

Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo

Pedestrian criminal liability in traffic accidents: a comparative legal analysis

Responsabilidade de criminal de pedestres em acidentes de trânsito: uma análise jurídica comparativa

Genesis Tamara Espin Nieto¹

Universidad Indoamérica

gespin3@indoamerica.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0004-9648-4448>



Vanessa Estefanía Medina-Medina²

Universidad Indoamérica

ymedina6@indoamerica.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0003-4376-6850>



 DOI / URL: <https://doi.org/10.55813/gaea/ccri/v5/n2/608>

Como citar:

Espin, G. & Medina, V. (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo. *Código Científico Revista de Investigación*. 5(1), 976-1007

Recibido: 05/09/2024

Aceptado: 07/10/2024

Publicado: 31/12/2024

¹ Estudiante de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Políticas, de la Universidad Indoamérica.

² Abogada, Magíster en Derecho mención Derecho Penal y Procesal Penal, Docente investigadora de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Políticas, de la Universidad Indoamérica.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito desde una perspectiva comparativa. Mediante una revisión detallada de la legislación, jurisprudencia y doctrina en Ecuador y Chile, se examina cómo se establece la culpabilidad del peatón y las consecuencias legales que enfrenta. La metodología incluye el enfoque cualitativo, con la aplicación del método de revisión bibliográfica de la literatura sobre seguridad vial y derecho penal en estos contextos, así como entrevistas con expertos legales y autoridades de tránsito. Es esencial que Ecuador y Chile revisen y ajusten sus marcos normativos basándose en las mejores prácticas internacionales y las necesidades locales. Esto abarca la implementación de medidas que incentiven la seguridad vial y la responsabilidad compartida entre peatones, conductores y autoridades. A través de este análisis, se identifican vacíos y deficiencias en la normativa actual, proponiendo soluciones que incluyen la revisión de sanciones, la implementación de programas educativos y campañas de concienciación. Este artículo proporciona una visión integral de cómo se puede equilibrar la protección de los peatones y promover una mayor justicia y seguridad en las vías, subrayando la importancia de un enfoque holístico que involucre a todos los actores del sistema vial.

Palabras clave: Responsabilidad penal, peatón, culpa, comparativo.

Abstract

The purpose of this article is to analyze the criminal liability of pedestrians in traffic accidents from a comparative perspective. Through a detailed review of legislation, jurisprudence and doctrine in Ecuador and Chile, it examines how pedestrian culpability is established and the legal consequences they face. The methodology includes a qualitative approach, applying the method of literature review of the literature on road safety and criminal law in these contexts, as well as interviews with legal experts and traffic authorities. It is essential that Ecuador and Chile review and adjust their regulatory frameworks based on international best practices and local needs. This includes the implementation of measures that encourage road safety and shared responsibility among pedestrians, drivers and authorities. Through this analysis, gaps and deficiencies in current regulations are identified, proposing solutions that include the revision of penalties, the implementation of educational programs and awareness campaigns. This article provides a comprehensive view of how to balance pedestrian protection and promote greater fairness and safety on the roads, underlining the importance of a holistic approach involving all actors in the road system.

Keywords: Criminal liability, pedestrian, fault, comparative.

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar a responsabilidade penal de pedestres em acidentes de trânsito sob uma perspectiva comparada. Através de uma revisão detalhada da legislação, jurisprudência e doutrina no Equador e no Chile, examinamos como se estabelece a culpa do pedestre e as consequências jurídicas que enfrenta. A metodologia inclui a abordagem qualitativa, com a aplicação do método de revisão bibliográfica da literatura sobre segurança viária e direito penal nesses contextos, além de entrevistas com juristas e autoridades de trânsito. É essencial que o Equador e o Chile revejam e ajustem os seus quadros regulamentares

com base nas melhores práticas internacionais e nas necessidades locais. Isto inclui a implementação de medidas que incentivem a segurança rodoviária e a responsabilidade partilhada entre peões, condutores e autoridades. Através desta análise são identificadas lacunas e deficiências nas regulamentações vigentes, propondo soluções que incluem a revisão de sanções, a implementação de programas educativos e campanhas de sensibilização. Este artigo fornece uma visão abrangente de como a protecção dos peões pode ser equilibrada com a promoção de maior justiça e segurança nas estradas, sublinhando a importância de uma abordagem holística que envolva todos os intervenientes no sistema rodoviário.

