents and to determine the legal and social implications. The conclusions indicate that, in many legal systems, pedestrians can be held criminally responsible if their negligent or reckless behavior significantly contributed to the accident. These conclusions vary according to the legislation and jurisprudence of each country. The importance of road education and public awareness to prevent accidents and promote traffic safety is highlighted. Furthermore, the need to consider the individual context of each case to fairly apply criminal responsibility is emphasized. In summary, the research on the criminal liability of pedestrians in traffic accidents analyzes how pedestrian behavior in road collisions is legally addressed. Its goal is to understand the legal approach, exploring laws and cases, and its conclusions underscore the variability in pedestrian criminal responsibility, emphasizing the importance of education and contextualization in law enforcement. The research focuses on the qualitative method and the study of traffic laws and penal codes in different jurisdictions, as well as the analysis of relevant court cases. Factors such as pedestrian behavior, accident circumstances, compliance with traffic regulations, and contribution to the collision are evaluated.

Keywords: traffic accidents; violations; pedestrian; responsibility



Introducción

Los accidentes de tránsito son una causa potencial de muerte no solo en Ecuador sino en todo el mundo. Según la Agencia Nacional de Tránsito, los peatones son responsables del 5% de los accidentes de tránsito (Castillo et al., 2020). Este problema es muy evidente debido a que los peatones son la causa de accidentes de infracciones como: no utilizar los pasos peatonales, cruzar la calle intencionadamente, ignorar los semáforos, el uso irresponsable del teléfono móvil mientras se camina por la calzada; entre las más comunes que se registran en el diario vivir.

Una de las circunstancias más importantes que influyen en las elevadas estadísticas de accidentes de tránsito es la imprudencia de los peatones, que aumenta el riesgo aceptable y ponen en peligro no solo sus propias vidas, sino las de otros ciudadanos que también tienen derecho a la libre circulación. Sin embargo, en un entorno seguro y respetuoso, rara vez se identifica a los peatones como autores de accidentes, porque en la mayoría de los casos resultan heridos por su culpa y el sistema les otorga la condición de víctimas, lo que conduce a la impunidad, mientras que otros, a pesar de su inocencia, son declarados culpables (Moyano & Montealegre, 2021).

A pesar de los antecedentes antes descritos, los cuales tienen su origen en el déficit jurídico normativo con respecto a la legislación en materia de tránsito en cuanto a la determinación de la responsabilidad penal de los peatones en los accidentes de tránsito y las consecuencias penales que de ello se derivan, las infracciones penales contra los peatones no están previstas en la ley y por lo tanto, los individuos desconocen que sus acciones ilegales son causa de accidentes con importantes daños materiales y personales. Además, el hecho de que no se sancione a los peatones por actos u omisiones imprudentes les hace indiferentes al conocimiento y la observancia de las normas básicas de circulación, las mismas son normas objetivas que deben respetarse y aplicarse a toda la sociedad.



El Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pretenden reducir el número de accidentes de tránsito, sin embargo, el número de accidentes aumenta día a día. Por esta razón, es necesario examinar la posibilidad de adoptar una legislación adecuada y mejor estructurada, que ponga al peatón en primer lugar y permita una mejor comprensión del usuario. Es importante que las leyes, normas y reglamentos se formulen de forma clara y concisa, que además establezcan detalladamente las infracciones cometidas por los peatones con sus correspondientes sanciones a imponer, las mismas que deben ser estrictas.

Se puede afirmar que los accidentes de tránsito son eventos predecibles y evitables (Osorio et al., 2022). En este sentido, a lo largo de los años, el Estado ha sido uno de los principales responsables, con la actual indiferencia burocrática y la imprudencia e inacción de las autoridades. Al carecer de sistemas modernos de gestión preventiva y disciplinaria, las autoridades han hecho poco para contrarrestar y hacer frente a las calamidades que afectan a la sociedad.

Desarrollo

La Responsabilidad Penal

La Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho ilícito, previamente tipificado por una norma penal, que genera, lesiona o pone en peligro un bien jurídico protegido por la ley, como la vida, la integridad física o el patrimonio, lo que conlleva la imposición de una pena que puede consistir en privación de libertad, privación de otros derechos o sanciones pecuniarias (Mila, 2020).

Por consecuencia, a partir de lo antes desarrollado, toda persona con capacidad mental y juicio penal, que actúa según su leal saber y entender, es penalmente responsable de actos que



vulneran bienes jurídicos protegidos por la ley. Los accidentes de tránsito que provocan lesiones suelen culpar al conductor, ignorando factores relacionados con el tráfico, como los peatones.

