



Ciencia Latina
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), mayo-junio 2024,
Volumen 8, Número 3.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i3

**ANÁLISIS DE RESPONSABILIDAD PENAL
DE PEATONES COMO PRINCIPALES AUTORES
EN INFRACCIONES Y CONTRAVENCIONES DE
TRÁNSITO**

**ANALYSIS OF THE CRIMINAL LIABILITY OF
PEDESTRIANS AS THE MAIN PERPETRATORS OF
TRAFFIC INFRACTIONS AND CONTRAVENTIONS**

Randy Marcos Junqui Giler

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador

Dr. Holger Walfredy Velez Bailón. PhD.

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i3.12020

Análisis de Responsabilidad Penal de Peatones como Principales Autores en Infracciones y Contravenciones de Tránsito

Randy Marcos Junqui Giler¹

Randy150793@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0004-2132-0430>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Ecuador

Dr. Holger Walfredy Velez Bailón. PhD.

holger.velez@uleam.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0002-6869-1365>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Ecuador

RESUMEN

Las infracciones y Contravenciones de tránsito son una serie de actos ilícitos que se encuentran enmarcadas en el Código Orgánico Integral Penal. La investigación tiene como objetivo analizar la responsabilidad penal de los peatones, en los accidentes de tránsito ocasionados en el Ecuador. El estudio se orienta bajo una investigación metodológica inductiva observacional y hermenéutica, con el fin de conocer sobre las atribuciones y deberes de los peatones, la culpa y sanciones que deberían recibir como ocasionadores de accidentes. El principal estudio de la investigación defiende la postura planteada al inicio de esta, en donde se determina como resultado de búsqueda y de la metodología empleada la culpabilidad de los peatones en un 11.2% en los accidentes de tránsito ocasionados durante el año 2023, por lo que se concluye con la necesidad de la Agencia Nacional de Tránsito, fiscalía general y Consejo de la Judicatura, de aplicar las sanciones a quienes resultaren responsables.

Palabras Claves: accidentes, peatón, responsabilidad

¹ Autor principal

Correspondencia: Randy150793@hotmail.com

Analysis of the Criminal Liability of Pedestrians as the Mainperpetrators of traffic Infractions and Contraventions

ABSTRACT

Traffic infractions and contraventions are a series of illicit acts that are framed in the Organic Integral Penal Code. The objective of this research is to analyze the criminal liability of pedestrians in traffic accidents in Ecuador. The study is oriented under an inductive, observational and hermeneutic methodological research, in order to know about the attributions and duties of pedestrians, the guilt and sanctions they should receive as accident causers. The main study of the research defends the position raised at the beginning of this, where it is determined as a result of the search and the methodology used the culpability of pedestrians in 11.2% of traffic accidents caused during the year 2023, so it is concluded with the need for the National Transit Agency, Attorney General's Office and the Judiciary Council, to apply sanctions to those who are responsible.

Keywords: accidents, pedestrian, responsibility

*Artículo recibido 20 mayo 2024
Aceptado para publicación: 25 junio 2024*



INTRODUCCIÓN

La nueva Ley Orgánica de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, misma que se encuentra vigente desde su publicación al Registro Oficial en la fecha de 7 de agosto del año 2008, es encargada de regular el transporte y sobre todo la circulación vial de los peatones, conductores, pasajeros y demás, sin embargo, el controlar las acciones y determinar sus derechos y obligaciones, no le permite la efectividad de la ley en la aplicación de sanciones a los peatones que provocan accidentes.

Las consecuencias de los accidentes de tránsito, deja consigo una importante cantidad de infracciones, contravenciones y muertes, las sanciones de estos se encuentran en los delitos tipificados en el Código Orgánico Integral Penal.

Muchos de los accidentes de tránsito en el Ecuador ocasionados por los peatones carecen de sanciones, sin embargo, la responsabilidad penal en un gran número de estos recae en los conductores de automóviles. Es por esto, que el objetivo de esta investigación es analizar la responsabilidad penal de los peatones, en los accidentes de tránsito ocasionados en el Ecuador.

Durante el Periodo 2022, la agencia Nacional de Tránsito del Ecuador en un estudio efectuado se contabiliza 21739 siniestros de tránsito, siendo un 10.3% de estos ocasionados por la imprudencia de los peatones, sin embargo, en el periodo 2023, se registró un total de 20994 accidentes, con una diferencia porcentual del 1,03% en comparación con los siniestros totales ocasionados en el periodo 2022. (Agencia Nacional de Tránsito. 2023) El área de estudio de esta investigación tiene relación con los accidentes de tránsito causados por los peatones en el Ecuador, que tengan implicaciones penales durante el año 2023. Además, revisaremos por qué estos no son sancionados.