Palavras-chave: Responsabilidade criminal, pedestre, culpa, comparativa.

Introducción

Los accidentes de tránsito representan una posible causa de muerte no solo en Ecuador, sino en todo el mundo. De acuerdo con la Agencia Nacional de Tránsito, los peatones son responsables del 5% de los accidentes de tránsito (Méndez et al., 2020). Este problema es especialmente evidente debido a que los peatones suelen provocar accidentes por infracciones como: no utilizar los pasos peatonales, cruzar la calle de forma imprudente, ignorar las señales de los semáforos y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan por la vía; estas son algunas de las faltas más comunes que se observan en la vida cotidiana.

La responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito es una cuestión fundamental para el desarrollo de sistemas de transporte más seguros y justos. En un contexto urbano cada vez más congestionado, donde los accidentes viales pueden tener consecuencias graves para la vida y la salud de las personas, resulta crucial evaluar cómo la normativa jurídica aborda la responsabilidad de los peatones en estos incidentes. Tradicionalmente, el foco de la regulación de la seguridad vial ha estado en los conductores de vehículos motorizados, mientras que la responsabilidad penal de los peatones ha recibido menos atención. Sin embargo, el papel de los peatones en la dinámica del tránsito y su comportamiento al cruzar calles, utilizar pasos peatonales y respetar las señales de tránsito tienen un impacto significativo en la seguridad vial.

Este artículo se enfoca en realizar un análisis jurídico comparativo de la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito, con un enfoque particular en las legislaciones de

Ecuador y Chile. La elección de estos países para el estudio comparativo se basa en su relevancia en el contexto latinoamericano y sus sistemas legales que, aunque similares en algunos aspectos, presentan diferencias notables en cuanto a la regulación del tránsito y la responsabilidad de los peatones.

La investigación abarca una revisión exhaustiva de la normativa vigente, incluyendo el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en Ecuador, así como las leyes y reglamentos correspondientes en Chile. Además, se examina la jurisprudencia relevante y las doctrinas legales que moldean la interpretación y aplicación de estas normativas. Este enfoque comparativo permite identificar y analizar las similitudes y diferencias en la forma en que ambos países regulan la conducta de los peatones y las consecuencias legales que enfrentan en caso de accidentes.

El estudio también aborda el impacto de factores socioculturales en la normativa y las políticas de seguridad vial, considerando cómo las prácticas culturales y las percepciones sociales influyen en la responsabilidad penal del peatón. A través de este análisis, se pretende identificar vacíos y deficiencias en las legislaciones actuales, proponiendo recomendaciones basadas en las mejores prácticas internacionales y adaptadas a las realidades locales de Ecuador y Chile.

En última instancia, el objetivo de esta investigación es analizar como la responsabilidad del peatón ocasiona accidentes de tránsito, sin embargo, son pocos los casos en que estos hechos han sido judicializados y comparar el marco legal de Chile y Ecuador. Al resaltar la importancia de la responsabilidad de los peatones y ofrecer recomendaciones para mejorar las políticas y normativas existentes, este artículo busca apoyar el desarrollo de sistemas de tránsito más seguros y justos, beneficiando a todos los usuarios de las vías públicas.

Desarrollo

Contexto Legal de la Responsabilidad Penal del Peatón

La responsabilidad penal de los peatones se fundamenta en los criterios establecidos por la legislación. En caso de un accidente de tránsito, las decisiones se toman considerando la impericia, negligencia o incumplimiento de la ley demostrados (Flores et al., 2021). La responsabilidad del peatón se relaciona con las siguientes variables: a) Peatones en la calzada, b) Cruce repentino de carriles, c) Comportamiento imprudente de los peatones y d) Transitar bajo los efectos del alcohol.