El conductor no es el único responsable del accidente, aunque pueda parecer que sí, pero en realidad la causa es una laguna en la ley, que no prevé sanciones claras para los peatones que causan accidentes de tránsito, y los peatones que cometen actos ilícitos. Desde entonces, desempeña un papel importante, pero la negligencia o la imprudencia pueden causar consecuencias nefastas.

En el ámbito de la responsabilidad penal, diversos autores han abordado la importancia de establecer una conexión causal sólida entre la conducta del sujeto y el resultado delictivo. En definitiva, esta postura resalta la importancia de la causalidad como piedra angular en la imputación de responsabilidad penal. Su enfoque pone de manifiesto la necesidad de considerar cuidadosamente cómo la acción del autor se relaciona con el resultado delictivo, lo que contribuye a la fundamentación y legitimidad del proceso de imputación. No obstante, es relevante reconocer que la comprensión y aplicación de la causalidad en el derecho penal sigue siendo objeto de evolución y debate, lo que resalta la importancia de un enfoque crítico y reflexivo en su análisis.

Este enfoque subjetivo introduce un elemento fundamental de culpabilidad y responsabilidad personal en el análisis, lo que es esencial para una adecuada atribución de responsabilidad penal. Esta perspectiva dual de la causalidad propuesta es particularmente relevante en casos en los que la conexión entre la acción y el resultado puede no ser inmediatamente evidente, o cuando existen elementos psicológicos que influyen en la causalidad. Su enfoque apunta a una comprensión más profunda de cómo la intención y la acción se



entrelazan en el proceso de imputación, lo que a su vez afecta la evaluación de la culpabilidad y la responsabilidad penal del individuo.

Es importante señalar que la aplicación de la causa basal en la responsabilidad penal ha generado críticas y controversias. Algunos autores, advierten sobre los riesgos de ampliar excesivamente la noción de causalidad, lo que podría llevar a conclusiones injustas o desproporcionadas en la atribución de responsabilidad penal. Esta advertencia nos recuerda la importancia de mantener un enfoque crítico y cuidadoso al aplicar conceptos teóricos en la práctica legal. Si bien la causa basal puede ser una herramienta útil en la determinación de responsabilidad penal, su aplicación debe estar acompañada de salvaguardias que eviten interpretaciones excesivamente amplias o que pasen por alto circunstancias relevantes. La búsqueda de justicia y proporcionalidad en la atribución de responsabilidad penal requiere que se sopesen con sensibilidad tanto los aspectos de causalidad como las complejidades de la situación particular.

En resumen, el análisis de la causa basal en la responsabilidad penal involucra consideraciones profundas sobre la causalidad y la imputación objetiva. Diversos autores han abordado esta cuestión desde enfoques variados, ofreciendo perspectivas valiosas para comprender cómo se establece la conexión entre la conducta del autor y el resultado delictivo.

Como ya se ha mencionado, una de las causas más comunes de los accidentes de tránsito es la imprudencia de los peatones. Conducir por donde no se debe, cruzar imprudentemente carreteras y autopistas, es decir, infringir claramente las normas de tráfico, observancia de las normas básicas estipuladas por la ley. Sin embargo, la ley establece claramente que el conductor solo es penalmente responsable si infringe las leyes promulgadas a tal efecto. Un accidente de tránsito es un suceso o acontecimiento inesperado, no intencionado. En otras palabras, aunque



por casualidad, no todos los accidentes de tráfico son imprevisibles, y las personas (conductores o peatones) pueden haber sido causantes y esto lleva a la conclusión de que no todos los accidentes son imprevisibles.

La responsabilidad penal de los peatones se basa en los criterios prescritos por la ley. En caso de accidente de tránsito, las decisiones se basan en la impericia, negligencia o incumplimiento de la ley demostrados (Vargas et al., 2021). La responsabilidad en el peatón corresponde a las siguientes variables: a) Peatones en la calzada, b) Cruce repentino de carril, c) Imprudencia de los peatones y d) Transitar bajo efecto de bebidas alcohólicas.

Si el informe médico legal encuentra alguna de estas variables además de una interpretación a favor del conductor o motorista, da la seguridad de que el peatón estuvo implicado en el accidente. Como parte de la negligencia colateral, la víctima puede ser culpable de cometer y/o completar un delito. La jurisprudencia y decisiones emitidas por los tribunales sugiere las siguientes soluciones para los códigos de culpa real: reducir la responsabilidad del mediador de delito grave a delito leve, o bien rebajarla de leve a penalmente leve, o bien reducir el nivel de responsabilidad. La reducción se efectúa en la medida en que la conducta negligente del deudor haya influido en la producción del siniestro. En conclusión, la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito se enmarca en que un individuo es penalmente responsable cuando las consecuencias del delito se dan a su cuenta.