Se utilizará como base de la investigación la recopilación y observación de información bibliográfica, así como también datos relevantes sobre los siniestros de tránsito ocurridos en el periodo mencionado, con la finalidad de determinar la culpabilidad de los peatones y las causas de su no sanción.

La problemática de la investigación ayudará a esclarecer las causas y a descifrar la cantidad de accidentes de tránsito ocurridos y/o provocados por las irresponsabilidades del peatón, es decir, como principal autor del delito, ya sea infracción o contravención de tránsito, por otro lado, se menciona posibilidad de la aplicación de las sanciones a los peatones en sus incumplimientos de deberes y atribuciones.



METODOLOGÍA

La investigación se orienta bajo un modelo de artículo científico propio, en donde se presenta un estudio complejo, utilizando el método de investigación inductiva observacional y hermenéutica. Aclarando el propósito de este, en donde se enfoca a través del análisis de la recopilación de textos e información obtenida sobre los siniestros de tránsitos provocados por los peatones y la falta de sanción de estos.

La investigación se nutre con la recolección de información relevante, producto de la búsqueda a través de libros, páginas webs, cuerpos normativos y recopilación de datos de la Policía nacional y Agencia Nacional de tránsito del Ecuador, con el propósito de poder establecer los antecedentes, conflictos, necesidades Jurídicas/políticas, y los diferentes tipos de accidentes ocasionados por el peatón en nuestro país durante el año 2023.

RESULTADOS Y DISCUSIONES

El accidente de tránsito es aquel suceso eventual producido por un móvil o peatón con resultados que ocasionan daños para las personas o cosas. Él elemento esencial en los accidentes es la culpa en cualquiera de los casos, imprudencia, negligencia o infracción en los reglamentos. (Conejeros, 1995. Pág.1).

“Él peatón es aquella persona que, sin la necesidad de conducir, transita a pie por las vías públicas.” (Varcácel, 2010, pág. 9). Es decir, son personas que no tienen la posibilidad de movilizarse a través de un vehículo automotor, sino que, lo hacen de manera propia, y al encontrarse en una libre movilidad sobre las vías públicas se encuentran bajo riesgos y bajo responsabilidades, debido a que, son parte fundamental del orden y respeto de las señales de tránsito, con la finalidad de no causar inconvenientes ni desgracias a través de sus acciones imprudentes.

Los accidentes de tránsitos son muy comunes en la actualidad, y la realidad es que existen un sinnúmero de causas por las cuales se pueden dar dichos siniestros, las cuales van desde las fallas mecánicas de los automóviles, hasta la irresponsabilidad de los conductores o acompañantes de estos o la imprudencia de los peatones, es decir, existe una gran variedad de situaciones por las cuales se pueden ocasionar los siniestros de tránsito.

El peatón tiene la función de velar, circular, transitar y proteger su vida y la de los demás a través de los actos que realice mientras se encuentre en las vías públicas, por ello se menciona que: “Es aquella



persona que debe manejar sus acciones anticipándose a los actos o acciones que puedan prevenir los accidentes de tránsito.” (Dabat, 2022, pág. 1)

Las investigaciones de los siniestros de tránsitos ocasionados por las irresponsabilidades del peatón están enfocadas más a determinar la responsabilidad de los conductores de vehículos participantes en los accidentes, que en la determinación de la culpabilidad o no por parte del peatón, por lo que no son sancionados frecuentemente.

¿Por qué los peatones tienen responsabilidades? Es importante poder entender que el conductor que circula con su vehículo no es el único encargado de velar por la seguridad de las demás personas y de transitar por las vías públicas con responsabilidad, sino que, los peatones también transitan por los espacios públicos compartiendo las responsabilidades de respetar las leyes de tránsito. Cuando tenemos la existencia de un siniestro de tránsito, en que participa un peatón, es imprescindible poder estudiar y determinar los elementos de convicción, que ayudarán a determinar quiénes son los responsables del siniestro.

La responsabilidad penal es aquel deber de enfrentarse a las consecuencias jurídicas de los delitos, o visto de otra manera como el deber jurídico que se debe imponer o se impone a la persona que comete un acto ilícito, quedando con la obligación de aceptar las consecuencias que establezca el orden y las normativas jurídicas sobre la acción típica. (Vidal, 2022. Pág. 3).