En Ecuador, la responsabilidad penal del peatón está definida en el marco legal del Código Orgánico Integral Penal (COIP) y otras normativas relacionadas. Según el COIP (2021), el peatón es quien transita a pie por las vías públicas y puede incurrir en responsabilidad penal si incumple las normas de tránsito aplicables, provocando accidentes con resultado de muerte o lesiones. Esta responsabilidad se enmarca en “el principio de responsabilidad compartida en materia de seguridad vial, donde tanto los peatones como los conductores y demás actores viales tienen la responsabilidad de cumplir con las normas de tránsito para prevenir accidentes” (Vargas et al., 2021, p. 14).

Según La responsabilidad penal del peatón no solo implica sanciones como multas, sino también otras medidas punitivas en casos de infracciones graves. En este contexto, es fundamental que el peatón comprenda que su comportamiento, como cruzar imprudentemente una calle o ignorar señales de tránsito, puede tener consecuencias legales serias. La aplicación de sanciones busca no solo castigar, sino también educar y fomentar un comportamiento más consciente y responsable en las vías públicas. Así, la responsabilidad penal del peatón se integra en un sistema de justicia y prevención que aboga por una mayor seguridad vial para todos (Molina, 2024).

La responsabilidad penal del peatón debe ser analizada en un contexto más amplio de prevención y educación vial. En este sentido, es fundamental “realizar campañas de concienciación que informen a los peatones sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y adoptar conductas seguras al transitar por las vías públicas” (Gaibor & Bonilla, 2021, p. 8). Estas campañas también deben dirigirse a los conductores y demás actores viales, con el objetivo de fomentar una cultura vial basada en el respeto y la responsabilidad.

En caso de que un peatón sea responsable de un accidente de tránsito, las sanciones pueden variar dependiendo de la gravedad del hecho y las circunstancias particulares. Estas sanciones pueden incluir desde multas económicas hasta medidas educativas o de seguridad vial, con el fin de garantizar la protección de todos los usuarios de las vías públicas (Rivera & Vargas, 2021). Las multas económicas buscan castigar las infracciones y disuadir comportamientos imprudentes, mientras que las medidas educativas, como la participación en talleres sobre seguridad vial, tienen el objetivo de aumentar la conciencia del peatón sobre la importancia de cumplir con las normas de tránsito. En situaciones más graves, donde la conducta del peatón haya causado lesiones o incluso la muerte, las sanciones pueden ser más severas e involucrar medidas penales adicionales.

Estas sanciones buscan no solo el castigo, sino también la prevención de futuros incidentes al promover una conducta más responsable y respetuosa de las normas de tránsito. En última instancia, la responsabilidad penal del peatón en Ecuador busca contribuir a la reducción de accidentes de tránsito y promover la seguridad vial como un compromiso compartido por toda la sociedad.

En este contexto, la responsabilidad penal del peatón cobra especial relevancia como parte de un enfoque más amplio de prevención y reducción de accidentes. La responsabilidad penal del peatón implica que este debe cumplir con las normas de tránsito establecidas para proteger su integridad y la de los demás. Cuando un peatón actúa de manera negligente,

imprudente o temeraria, puede ser responsable de provocar accidentes con consecuencias graves, no solo para él mismo, sino también para conductores y otros transeúntes. En tales situaciones, el peatón puede enfrentar sanciones penales, que sirven como una medida disuasoria y educativa para fomentar comportamientos responsables. Este enfoque integral no solo busca castigar conductas indebidas, sino también promover una cultura de seguridad y respeto en las vías públicas, contribuyendo así a la disminución de accidentes y a la mejora de la convivencia vial (Junqui & Velez , 2024).