En un entorno legal cada vez más intrincado y diversificado, la pericia aporta claridad a los casos al interpretar evidencias científicas, técnicas o médicas, y al proporcionar un marco objetivo para evaluar circunstancias que pueden resultar confusas para el lego. En última instancia, la pericia se erige como un valioso instrumento en el sistema legal moderno, un puente entre la ciencia y la justicia que enriquece el análisis de casos y contribuye a la integridad del



proceso judicial. Su adecuada aplicación, en conjunto con la ponderación de otros elementos probatorios y la aplicación rigurosa de los principios legales, es esencial para garantizar que la pericia cumpla su función de manera efectiva y ética en la búsqueda de una resolución justa y equitativa de los conflictos legales.

Obligaciones del Transeúnte

En el contexto del derecho ecuatoriano, las obligaciones del transeúnte representan un aspecto fundamental para mantener el orden y la seguridad vial en el país. Estas obligaciones se establecen con el propósito de proteger la integridad de los peatones y de los demás usuarios de las vías públicas. En este sentido, la legislación ecuatoriana ha establecido un conjunto de normas y reglamentos que rigen el comportamiento y las responsabilidades de los transeúntes al circular por las calles y carreteras.

Las obligaciones del transeúnte en Ecuador abarcan diversos aspectos, como el respeto a las señales de tránsito, el uso adecuado de los cruces peatonales y la prioridad otorgada a los vehículos en determinadas circunstancias. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2024) establece disposiciones específicas que regulan la conducta de los peatones, enfatizando la necesidad de cumplir con las señales de tránsito y de ceder el paso cuando corresponda.

En términos de responsabilidad, las obligaciones del transeúnte también se vinculan con la prevención de accidentes y la promoción de un entorno vial seguro. Los peatones tienen la obligación de ejercer un nivel razonable de precaución al cruzar la vía, evitando poner en riesgo su propia seguridad y la de los demás usuarios de la vía pública. Esta responsabilidad compartida entre peatones y conductores contribuye a la reducción de accidentes de tránsito y a la promoción de una cultura vial respetuosa en Ecuador.



Las obligaciones del transeúnte en Ecuador desempeñan un papel esencial en la construcción de un entorno vial seguro y ordenado. A través de la observancia de las normas y reglamentos establecidos, los peatones contribuyen a la prevención de accidentes y a la promoción de una convivencia armónica entre todos los usuarios de las vías públicas. Es vital que tanto la legislación como la conciencia individual refuercen la importancia de cumplir con estas obligaciones para garantizar la seguridad y el bienestar de la comunidad en general.

El peatón que forma parte de la movilidad o circulación debe tomar en consideración las distintas obligaciones que se deben cumplir para lograr un flujo armonioso entre peatones y demás elementos que forman parte de movilidad de tránsito.

Ante lo establecido anteriormente el Diario El Telégrafo (2022) establece como obligaciones del transeúnte las siguientes: 1) respetar las distintas leyes y normas, además de cumplir con las instrucciones de los centros de control de tráfico, las señales de tránsito; 2) utilizar adecuadamente los espacios públicos sin comprometer la seguridad de uno ni la de los demás; 3) no solicitar el transporte, ni pedir ayuda al conductor en zonas inadecuadas o prohibidas; 4) cruzar la carretera por un paso de peatones, elevado o subterráneo. Si no hay paso de peatones, diríjase a la esquina de la intersección; 5) no circular por las aceras de las carreteras por las que puedan pasar vehículos; 6) no cruzar temporalmente la calzada por delante o por detrás de un vehículo aparcado; 7) si la calzada no tiene aceras, se debe seguir el borde de la zona señalizada y circular siempre en sentido contrario por el carril de emergencia si no hay señalización; 8) subir y bajar del vehículo solo cuando esté estacionado y cerca de la acera, y no salir a la calzada; 9) considerar siempre la seguridad personal y social y; 10) circular con cuidado, mantener la atención y evitar distracciones.



El establecimiento de normas de circulación para los peatones establece caminar siempre por el centro de la acera y no acercarse demasiado a los bordillos para evitar ser embestidos por un vehículo, ni caminar demasiado cerca de una casa con entrada de vehículos o salida de garaje. Si la calle por la que se camina no tiene acera o hay un obstáculo y es imprescindible cruzar ese tramo, se deberá caminar lo más cerca posible del muro, de cara al tráfico si es posible para detectar los vehículos que circulan por delante.