Entonces, la responsabilidad penal legal en temas de accidentes de tránsitos es causa de sanciones a muchas personas, es por ello por lo que, en nuestro país, existen leyes y normativas que regulan el comportamiento, tanto de los conductores, como de los peatones, con el propósito de que estos se vean obligados a conocer sus derechos y responsabilidades desde el papel en que se encuentren.

El peatón tiene el derecho de poder circular en las carreteras y las vías públicas del territorio nacional, claro está, que deben sujetarse a las disposiciones normativas tanto de la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre y seguridad vial, Código Orgánico Integral Penal y resoluciones o regulaciones que se encuentren vigente, mismas que serán mencionadas y desglosadas posteriormente.

Para la estructura de estudio que estamos creando, es imprescindible revisar las conclusiones a la que llegaron varios autores en sus investigaciones sobre la responsabilidad penal de los conductores y peatones en accidentes de tránsito, como, por ejemplo:



Acosta, (2018) en su Proyecto de investigación titulado “Análisis del delito de muerte culposa por accidente de tránsito en la ciudad de Guayaquil período 2016, hasta abril del 2018” A través de sus investigaciones y redacción de textos concluye con la culpabilidad de los conductores como principales autores en los siniestros de tránsito, determinando las causas principales que ocasionan la mayoría de siniestros, entre ellos tenemos: fallas mecánicas en los frenos, llantas que no se encuentran en óptimas condiciones, conducir a exceso de velocidad y la más relevante, conducción en estado etílico.

Sin embargo, hay que enfocarnos también en la participación del peatón en aquellos siniestros, y resulta vital poder hacer énfasis en la investigación de Lozano y Ocaña (2015), en su trabajo titulado “Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón” en donde enfoca como principal problemática las garantías legales de los choferes, quienes son procesados en su mayoría aún por la culpabilidad e irresponsabilidad de los actos cometidos por los peatones. En este sentido, en nuestro país el Código Orgánico Integral Penal, no tipifica la responsabilidad penal del peatón en casos de siniestros de tránsito. Dentro del territorio nacional, decenas de personas mueren en las carreteras a causa de los accidentes de tránsito ocasionados por los peatones, a consecuencia de ello, muchos choferes son llevados ante justicia ordinaria para ser sentenciados a través de una pena privativa de libertad, muchas veces sin determinar si estas acciones son justas cuando existe de por medio un peatón que resultare ser el culpable del siniestro. “Los peatones estamos obligados a llevar un comportamiento diferente, que nos permita disminuir el elevado número de accidentes de tránsito.” (Vargas., 2021, pág. 13)

Los transeúntes de las vías tienen responsabilidades, obligaciones y deberes, que si los cumplieran permitirían disminuir los índices de accidentes de tránsito en el Ecuador, siendo un factor de gran importancia, ya que, los accidentes provocados por los peatones son aproximadamente el 10,41 % del total de los casos durante el periodo 2023

Por otro lado: “La seguridad vial es un tema muy reciente en agendas públicas del Ecuador, a pesar de su tendencia a la disminución de la tasa de mortalidad por los siniestros de tránsito.” (Algora, Russo, Suasnavas, Merino & Gómez, 2017.)

La Ley Orgánica de Tránsito Terrestre y seguridad Vial, nos detalla cuales son las atribuciones, deberes y obligaciones de los peatones en las vías públicas:



Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que para al (sic) efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y, (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial. LOTTTSV, 7 de agosto del 2008. Ecuador)

La Ley de Tránsito tiene como objetivo fundamental controlar el transporte terrestre, el tránsito, y además el lograr garantizar la seguridad vial, ya que de esta forma se protege a todos los ecuatorianos y extranjeros, impulsando el desarrollo socioeconómico del país. (Suárez, 2022, pág.10)

El peatón al igual que el conductor y los pasajeros, son los responsables de la seguridad en las vías públicas, todos conocemos que el conductor tiene diversas responsabilidades y el incumplirlas conlleva efectos en el entorno público. “Todos los conductores, peatones y usuarios de la vía deben comportarse de modo que no constituyan un peligro o estorbo para la circulación, deben evitar causar daño a las personas y a las propiedades públicas y privadas.” (Carrasco, 2018).