Una de las estrategias clave para abordar este problema es la educación vial, tanto para peatones como para conductores. Es esencial que la población esté informada sobre las normas de tránsito y los riesgos asociados con su incumplimiento (Muñoz et al., 2020). Esta educación debe incluir no solo la enseñanza de las reglas básicas de tránsito, sino también una comprensión más profunda de las consecuencias legales y de seguridad de no cumplir con dichas normas. Además, es crucial que la formación se extienda a la responsabilidad penal del peatón, explicando cómo ciertas conductas imprudentes pueden resultar en sanciones legales y contribuir a accidentes graves.

Además, es importante promover una cultura vial que fomente el respeto mutuo entre todos los usuarios de las vías públicas, lo que incluye no solo a los peatones y conductores, sino también a ciclistas y usuarios de otros medios de transporte. Esta cultura vial debe enfatizar la responsabilidad compartida y el comportamiento consciente, asegurando que todos los actores viales comprendan su papel en la prevención de accidentes y el mantenimiento de un entorno seguro para todos.

Otro aspecto relevante es la infraestructura vial, mejorar la infraestructura puede contribuir significativamente a la seguridad vial, especialmente para los peatones. Esto incluye la construcción de pasos peatonales seguros, la instalación de señalización adecuada y la creación de zonas peatonales protegidas. “Estas medidas no solo protegen a los peatones, sino

que también contribuyen a reducir los conflictos entre peatones y vehículos”. (Sánchez et al., 2022, p. 78). Además, desde la perspectiva de la responsabilidad penal del peatón, la infraestructura adecuada también juega un papel crucial. Por ejemplo, la presencia de pasos peatonales bien marcados y señalizados ayuda a asegurar que los peatones cumplan con sus obligaciones legales al cruzar las calles en lugares designados. La falta de infraestructura adecuada puede llevar a situaciones donde los peatones, al no tener opciones seguras para cruzar, sean tentados a infracciones que, aunque motivadas por la falta de medios, pueden ser sancionadas por la ley.

En el contexto de la responsabilidad penal del peatón, esto incluye asegurar que las infracciones sean adecuadamente detectadas y penalizadas, desde multas hasta medidas correctivas o educativas según la gravedad del hecho. La existencia de un sistema de vigilancia y control es fundamental para identificar y sancionar comportamientos imprudentes o negligentes por parte de los peatones. Además, se deben desarrollar campañas de concienciación que informen a los peatones sobre las posibles consecuencias legales de sus acciones y promuevan una cultura de cumplimiento de las normas de tránsito. La implementación de estas políticas y la mejora en el control de las infracciones también contribuyen a una mayor percepción de justicia y equidad, incentivando a los peatones a asumir una actitud responsable y respetuosa en las vías públicas

En este contexto, la responsabilidad penal del peatón se convierte en un aspecto crítico para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito y la prevención de accidentes. Los peatones, al igual que los conductores, tienen la obligación de respetar las señales de tránsito, utilizar los pasos peatonales y evitar comportamientos que puedan poner en riesgo su seguridad y la de otros. Cuando un peatón infringe estas normas de manera negligente o temeraria, puede ser sujeto a sanciones penales, que van desde multas hasta otras medidas punitivas establecidas por la ley. La imposición de estas sanciones busca no solo castigar, sino también educar y

disuadir a los peatones de comportamientos peligrosos. Por lo tanto, la responsabilidad penal del peatón debe ser abordada dentro de un enfoque integral de seguridad vial que incluya educación, infraestructura adecuada y control efectivo. Solo “a través de un esfuerzo conjunto de la sociedad y las autoridades será posible reducir los accidentes de tránsito y garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas” (Beltrán et al., 2020, p. 58).

Normativa sobre la Responsabilidad Penal del Peatón

En Ecuador, las leyes que regulan la responsabilidad penal del peatón son principalmente el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV). Estas normativas establecen las normas y sanciones que se aplican en casos donde un peatón no cumple con las reglas de tránsito y ocasiona accidentes que resultan en muerte o lesiones.