Los niños pequeños deben caminar siempre al lado de los adultos y asegurarse de que juegan dentro de casa o en triciclos o bicicletas, nunca en la calle. Se les debe aconsejar que no sigan la señal y esperen a que un agente de tránsito o un adulto la recoja por ellos. Los animales no deben transportarse libremente, ya que pueden escaparse y provocar una situación peligrosa para las demás personas. Se instituye que “Los peatones deben circular por las zonas destinadas a ellos y no por las zonas restringidas; por ejemplo, se debe caminar por las zonas peatonales y no por las autopistas y autovías” (Castillo, 2020, p. 42).

El comportamiento individual en el espacio público es la respuesta humana a diversos elementos del entorno espacial. Es decir, la interpretación de las impresiones percibidas en su entorno: “El ambiente de movilidad y el desplazamiento de los peatones generan en el espacio público nuevas formas de representación y prácticas culturales (identidad), nuevas formas de territorialidad (pertenencia) y, por tanto, de reconocimiento (integración social)” (Guadarrama & Pichardo, 2021, pág. 65).

De esta manera, entendiendo que el espacio público es parte esencial para la movilidad, se deben considerar ciertas medidas sobre su uso. Entre los factores que pueden influir en el comportamiento de un individuo, se distingue el factor propio del peatón, el cual es exclusivo de



la persona y se basa en la experiencia y los conocimientos adquiridos, y factores exclusivos del entorno espacial percibidos por los peatones.

Marco Legal

Abordar el marco legal que interfiere en el tema de investigación es importante para la sustentación de estudio. Por tal razón, en la Constitución de la República del Ecuador del 2008 se establece que el Estado debe asegurar la integridad personal de los ciudadanos y garantizar, como un derecho fundamental de todo ciudadano, transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. Plantea además que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

De igual forma, en el Código Orgánico Integral Penal (2014), se determinan las sanciones que se deben considerar cuando se presente una infracción de tránsito según el Artículo 373, que trata sobre la responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores; y refiere que cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Por otra parte, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021) menciona que toda persona tiene derecho a desplazarse con seguridad, en un sistema de movilidad que respete la jerarquía de los usuarios del sistema y los principios establecidos en la Ley. Plantea que los ciudadanos, actores principales de la movilidad, podrán formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que



se desarrollen para fomentar la seguridad vial; y que la inseguridad vial es un problema que requiere intervenciones intersectoriales para lograr avances sostenibles y crear una ciudad y un entorno más seguros para los residentes, que puedan abordar la cuestión a corto, medio y largo plazo. Deben tener una estrategia clara y específica como prioridad, que puedan abordar directamente.

Además, el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021), determina:

Art. 163.- Las aceras constituyen el uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

La excepción contemplada para el ingreso o salida de estacionamientos muestra un esfuerzo por equilibrar las necesidades de movilidad, pero su aplicación controlada es vital para garantizar el bienestar de todos los usuarios de las vías públicas y mantener el respeto al espacio peatonal en consonancia con los principios de seguridad vial y convivencia urbana.

Art. 227.- Los peatones al cruzar por las vías del ferrocarril emplearán el cuidado y atención necesarios para evitar atropellos. Es prohibido detenerse en las vías indicadas o usarlas para el tránsito peatonal. (p.5)

En resumen, el Artículo busca asegurar la seguridad tanto de los peatones como del sistema ferroviario al regular la conducta y el cruce de vías de ferrocarril por parte de los peatones. Al hacer énfasis en la precaución y la prohibición de detenerse o usar las vías, se establecen parámetros claros para la conducta segura y responsable al cruzar estas vías, minimizando riesgos y promoviendo la convivencia armónica entre peatones y el tráfico ferroviario.



Art. 236.- Para efecto de la notificación de las contravenciones los peatones tienen la obligación de portar su cédula de identidad o ciudadanía y presentarla a los agentes de control cuando les fueren requeridos.

Establece la obligación de los peatones de portar y presentar su cédula de identidad o ciudadanía a los agentes de control para efectos de notificación de contravenciones. Esta disposición busca asegurar la identificación precisa de los peatones involucrados en posibles infracciones y promover la cooperación y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de todos los usuarios de las vías públicas.

Factores Criminológicos en la Responsabilidad Penal del Peatón

El análisis de los factores criminológicos en la responsabilidad penal del peatón es crucial para comprender la complejidad de la conducta peatonal en contextos viales y su influencia en la determinación de responsabilidad legal. En este enfoque se exploran elementos que van más allá de la mera infracción y se consideran como factores la percepción del riesgo, el entorno urbano y la interacción con otros usuarios de la vía que pueden influir en la atribución de responsabilidad penal.