El uso y aplicación de las leyes tanto orgánica como ordinarias cumplen un papel fundamental y vital para el comportamiento y la conducta de las personas, la redacción y el entendimiento de cada una no



es una pérdida de tiempo, pues es un privilegio disponer de éstas, por lo que gracias a ellas se mantienen los derechos, deberes y obligaciones sobre los espacios públicos y la movilidad peatonal (refiriéndonos sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial). Las leyes de tránsito pueden parecer tan insignificantes, pero a más de ellos son tan vitales para poder ser cada uno de nosotros más conscientes al momento de transitar sobre las vías públicas, para evitar y disminuir el alto nivel de accidentes de tránsito.

Pero ¿Qué sucediera si por las razones expuestas, el individuo que circula por las vías públicas (Peatón), hiciera caso omiso de los deberes mencionados en el párrafo anterior? En el Código Orgánico Integral Penal, dentro de su sección segunda nos hace mención sobre los delitos culposos de tránsito, en donde se desglosa un sinnúmero de acciones ilícitas en las cuales se especifica la sanción que se debe aplicar y las consecuencias para los señores conductores de Vehículos automotores más no al peatón.

Un claro ejemplo de esto es lo que contempla el Código Orgánico Integral Penal:

Art. 376.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. (Código Orgánico Integral Penal. COIP. Art.376, agosto del 2014)

Se hace alusión a la responsabilidad que tiene el conductor en los casos que conduzcan en estado de ebriedad, la sanción y la responsabilidad penal es correcta, pero no se especifica una sanción para el peatón, sin embargo, ¿Qué sucediera si el Peatón circula en las vías públicas en estado de embriaguez y por sus acciones provocase un siniestro de tránsito dejando como resultado personas heridas o en los peores casos muertas?

Dentro de lo que es el delito de la muerte culposa en accidentes de tránsito, es vital tener que realizar una inspección minuciosa, en la cual se logre entender las verdaderas causas sobre las cuales se llegó a crear dicho siniestro, es cierto que, en mucho de los casos puede o no existir la culpa del conductor, sin embargo, se sigue configurando el delito como tal de muerte culposa.

En realidad, existen dos tipos o clases de culpa, la cual citaremos de la siguiente manera:

La primera denominada como culpa Consciente o culpa con representación, en la que el sujeto reconoce y sabe el peligro de la acción que ha cometido, por otro lado, encontramos la culpa inconsciente, en donde el sujeto no conoce del peligro de la acción y no tiene la intención de provocar un resultado lesivo sobre otra persona, por lo que no prevé dichas posibilidades. (Bustamante, 2018.pág 3)

Entonces, entrando directamente al tema de muerte culposa en materia de tránsito, no encontramos ni existe mención sobre la culpabilidad del peatón, es decir, en la sección de siete artículos, desde el 376 al 382 del Código Orgánico Integral Penal, no se hace referencia sobre la intervención del peatón y de su responsabilidad penal en los accidentes de tránsito, no obstante, siguiendo en la Sección tercera del mismo código, se comienza a identificar las contravenciones de tránsito, que son de tipo civil, es decir, sanciones de tipo económicos o pecuniarias.

Con lo ante expuesto, planteamos la siguiente interrogante: ¿Existe la posibilidad de que se haya aplicado una sanción penal para un peatón que ocasionara un siniestro de tránsito? Hasta la presente fecha no se ha podido encontrar y/o demostrar con éxito un caso referido en donde se haya resuelto bajo sentencia a un peatón como responsable de un siniestro de tránsito que haya ocasionado una acción de tipo penal.

En ciertos casos, se ha tratado de evidenciar a través de minuciosas investigaciones la participación real del peatón como responsable de los hechos acontecidos, esto dejaría absuelto de la responsabilidad penal a los conductores, sin embargo, la responsabilidad y la sanción no se hace presente ante el peatón, es decir, aunque se demuestre el estado de inocencia del conductor y la culpa del peatón, no existe dictamen en donde se haya sentenciado al transeúnte, debido a, que no se contempla ninguna sanción en el Código Orgánico Integral Penal y leyes secundarias.

Para un mejor entendimiento del problema planteado, presentaremos como antecedentes, datos estadísticos proporcionados por el diario El Telégrafo, en donde se determina que para el año 2015, en el periodo de enero a junio, se contabilizaron alrededor de 17.492 siniestros de tránsito, en los cuales se contempla que el 3,92%, es decir, en 618 de los casos de los siniestros son a causa de que el peatón no transitaba por la acera o zonas de seguridad, en un 0.67%, es decir en 117 de los casos, se produjo por no respetar la señalización de tránsito por parte de los peatones al momento de cruzar las vías, y en un 0,23%, es decir en 40 de los casos de los siniestros, se produjo por la irresponsabilidad de caminar en



las vías bajo las influencias del alcohol o sustancias estupefacientes. Sin embargo, en ninguno de los casos mencionados la justicia ordinaria llegó a determinar las sanciones, debido a que la normativa legal no tipifica como delito el accidente de tránsito ocasionado por el peatón. (El Telégrafo, Accidentes de Tránsitos ocasionados por el Peatón, 2022).