El COIP, en su artículo 390, establece que el peatón es responsable penalmente en caso de incumplir con las normas de tránsito que le sean aplicables y causare accidentes de tránsito con resultado de muerte o lesiones (Jiménez, 2021). Esto significa que si un peatón cruza la calle en un lugar no permitido o atraviesa la vía sin respetar las señales de tránsito y causa un accidente, puede ser sujeto a responsabilidad penal. Este artículo enfatiza la importancia de la conducta del peatón en la prevención de accidentes y la responsabilidad que tienen al respetar las normas de tránsito.

Por su parte, la LOTTTSV regula la circulación de peatones y establece normas específicas que estos deben cumplir para su propia seguridad y la de los demás usuarios de las vías. Entre las disposiciones más relevantes para los peatones se encuentran la obligación de transitar por las aceras y utilizar los puentes peatonales o pasos de cebra para cruzar la calle. Estas normas buscan minimizar el riesgo de accidentes y garantizar una convivencia segura entre peatones y conductores.

En cuanto a las sanciones, el COIP establece que la responsabilidad penal del peatón puede conllevar sanciones como la privación de libertad, multas económicas o trabajo comunitario, dependiendo de la gravedad del accidente y las circunstancias del caso. La privación de libertad se aplica en casos más graves, especialmente cuando hay víctimas fatales, mientras que las multas y el trabajo comunitario se utilizan en situaciones donde las consecuencias son menos severas.

Estas leyes reflejan el compromiso del estado ecuatoriano de mantener la seguridad vial y responsabilizar a todos los actores en la vía pública, incluidos los peatones. Al imponer sanciones claras y específicas, se busca fomentar una cultura de respeto y responsabilidad entre todos los usuarios de las vías, reduciendo así el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias trágicas.

Los esfuerzos educativos y de concientización vial son fundamentales para asegurar que los peatones entiendan sus responsabilidades y las implicaciones legales de incumplir las normas de tránsito. En este sentido, Ecuador implementa programas de educación vial y campañas de sensibilización para informar a los peatones sobre la importancia de seguir las reglas y los posibles resultados legales de su incumplimiento.

Cuando un peatón está implicado en un accidente de tránsito, el proceso judicial para determinar su responsabilidad incluye la recopilación de pruebas de tipo pericial, testimonial y documental. Este proceso asegura que la culpabilidad y la sanción sean determinadas de manera justa y adecuada, de acuerdo con la gravedad del incidente.

Además, la responsabilidad penal del peatón puede influir en las reclamaciones de seguros. En situaciones de accidentes graves, las aseguradoras consideran la responsabilidad del peatón al decidir sobre la compensación por daños y perjuicios. Esta consideración resalta la importancia de que los peatones cumplan con las normas para evitar consecuencias financieras adicionales.

Comparando con otras jurisdicciones, la legislación ecuatoriana muestra un enfoque hacia la responsabilidad penal del peatón, subrayando la seriedad con la que se aborda la seguridad vial. Sin embargo, el desconocimiento y la falta de cumplimiento siguen siendo desafíos significativos. Aumentar los esfuerzos educativos y fortalecer la aplicación de las leyes son pasos recomendados para mejorar la seguridad y reducir los accidentes de tránsito.

Análisis de derecho comparado con la legislación de Chile

Tanto en Ecuador como en Chile, los peatones tienen un papel fundamental en la seguridad vial. Sin embargo, en caso de accidentes de tránsito, la responsabilidad penal del peatón puede variar según la legislación de cada país. En este análisis, se compararán las disposiciones legales que regulan la responsabilidad penal del peatón en Ecuador y Chile (Piray et al., 2023).

En Ecuador, la responsabilidad penal del peatón se encuentra regulada en el Código Orgánico Integral Penal (COIP). Según el artículo 390 del COIP, el peatón puede ser penalmente responsable si, con su acción u omisión culposa, causa un accidente de tránsito que resulte en la muerte o lesiones a otra persona (Carrera et al., 2020).