Los aspectos psicológicos juegan un papel importante en la conducta del peatón en situaciones de tránsito. La toma de riesgos, la distracción y la percepción del peligro son factores que pueden contribuir a comportamientos arriesgados o negligentes. La consideración de la psicología del individuo puede proporcionar un entendimiento más completo de las circunstancias que llevaron al accidente y permitir una evaluación más justa y precisa de su grado de culpa. Integrar este enfoque psicológico en el análisis jurídico puede contribuir a decisiones judiciales más equitativas y a la promoción de la seguridad vial al fomentar una mayor conciencia sobre los factores internos que influyen en la conducta peatonal.



La percepción del riesgo por parte de los peatones es un factor crítico en la forma en que interactúan con su entorno vial. Si un entorno carece de cruces peatonales seguros o si su ubicación es inconveniente, la percepción del riesgo puede verse afectada. Los peatones podrían subestimar el peligro al cruzar en lugares no designados o peligrosos debido a la falta de alternativas seguras. Esta percepción alterada del riesgo podría influir en su decisión de cruzar de manera imprudente y, en última instancia, podría tener implicaciones en la atribución de responsabilidad penal en caso de un accidente.

La interacción entre peatones y otros usuarios de la vía, como conductores y ciclistas, es un aspecto clave en la seguridad vial. La educación vial desempeña un papel en la formación de actitudes y comportamientos seguros por parte de los peatones. Los factores criminológicos en la responsabilidad penal del peatón son una dimensión crucial en la determinación de su culpabilidad en casos de accidentes de tránsito. La interacción entre factores psicológicos, contextuales, interpersonales y culturales crea un complejo entramado que debe ser considerado en el análisis legal. Al comprender cómo estos factores influyen en la conducta del peatón, las autoridades judiciales pueden tomar decisiones más informadas y justas en relación con su responsabilidad penal.

Infracciones de tránsito del peatón

En el diario vivir de las personas que circulan por las vías, generalmente se observa un tránsito caótico y desordenado, se encuentran innumerables peatones imprudentes y desconsiderados que cruzan la calzada sin cuidado ni consideración, poniendo en peligro su vida y la de los demás, lo que constituye una desventaja frente a los automóviles (Gallegos, 2020).

Algunas de las acciones cometidas por los transeúntes durante su movilidad y que infringen las leyes y normas, son: a) Los peatones que cruzan los carriles sin ceder el paso a los vehículos que



circulan por ellos; b) Peatones que cruzan la calzada, por ejemplo, vendedores de mercancías o dulces, o personas discapacitadas que piden donativos o limosna; c) Peatones que cruzan la calzada en diagonal; d) Los peatones que evitan el uso de las aceras y los puentes peatonales al cruzar la calzada; e) Peatones que caminan por la calzada cuando los semáforos dan prioridad a los vehículos; f) Los peatones que suben y bajan de vehículos públicos y autobuses en medio de la calzada y; g) Los peatones que ignoran las señales de tránsito.

Estas situaciones expuestas son faltas del peatón, y la mayoría de ellos se deben a negligencia o imprudencia, omisión, incumplimiento o desconocimiento de las leyes, es decir, a factores humanos. Estas acciones constituyen las principales causas de accidentes de tráfico mortales y constituyen anexos causales sujetos a sanciones penales. Por ello, es necesaria una mayor cobertura jurídica que garantice la protección de los peatones implicados en este tipo de accidentes de tránsito. Si se provoca un accidente y se sufre lesiones traumáticas o mortales como consecuencia de este, no quedará impune.

Las acciones que cometen los peatones que causan accidentes de tránsito se encuentran establecidos en la ley, por tal razón es importante abordar los temas de infracción, delitos y contravenciones. La imputabilidad se define como un conjunto de condiciones que debe reunir un sujeto para ser penalmente responsable. Pone de relieve los requisitos personales mínimos de las cualidades mentales y psicológicas exigidas por una buena conciencia, que a su vez proporciona la posibilidad de emitir juicios socioéticos sobre el comportamiento delictivo (Gallegos, 2020).

Lo anterior se refiere al hecho de que para cumplir con las responsabilidades un individuo debe estar dotado de la condición humana normal, la unidad social. En pocas palabras, es la capacidad de conocer y dirigir los propios actos, lo que significa que la persona es consciente de



la ilegalidad y criminalidad de su acto y elige voluntariamente llevarlo a cabo. Es esencial para la atribución de responsabilidad que el sujeto haya actuado o dejado de actuar en circunstancias psicológicas específicas en las que se podría argumentar que aceptó las obligaciones contenidas en la norma y que podría haber actuado de otra manera de acuerdo con la norma.

Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones. El delito, por lo tanto, no es un modo de ser individual, sino un modo de ser social. Es el acto u omisión que sancionan las leyes penales, de donde se desprende el elemento conducta pudiéndose presentar como una acción u omisión (Urosa, 2006). A través del delito se sancionan las acciones más graves contra los derechos y bienes jurídicos de la sociedad. Así, Gil (2022) afirma que el concepto de delito lo puede mirar desde dos ángulos diferentes: a) formalmente, son delitos todos los hechos punibles por la ley; y b) en términos prácticos, los delitos penales se refieren a actos típicos, ilícitos, culpables y punibles. En resumen, un delito penal es cualquier acto que la ley considera un delito por vulnerar un interés jurídico que la sociedad considera importante y, por lo tanto, digno de protección.

Cuando se habla de una infracción de tránsito, siempre se hace referencia a un hecho que tiene carácter legal y que conlleva una multa o sanción para la persona que lo ha cometido. De hecho, infringir la ley se entiende como una falta y, por tanto, si la ley se aplica a todos por igual, quienes no la cumplan deben enfrentar una sanción, una pena o una amonestación. Los convencionalismos pueden ser muy diversos y afectan muchos aspectos de la vida social, desde el comportamiento en público, hasta la conducción y el uso de un vehículo.

El término "contravención" es un término jurídico utilizado para describir acciones que infringen la ley o la normativa y que, por tanto, pueden suponer una amenaza tanto para el infractor como para los demás; en general, el término "contravención" se refiere a situaciones en



las que no se respetan las normas de tráfico (por ejemplo, no llevar puesto el cinturón de seguridad, no utilizar las barreras, no utilizar los pasos de peatones), ya que, aunque muchas de ellas no sean graves, deben contraindicarse, las normas de tráfico son contrarias a la ley.

Es importante mencionar que el derecho penal es un conjunto de normas reguladoras creadas por el poder legislativo para aplicarse a los actos u omisiones de una sociedad organizada, y al mismo tiempo las acciones de los agentes de tráfico son controladas por una agencia gubernamental, como la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), que regula las actividades, procedimientos y actividades (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

Accidentes de tránsito causados por peatones

Los accidentes de tránsito causados por peatones representan una preocupación constante en la seguridad vial, ya que pueden tener consecuencias graves tanto para los peatones involucrados como para otros usuarios de las vías. En Ecuador, esta problemática ha sido objeto de análisis jurídicos y discusión, considerando aspectos legales, de responsabilidad y prevención. Según el Ministerio de Salud, para 2021, el 70% de las muertes por accidentes de tránsito se atribuirán a peatones. Aunque es responsabilidad del conductor respetar a los peatones, también es importante ser consciente de las responsabilidades de los peatones cuando circulan por la calzada (Diario El Telégrafo, 2022).

Los datos expresados por la Agencia Metropolitana de Tránsito demuestran que, en el primer trimestre del año 2023, 127 peatones murieron y 20 resultaron heridos en accidentes de tránsito. Por otro lado, desde el punto de vista legal, la normativa ecuatoriana regula las obligaciones y responsabilidades de los peatones en el tránsito. El Código Orgánico Integral



Penal (2014) establece disposiciones que sancionan la conducta imprudente o negligente de los peatones que contribuyen a accidentes de tránsito.

Cuando un peatón se ve implicado en un accidente de tránsito en el lugar de una infracción, hay que prestar atención a todos los hechos para averiguar qué ocurrió. Estas herramientas se han utilizado en estudios anteriores con múltiples factores determinantes como: versiones de los hechos por testigos presenciales, informes médicos forenses, recreaciones periciales de escenas del crimen, informes policiales detallando lo sucedido, entre otros. Si una persona muere en un accidente de tránsito, se trata de un delito grave, ya que estas infracciones están tipificadas como "delitos de tránsito" en el Código Integral Penal (2014). Estos casos se denominan en la doctrina homicidios culposos.

La cuestión de la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito ha sido abordada por diversos autores, quienes argumentan que, aunque los peatones son vulnerables, también tienen la obligación de cumplir con las normas de tránsito y tomar precauciones razonables al cruzar las vías. En casos de negligencia o incumplimiento, se plantea que los peatones podrían ser considerados coautores de los accidentes en los que intervienen.

Los peatones pueden ser cómplices al cruzar de manera ilegal la acera, traspasar por el lugar equivocado, no utilizar los pasos de peatones adecuados o no respetar los semáforos. El tráfico peatonal está prohibido en algunas autopistas, carreteras y puentes. Los peatones pueden ser parcialmente culpables si circulan por zonas en las que el tráfico peatonal está prohibido. La prevención de accidentes de tránsito causados por peatones ha sido un enfoque clave en Ecuador.