Para el año 2023, La agencia Nacional de Tránsito ha realizado un estudio sobre las estadísticas de los siniestros de tránsito ocurridos durante este periodo, en donde se contabiliza un total de 20,994 accidentes de tránsito, dejando como resultado un total de 18605 personas lesionadas y 2373 fallecidos. A continuación, se desprenderá en resumen los tres meses con altos índices de siniestros de tránsitos en el Ecuador durante el periodo mencionado, y de los cuales se desprende la participación del peatón como responsable en los diferentes casos.

Durante el periodo comprendido, se ha revisado los casos acontecidos y las causas de los siniestros por meses, en donde , durante el primer mes del año 2023, se contabiliza 1729 accidentes de tránsito, en donde el 8.91% de estos, es decir, en 154 de los casos, la causa fue la irresponsabilidad del peatón, por ejemplo: No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto; peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos; y, peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).

Sobre el mes de Julio del periodo 2023 se registró un total de 1855 siniestro de tránsitos ocurridos dentro de las diferentes carreteras de nuestro país, en donde él %6.55, es decir, en 122 de los casos de los siniestros mencionados, fueron detallados por irresponsabilidad o imprudencia del peatón, siendo la más significativa el cruzar las calzadas sin respetar las señalizaciones de tránsitos como lo son el cruce cebra. En esta misma línea se plantea que: “La responsabilidad del peatón corresponde a cuatro variables; Peatón en la calzada; cruzar repentinamente la calzada; Imprudencia de los peatones; Transitar en estado de embriaguez.” (Díaz, 1997. Pág.335).

Por otro lado, en el último mes del periodo 2023 se produjo la mayor cantidad de casos contabilizados hasta el 27 de diciembre, con un total de 1966 siniestros de tránsitos ocurridos dentro del territorio nacional, habiendo así un %5.93, es decir 117 casos en los cuales se detalla la responsabilidad del peatón o imprudencia al no realizar las acciones correctamente y provocar los accidentes automovilísticos, siendo el mayor de ellos bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones



debidas. (Agencia Nacional de Tránsito. Diciembre 2023)

El comportamiento de las personas como tal, dentro del espacio público cumple con una respuesta sobre los elementos del entorno que nos rodea. Es decir, “El ambiente de movilidad y el desplazamiento de los peatones generan en el espacio público nuevas formas de representación y prácticas culturales, nuevas formas de territorialidad, y, por tanto, de reconocimiento” (Guadarrama & Pichardo, 2021, pág. 65)

El espacio público es la parte fundamental de la movilidad humana, en el cual se debe tomar en cuenta ciertas medidas tanto para su obtención como para su debido uso; por ejemplo, poder caminar, trotar, pasar, y cruzar debidamente los espacios públicos, según los espacios marcados y sobre los momentos indicados en cada uno de ellos.

Dentro del Reglamento general para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se determina en el artículo 163, que las aceras constituyen el uso exclusivo de los peatones, y de las cuales podrán ser exclusivamente utilizadas por vehículos solo en los casos de salida e ingreso de estacionamientos. Por otro lado, en el artículo 227, se hace mención sobre el cruce de vías del ferrocarril, en donde se determina que el mismo peatón tiene la obligación de emplear el cuidado y la atención para evitar ser atropellados, además, en donde se prohíbe que el mismo se detenga en dichas vías. (Reglamento general para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, RGLTTTSV. 29 de marzo del 2011)

Lo que se trata de demostrar en los artículos mencionados, es asegurar la seguridad del peatón como del sistema general, por lo que se hace énfasis en la precaución y la prohibición de detenerse o circular en lugares de vías prohibidas, por lo que se es claro y se mantiene un conducta segura y responsable, obteniendo un riesgo menor y promoviendo la convivencia armónica entre los peatones y los conductores.

La conducta de los peatones se basa principalmente en los criterios mencionados y establecidos por la ley, en donde, casos como los accidentes de tránsitos, las decisiones deben basarse en la impericia, negligencia o en el incumplimiento de las leyes. (Vargas. 2021).