Para que se configure la responsabilidad penal del peatón, deben cumplirse los siguientes elementos:

- **Acción u omisión culposa del peatón:** El peatón debe haber actuado de manera negligente, imprudente o descuidada, incumpliendo con las normas de tránsito o poniendo en riesgo su propia seguridad o la de los demás.
- **Relación de causalidad entre la conducta del peatón y el accidente:** Debe existir una relación directa e inmediata entre la acción u omisión del peatón y el accidente de tránsito.
- **Daño o lesión a otra persona:** Como consecuencia del accidente, debe producirse la muerte o lesiones a otra persona. (Carrera et al., 2020, p. 24)

La sanción para el peatón que sea penalmente responsable de un accidente de tránsito puede ser de privación de libertad de 1 a 3 años, o multa correspondiente a 30 a 60 días, según la gravedad del daño o lesión causado de acuerdo a lo dispuesto en el COIP. Además, el peatón puede ser sancionado con la suspensión de su licencia de conducir o la inhabilitación para obtenerla.

En Chile, la responsabilidad penal del peatón se encuentra regulada en el Código Penal. Según “el artículo 190 del Código Penal, el peatón puede ser penalmente responsable si, con dolo o culpa, causa un accidente de tránsito que resulte en la muerte o lesiones a otra persona” (Aguilera, 2019, p. 41).

Ambos países coinciden en los elementos básicos que configuran la responsabilidad penal del peatón: la acción u omisión negligente, la relación de causalidad y el daño o lesión a terceros. Sin embargo, existen diferencias en las sanciones adicionales y en la forma en que se configura la culpa:

En Ecuador, se habla específicamente de una acción u omisión culposa (negligencia). En Chile, se considera tanto la acción culposa como la dolosa, lo cual amplía el espectro de conductas que pueden ser sancionadas penalmente.

Chile tiene una variedad de sanciones adicionales, como la suspensión de la licencia de conducir o la inhabilitación para obtenerla, mientras que en Ecuador no se mencionan estas sanciones específicas.

Aunque tanto Ecuador como Chile buscan regular y sancionar la conducta negligente de los peatones para garantizar la seguridad vial, la diferencia en la consideración del dolo y las sanciones adicionales en Chile representan una aproximación más amplia y flexible en la aplicación de la ley. Estas diferencias reflejan la variabilidad en las legislaciones nacionales y subrayan la importancia del contexto legal y cultural en la formulación de políticas de tránsito y seguridad vial.

Tanto Ecuador como Chile presentan marcos legales diseñados para abordar y sancionar conductas peligrosas. Sin embargo, existen diferencias significativas en sus enfoques y en las sanciones aplicables.

Ambos países reconocen explícitamente que los peatones pueden ser penalmente responsables por causar accidentes de tránsito que resulten en daño o lesiones a terceros. Este reconocimiento subraya la importancia de la conducta del peatón en la seguridad vial y su potencial impacto en la ocurrencia de accidentes. Tanto en Ecuador como en Chile, la legislación establece que los peatones deben actuar de manera prudente y respetar las normas de tránsito para evitar accidentes.

En ambos sistemas legales, para que se configure la responsabilidad penal del peatón, deben cumplirse ciertos elementos clave. Primero, la conducta del peatón debe ser negligente (culposa) o, en el caso de Chile, también intencional (dolosa). Esto incluye acciones como cruzar fuera de los pasos peatonales, ignorar las señales de tráfico, o distraerse con dispositivos electrónicos mientras cruza. Segundo, debe existir una relación directa e inmediata entre la conducta del peatón y el accidente. Finalmente, el accidente debe resultar en la muerte o lesiones a otra persona. Estos elementos reflejan un enfoque austero para determinar la culpabilidad del peatón y asegurar que las sanciones sean proporcionales al daño causado.

Esto significa que, tanto en Ecuador como en Chile, las penas impuestas a los peatones varían en función de la magnitud del daño o las lesiones infligidas a las víctimas. Este enfoque basado en la proporcionalidad del castigo respecto al daño causado busca asegurar que las sanciones sean justas y adecuadas a la gravedad de la infracción.