En el caso de la infracción mencionada, es esencial reconocer que la responsabilidad penal implica consecuencias serias, incluida la posibilidad de privación de libertad. Esto enfatiza la importancia de comprender y respetar las leyes de tránsito y la seguridad vial para prevenir



cuasidelitos que puedan tener un impacto devastador. Además, este recordatorio resalta la relevancia de la educación y la conciencia para todos los usuarios de la vía, ya que un comportamiento negligente o imprudente puede tener implicaciones legales y humanas significativas.

Los accidentes de tránsito causados por peatones en Ecuador involucran una serie de aspectos legales, de responsabilidad y prevención. La normativa penal, la responsabilidad del peatón, la prevención y la educación vial, así como el análisis de estadísticas, son elementos esenciales en el abordaje integral de este problema. La comprensión y consideración de las perspectivas de diversos autores contribuyen a enriquecer el análisis y a desarrollar estrategias más efectivas para la seguridad vial en el país. Esta infracción, por su propia naturaleza, se considera un cuasidelito y conlleva responsabilidad penal. Por lo tanto, es muy importante conocer las penas para estos "cuasidelitos" porque implican la privación de libertad de una persona. Un solo paso en falso en el camino puede conducir a torturas irreparables, desestructuración familiar y grandes remordimientos. Es vital tener en cuenta que las consecuencias de una condena por un cuasidelito no solo afectan al individuo culpable, sino que también pueden tener un impacto duradero en su entorno social y emocional.

Los cuasidelitos, en el ámbito legal, son actos u omisiones que causan daños o perjuicios a terceros sin la intención directa de causar un daño. A diferencia de los delitos intencionales, en los cuasidelitos no hay una intención maliciosa de cometer un acto ilegal. Sin embargo, la ley considera que el autor tiene una cierta responsabilidad debido a su negligencia, imprudencia o incumplimiento de deberes legales.

El análisis de la situación (en la que los peatones son al mismo tiempo responsables) desde un punto de vista teórico y hermenéutico, sin desviarse de las normas sustantivas, debe



realizarse a fondo. De este modo se disipan las dudas y se llega a un reconocimiento riguroso de la responsabilidad del peatón. La situación resultante es una razón para no culpar a los conductores completamente responsables. Por lo tanto, es necesario considerar si esta justicia se aplica en todos los casos, o si existe una distinción entre interpretaciones dogmáticas y normativas.

El encarcelamiento debe ser el último recurso, y los jueces deben evaluar si un peatón es o no cómplice de la comisión de una infracción o delito penal tipificado en el Código Penal Consolidado. Si un peatón provoca un accidente, es posible que usted no tenga derecho a indemnización por lesiones. Además, si el accidente fue causado por la negligencia del peatón, el conductor del vehículo puede exigir una indemnización al peatón por los daños causados al vehículo y las lesiones sufridas por el conductor.

Los peatones que tropiezan en una carretera o autopista en estado de embriaguez también pueden ser en parte responsables del accidente. Sin embargo, si el conductor del coche infringe las normas de tránsito, como el exceso de velocidad, puede compartir la responsabilidad. Los peatones que intencionada y repentinamente chocan contra un coche, por estupidez o intención suicida, pueden ser culpables de causar el accidente. Los peatones y los conductores de vehículos son culpables en muchos accidentes. Existe un concepto de culpa conjunta que se utiliza para determinar el porcentaje de culpa de cada persona implicada en un accidente. Los ciudadanos que no respeten las señales de tránsito para peatones serán sancionados con lo establecido en el apartado 8 del artículo 392 del Código Orgánico Integral Penal (2014) con una multa del 5% del salario base.

Los resultados obtenidos a través del análisis jurídico y las conclusiones sobre los accidentes de tránsito causados por peatones en Ecuador ofrecen una visión más amplia y



reflexiva sobre la importancia de abordar esta problemática desde diversas perspectivas. Los elementos discutidos, como el marco legal, la responsabilidad del peatón, la prevención y la educación vial, así como el análisis de estadísticas y tendencias, se entrelazan para proporcionar una comprensión más completa de la situación y de las estrategias requeridas para mejorar la seguridad vial.

El marco legal establece las bases para la regulación y el control de las conductas de los peatones en las vías públicas, reconociendo que tanto los conductores como los peatones tienen responsabilidades y obligaciones. Este enfoque equitativo refleja la necesidad de considerar la seguridad de todos los usuarios de las vías, sin dejar de lado la particularidad de la vulnerabilidad de los peatones en estos contextos. No obstante, la implementación efectiva de estas normativas y su relación con las sanciones y el sistema de justicia requieren un balance delicado entre el cumplimiento de la ley y la protección de los derechos individuales.