David Vargas Chávez, en su artículo titulado como “Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente”, este autor aporta una visión positiva



que tiene relación con lo planteado en esta investigación. Se afirma e induce un llamado a las estadísticas y a conservar el estilo propio de las acusaciones judiciales sobre los temas de accidentes de tránsito en los casos que en las investigaciones se identifique al peatón como aquel individuo culpable de las omisiones y acciones que llegaron a perpetrar el siniestro. (Vargas, 2021)

Según estudio del Centro de Estudios Ponles Freno-AXA manifiesta que en el 80% de los accidentes de tránsito en el cual se vea envuelto el peatón, la culpa ha sido determinada y minuciosamente establecida hacia el conductor, es decir en 7 de 10 casos la culpa ha recaído exclusivamente en el conductor llevando consigo y como consecuencia el juzgamiento de la justicia ordinaria. La culpa del peatón será cuando su comportamiento impida que el conductor o el chofer actúe para evitar el atropellamiento o realizar maniobras que puedan impedir un siniestro de tránsito. (Centro de Estudio Freno-AXA, 2017)

Dentro de la jurisdicción ecuatoriana, se ha notado la intervención de los agentes nacionales de tránsito sobre las actuaciones de los siniestros, pues son ellos quienes realizan el peritaje y el esclarecimiento de las causas de los siniestros. Por otra parte, se realiza la intervención del abogado y/o fiscal, para la defensa jurídica de las personas afectadas como tal, en donde es allí donde se realiza el impulso judicial para determinar las debidas sanciones y demostrar a través del peritaje realizado la culpabilidad en los siniestros de tránsitos, cosa que cuando el culpable es el peatón no se lo realiza debidamente y se deja en abandono el llamado judicial.

Es vital poder introducir como prueba en la investigación las razones por la cuales se da la inobservancia y el cometimiento de acciones erróneas por parte de los transeúntes o peatones como tal, un ejemplo claro sobre la inobservancia a la culpabilidad del peatón, está en El código Orgánico Integral Penal, que determina que las pericias en casos de accidentes de tránsito deben y serán realizadas por los agentes del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), mismos que deben contar con una participación ágil, por lo cual están encargados de entregar dentro de las 24 horas posterior al accidente el informe sobre las posibles causas que llevaron a realizar el siniestro, choque, atropello y/o colisión.

Una vez concluido el documento, el fiscal a cargo debe evaluar y determinar la petición de prisión preventiva de libertad o no para el chofer o choferes de los vehículos que se encuentran en el siniestro.

Dentro de los informes de los peritos de las agencias del Servicio de Investigación de Accidentes de



Tránsito, generalmente entre las causas comunes no está la imprudencia de los peatones, a pesar de que, en muchos casos, la culpabilidad recae en ellos.

Un ejemplo de lo anteriormente mencionado apareció publicado por el diario El Comercio, y manifestaba lo siguiente: William manejaba una unidad y recuerda que no fue posible frenar “El sujeto se le cruzó de la nada, y de dicha forma no le dio opción a frenar de golpe, el momento fue rápido y duró pocos segundos, apareció de forma sorpresiva”. William fue detenido hasta que se evidenció que el individuo (peatón) tenía 1.67g/litros de alcohol en la sangre, por lo que se puede determinar que transitaba por las vías en estado etílico. Sin embargo, los daños materiales nunca fueron indemnizados. (El comercio, 2015)

Del derecho comparado, tomaremos como ejemplo las sentencias a peatones en la legislación española, en donde se realiza el análisis de la SAP León de 18 de Julio del año 2016, en donde se determina que: El accidente de tránsito se produce en el preciso momento en el que un individuo (Peatón) intenta cruzar la calzada en un lugar donde no se encontraba ningún registro ni señalética de pasos de peatones, sin embargo, el conductor debía circular controlando su vehículo de manera en que pudiera éste reaccionar ante cualquier eventualidad. Se trata de evidenciar la culpabilidad y la responsabilidad penal del peatón, así como también el grado de indemnización que le ha de corresponder por el accionar erróneo que realizó. Por lo que el juez de instancia considera un 35% de culpabilidad al peatón, que en dicho caso fue atropellado. Sin embargo, los recurrentes a ellos realizaron una apelación, misma que estiman el carácter subsidiario y del cual definen e incrementan el porcentaje de culpa hacia el peatón en un 75%. Por lo que en sentencia 17.^a, 28-11-2013; Ratifica que, dentro del siniestro de tránsito el porcentaje de la culpa se modifica a un 75% hacia el peatón y un 25% hacia el conductor del vehículo, siendo éste considerado por no prestar la debida atención. (Foro de Abogados, Gabinete Trafic. 2019, pág. 1)

Con base a los temas mencionados en la investigación realizada, se infiere y se determina la participación y la responsabilidad que existe en los peatones en un alto porcentaje de los casos de siniestros de tránsito, en donde se debe responsabilizar a los mismos y no solamente a los conductores como sucede en la actualidad.