Una diferencia significativa entre los marcos legales de Ecuador y Chile radica en el tipo de conducta que se sanciona. En Ecuador, la legislación se enfoca exclusivamente en la culpa (negligencia) del peatón. Esto significa que la responsabilidad penal se basa únicamente en la falta de cuidado o prudencia del peatón en el momento del accidente. En contraste, la

legislación chilena es más amplia, ya que considera tanto la culpa (negligencia) como el dolo (intención). Esto implica que, en Chile, la responsabilidad penal del peatón puede derivar de acciones tanto negligentes como intencionales, abarcando una mayor variedad de conductas delictivas.

Las sanciones aplicables también difieren notablemente entre ambos países. En Ecuador, las sanciones se centran principalmente en la privación de libertad, con penas de uno a tres años de prisión dependiendo de la gravedad del daño o lesión causado. En cambio, en Chile, además de la privación de libertad de uno a tres años, las sanciones pueden incluir multas correspondientes a 30 a 60 días y la suspensión o inhabilitación de la licencia de conducir. Esta diversidad en las sanciones chilenas muestra un enfoque más flexible y completo, proporcionando opciones adicionales para castigar y prevenir futuras infracciones.

El enfoque legal y cultural hacia la responsabilidad del peatón también difiere entre Ecuador y Chile. En Ecuador, puede observarse un enfoque más preventivo y educativo, con una penalización centrada en la negligencia. Esto sugiere que las políticas y campañas de seguridad vial en Ecuador pueden enfocarse más en educar a los peatones sobre las normas de tránsito y la importancia de la conducta segura. Por otro lado, Chile adopta una postura más severa que abarca una gama más amplia de conductas, reflejando un enfoque más severo en la regulación del comportamiento del peatón. La inclusión de sanciones por dolo muestra una preocupación por disuadir no solo la negligencia sino también las conductas intencionales que pueden causar accidentes.

La legislación chilena ofrece una mayor flexibilidad en cuanto a las sanciones, permitiendo a los jueces optar por multas y la suspensión de la licencia de conducir, además de la prisión. Esta flexibilidad puede ser útil para adecuar las sanciones a la gravedad y circunstancias específicas de cada caso. En cambio, la legislación ecuatoriana parece menos flexible, limitándose principalmente a la imposición de penas de prisión. Esta diferencia puede

influir en la manera en que se implementan y aplican las sanciones en cada país, con Chile teniendo un enfoque más adaptativo y Ecuador un enfoque más restrictivo.

Impacto de los factores Socioculturales en Chile y Ecuador

En Chile, varios factores socioculturales influyen en la seguridad vial, siendo el individualismo uno de los más relevantes. La cultura chilena tiende a valorar la independencia y la libertad individual, lo que puede llevar a comportamientos imprudentes en el tránsito, como conducir a altas velocidades o no respetar las normas de tránsito, ya que algunos conductores pueden priorizar su conveniencia personal sobre la seguridad vial (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2023).

Además, la falta de empatía hacia los demás usuarios de la vía también es un factor esencial. La falta de consideración y respeto hacia los otros conductores, peatones o ciclistas puede generar conductas agresivas en el tránsito, lo que aumenta el riesgo de accidentes.

Otro factor a considerar es la normalización de conductas riesgosas en ciertos sectores de la sociedad chilena. Por ejemplo, el exceso de velocidad o la falta de uso del cinturón de seguridad pueden ser vistos como algo común o aceptable en algunas comunidades, lo que dificulta la implementación efectiva de medidas para mejorar la seguridad vial.

Además, la falta de educación vial es un problema que contribuye a la inseguridad en las carreteras chilenas. La educación sobre normas de tránsito y conductas seguras al volante no siempre es prioridad en la educación formal, lo que resulta en un desconocimiento generalizado de las normas y en una falta de conciencia sobre los riesgos asociados con la conducción irresponsable.