En última instancia, la discusión de los resultados subraya la importancia de considerar la seguridad vial como un desafío multidimensional que involucra aspectos legales, comportamentales y educativos. Un enfoque integral, que combine la regulación legal con la promoción de conductas seguras y la comprensión de los patrones de accidentes, es esencial para lograr mejoras sostenibles en la seguridad de los peatones y en la reducción de accidentes de tránsito en Ecuador. La colaboración entre diversas partes interesadas, incluyendo legisladores, autoridades de tránsito, académicos y la sociedad en general, es esencial para abordar de manera efectiva esta problemática y crear un entorno vial más seguro y consciente.



Conclusiones

1. A través de la normativa legal y la responsabilidad del peatón, se evidencia que la seguridad vial no es solo responsabilidad de los conductores, sino también de los peatones, quienes tienen un rol activo en su propia seguridad y en la de los demás. La concientización, educación vial y campañas de prevención emergen como herramientas esenciales para fomentar la colaboración y construir una cultura de respeto mutuo en las vías públicas.

2. La discusión sobre la responsabilidad penal de los peatones en accidentes de tránsito plantea un desafío intrincado en el ámbito legal. Si bien es necesario incentivar el cumplimiento de las normas y promover la conducta segura de los peatones, también es crucial considerar la vulnerabilidad inherente de esta categoría de usuarios en el entorno vial. Las medidas de sanción deben equilibrarse cuidadosamente con enfoques preventivos y educativos, de manera que se promueva la seguridad sin exponer a los peatones a consecuencias desproporcionadas.

3. El análisis jurídico y las investigaciones empíricas sobre los accidentes de tránsito causados por peatones proporcionan información esencial para la formulación de políticas y estrategias efectivas de seguridad vial. La colaboración entre académicos, legisladores y autoridades de tránsito resulta fundamental para utilizar datos concretos en la toma de decisiones. Los estudios de estadísticas y las evaluaciones de tendencias permiten identificar patrones de comportamiento, áreas problemáticas y factores de riesgo clave, allanando el camino para una intervención más precisa y focalizada en la prevención de accidentes y la protección de los peatones.



Referencias bibliográficas

Agencia Nacional de Tránsito. (2021). *Manual de seguridad vial urbana de Ecuador*.

<https://www.ant.gob.ec/wp-content/uploads/2021/12/Manual-de-Seguridad-Vial-Urbana-Ecuador.pdf>

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*.

Registro Oficial Suplemento 180. <http://www.epn.edu.ec/wp-content/uploads/2015/06/COIPI.pdf>

Asamblea Constituyente de la República de Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial N° 449.

https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Asamblea Nacional. (2008, 7 de agosto). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398. <http://www.obraspublicas.gob.ec>

Castillo, D. K., Coral, C. A., & Salazar, Y. (2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Revista Politécnica*, 46(2), 21-28.

<http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rpolit/v46n2/2477-8990-rpolit-46-02-21.pdf>

El Telégrafo. (2022, 22 de junio). *¿Cuáles son las obligaciones de los peatones en las calles?*

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/obligaciones-peatones-calles>

Gallegos, K. (2020). La construcción mediática del “peatón imprudente” y la peatonalidad como problema público en Quito. En N. Medranda-Morales & N. Valbuena-Bedoya (Coords). *Comunicación y ciudad: lenguajes, actores y relatos* (pp. 75-88). Editorial Abya-Yala.

<http://doi.org/10.7476/9789978105702.0007>.

Gil, M. (2022). *Elementos de la teoría del delito: qué es el delito, sujetos y elementos que integran el delito*. <https://dudaslegislativas.com/elementos-del-delito/>



- Guadarrama, G., & Pichardo, P. (2021). La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. *Economía, sociedad y territorio*, 21(65), 57-85.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212021000100057
- Mila, F. (2020). La responsabilidad penal de las personas jurídicas en el derecho ecuatoriano. *Ius et Praxis*, 26(1), 149-170. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-00122020000100149&script=sci_abstract
- Moyano, E., & Montealegre, J. (2021). Puntos críticos de accidentes. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 36(2), 673-715. <https://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v36n2/2448-6515-educm-36-02-673.pdf>
- Osorio, D. A., Escobar, A. A., & Hernández, G. (2022). Variables de comportamiento peatonal para la priorización de puntos críticos evaluados a partir de auditorías en seguridad vial. *Información tecnológica*, 33(5), 155-164. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-07642022000500155&script=sci_arttext
- Urosa, G.A. (2006). *Teoría de la Ley Penal y el Delito* (1ra Ed.). Editorial Porrúa.
- Vargas, P. D., Flores, E. V., & Vargas, P. J. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima. *Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8231821>