A través de las citas de autores sobre las diferentes investigaciones y publicaciones, se logra determinar las opiniones favorables a nuestra propuesta, también se pudo mostrar sobre el porcentaje que conllevan



las irresponsabilidades de las acciones que realizan los conductores, peatones y demás transeúntes, mismas que dan como consecuencias los siniestros de tránsito.

Vargas mencionaba a la muerte culposa en su investigación, dando pie sobre la iniciativa a la responsabilidad tanto del conductor como del peatón, considerando que, dicha acción cuenta con una sanción importante para los conductores según se establece en el Código Orgánico integral Penal, sin embargo, se deja a un lado la intervención indirecta del peatón o demás transeúntes como principales coautores o autores directos. (Vargas, 2021, pág. 15)

CONCLUSIONES

La participación de las personas en las vías públicas es determinante, se cumple con un papel vital para la formación, organización y la tranquilidad de las calles y vidas de las personas. La culpabilidad y la responsabilidad penal son dos factores totalmente diferentes, que comprenden la intervención directa e indirecta de las personas implicadas en acciones erróneas, no legales e ilícitas, mismas que, deben ser vistas, observadas, analizadas y concluidas sobre un final con propósito.

Se ha evidenciado un vacío legal sobre la imputabilidad y responsabilidad penal hacia los transeúntes, autores directos o indirectos de los diferentes accidentes de tránsito durante los diferentes periodos en el territorio nacional, lo cual significa la necesidad y obligación de las autoridades públicas de crear, modificar e implementar normativas y/o articulados que demuestren un control estricto sobre los siniestros de tránsito y la aplicación de las sanciones a los presuntos autores.

La ley debe ser modificada, a tal punto que tipifique delitos y sanciones penales y civiles para los peatones que sean responsables directa o indirectamente de los diversos tipos de accidentes de tránsito que puedan ocurrir en el territorio nacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, M. J., & Bautista, M. (2018). Análisis Del Delito De Muerte Culposa Por Accidente De Tránsito En La Ciudad De Guayaquil Período 2016, Hasta Abril Del 201. Rraae.
- Bustamante, J. (2018, enero 22). Diferencia entre culpa consciente y culpa inconsciente. Pasion por el Derecho. <https://lpderecho.pe/diferencia-culpa-consciente-culpa-inconsciente/>
- Castellla, J. (n.d.). Estudio sobre la corresponsabilidad de peatones y conductores en el elevado índice de accidentes de tránsito en la provincia de santa elena. Universidad Estatal Península de Santa



- Elena. <http://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/489>.
- Conejeros, C. (1995). Accidentes de Tránsitos. 3, 10.
- Dabat, M. d. l. m. (n.d.). Manejo defensivo ¿Qué es y cómo aplicarlo? OSDE.
<https://www.osde.com.ar/salud-y-bienestar/manejo-defensivo-que-es-y-como-aplicarlo-12292.html>
- Diaz, E. (1997). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. Estudios de Psicología Dossiê Psicología Ambiental,. 2(2), 335-3341.
- Da Silva Santos , F., & López Vargas , R. (2020). Efecto del Estrés en la Función Inmune en Pacientes con Enfermedades Autoinmunes: una Revisión de Estudios Latinoamericanos. Revista Científica De Salud Y Desarrollo Humano, 1(1), 46–59. <https://doi.org/10.61368/r.s.d.h.v1i1.9>
- El Comercio. (2015, Mayo 21). Pericias más rápidas para juzgar la culpa del chofer o el peatón. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/ecuador- atropellamientos-coip-transito-juicios.html>
- Franco Gallego, D. V. (2024). Actividades Extracurriculares para la Comprensión de Lectura con Recursos Digitales. Estudios Y Perspectivas Revista Científica Y Académica , 4(1), 2234–2251. <https://doi.org/10.61384/r.c.a.v4i1.177>
- Fernández C., F. (2024). Determinación De Erodabilidad En Áreas De Influencia Cuenca Poopo Región Andina De Bolivia. Horizonte Académico, 4(4), 63–78. Recuperado a partir de <https://horizonteacademico.org/index.php/horizonte/article/view/19>
- Lozano, L., & Ocaña, C. (2016). Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón. RRAAE, 2, 30.
- molina, c. (n.d.). Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón en accidentes de tránsito. Universidad Tecnológica Indoamérica.
- Macías Valencia, D. G., & Monar Merchán, C. A. (2024). La Gestión Financiera y la Relación con Operaciones Logísticas en Distribuidoras de Cárnicos de Manta. Revista Científica De Salud Y Desarrollo Humano, 5(1), 172–197. <https://doi.org/10.61368/r.s.d.h.v5i1.84>
- Medina Nolasco, E. K., Mendoza Buleje, E. R., Vilca Apaza, G. R., Mamani Fernández, N. N., & Alfaro



- Campos, K. (2024). Tamizaje de cáncer de cuello uterino en mujeres de una región Andina del Perú. *Arandu UTIC*, 11(1), 50–63. <https://doi.org/10.69639/arandu.v11i1.177>
- Redacción Primicias. (2023, Noviembre). Ecuador registra 1.942 muertes por accidentes de tránsito en los primeros 10 meses de 2023. *Primicias*.
- Ruiz, J., Vargas, D., & Delgado, D. (2020). Análisis del tránsito peatonal, alternativas y soluciones a congestionamientos en la Avenida América, entre Avenida Manabí y Calle Ramón Fernández. *Portoviejo-Manabí* (Vol. 5).
- Ruiz Díaz Benítez, J. R. (2023). Diseño de una Arquitectura de Referencia en la Logística de Abastecimiento Inteligente de Almacenes mediante el uso de Tecnologías de la Industria 4.0. Caso Almacenes retail de la Ciudad de Pilar. *Revista Veritas De Difusão Científica*, 4(2), 55–70. <https://doi.org/10.61616/rvdc.v4i2.46>
- Suárez, C. (2022, Noviembre). Criterios Jurisprudenciales Sobre La Accion U Omision En Lesiones Por Accidentes De Transito En El Ecuador. *Utmach Universidad Técnica De Machala*, 7, 22.
- Suárez Vega, C. (n.d.). Criterios Jurisprudenciales Sobre La Accion U Omision En Lesiones Por Accidentes De Transito En El Ecuador. *Utmach Universidad Técnica De Machala*, 27. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/20974/1/C%C3%89SAR%20SU%C3%81REZ%20VEGA%20FINAL%20%281%29.pdf>
- TraficGabinete. (2019, Noviembre). Sentencias concurrencia de culpa por parte de peatón. *Gabinete Trafic*. <https://www.trafic-abogados.com/noticias/sentencias-concurrencia-de-culpa-por-parte-de-peaton/Varcácel>, J. (n.d.). *Los Peatones*. *Educacion vial*.
- Vargas, P. (2021, Abril 3). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Las ciencias*, 7(2), 18. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>
- Vidal, G. (2022, Septiembre 19). ¿Qué es la responsabilidad penal? *Abogado Gerson Vdal*. <https://www.gersonvidal.com/blog/responsabilidad-penal/>.
- Algora, A. F., Russo, M., Suasnavas, P. R., Merino, P. & Gómez, A. R. (2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 16(33), 52-58. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps16-33.tate>.



Organización Mundial de la Salud. (2013). Seguridad peatonal: manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales. ¿Recuperado de

http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf;jsessionid=4E1C90DD889D7D326853FE661568F42?

Carrasco, Y. T. (2018). Los accidentes y el incumplimiento de las leyes de tránsito. *ConcienciaDigital*, 1(3), 20-31

Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente. (2016). Constitución de la República del Ecuador. Recuperado de:

http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf.

Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial No.180. Art. 376. Recuperado de

https://www.justicia.gob.ec/wpcontent/uploads/2014/05/código_organico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf

Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Recuperado de:

https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Ecuador. Asamblea Nacional (2014) Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad vial. Recuperado de

<https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/REGLAMENTO-GENERAL-PARA-LA-APLICACION-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TR.pdf>

Vargas, P. (2021, Abril 3). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Las ciencias*, 7(2), pag.15.

Agencia Nacional de Tránsito (2023). Datos estadísticos sobre los accidentes de tránsito-Mes- 2022.