En conjunto, estos factores socioculturales influyen en la seguridad vial en Chile y resaltar la importancia de implementar políticas y programas educativos que fomenten una cultura vial más segura y responsable.

En Ecuador, varios factores socioculturales impactan la seguridad vial, siendo la informalidad uno de los más destacados. La informalidad presente en diversos aspectos de la sociedad ecuatoriana, como en el comercio o en las relaciones laborales, también se refleja en las conductas viales. Esto se traduce en un irrespeto a las normas de tránsito, el incumplimiento de las señales de tráfico y la falta de uso de dispositivos de seguridad, como el cinturón de seguridad o el casco en el caso de los motociclistas (Vargas et al., 2021).

Además, la falta de una cultura de prevención en general puede influir en la seguridad vial. Las personas no siempre toman las medidas necesarias para evitar accidentes, como mantener una distancia adecuada con otros vehículos, respetar los límites de velocidad o utilizar sistemas de retención infantil. Esta falta de conciencia sobre la importancia de la prevención puede aumentar el riesgo de accidentes en las carreteras ecuatorianas.

La debilidad institucional también es un factor que impacta la seguridad vial en Ecuador. En algunos casos, la falta de capacidad de las instituciones encargadas de hacer cumplir las normas de tránsito puede afectar la aplicación efectiva de las leyes y la sanción a los infractores. Esto puede generar un ambiente de impunidad que fomente comportamientos irresponsables en las vías.

El comercio informal, la falta de cultura de prevención y la debilidad institucional son factores socioculturales que influyen en la seguridad vial en Ecuador. Para mejorar la seguridad vial en el país, es necesario abordar estos factores a través de políticas y programas que fomenten una cultura vial más segura y responsable.

Los factores socioculturales ejercen una notable influencia en el comportamiento vial tanto en Chile como en Ecuador.

En Chile, el ritmo de vida acelerado, especialmente en las áreas urbanas, puede llevar a conductas arriesgadas en el tráfico, donde la urgencia por llegar a tiempo puede primar sobre la seguridad vial. A pesar de los esfuerzos por promover la educación vial, la

percepción de las normas puede variar, siendo algunas veces vistas como simples sugerencias, lo que puede disminuir su acatamiento (Ortega & Pino, 2021, p. 33).

Por otro lado, la cultura generalmente favorece un mayor respeto por las normas de tránsito. Los valores de respeto y responsabilidad, inculcados desde temprana edad por la familia y la comunidad, pueden influir en un comportamiento más cauteloso en las vías. Además, la influencia de la desigualdad socioeconómica puede ser más pronunciada, ya que la falta de infraestructura y recursos en ciertas áreas puede llevar a una mayor tendencia a asumir riesgos en el tránsito (Rivera & Vargas, 2021).

En resumen, mientras en Chile la velocidad y la presión por llegar a tiempo pueden influir en conductas menos seguras en el tráfico, en Ecuador la cultura de respeto y responsabilidad, junto con la influencia familiar y comunitaria, pueden fomentar un mayor cumplimiento de las normas. Sin embargo, ambas naciones enfrentan desafíos socioeconómicos que pueden influir en el comportamiento vial, aunque de formas distintas.

Los factores socioculturales juegan un papel fundamental en la configuración de las sociedades, influyendo en diversos aspectos de la vida cotidiana, incluyendo la seguridad vial. Es interesante notar las similitudes y diferencias en los factores socioculturales que afectan la seguridad vial en Chile y Ecuador. Ambos países comparten la presencia de una cultura vial influenciada por valores individuales y colectivos, lo que puede generar conflictos en las vías. Sin embargo, la forma en que estos valores se manifiestan y su impacto en el comportamiento vial pueden variar.

La falta de educación vial es otro aspecto en común entre Chile y Ecuador. La necesidad de fortalecer la educación vial en todos los niveles educativos es evidente en ambos países para fomentar conductas más seguras en las vías.

Por último, la debilidad institucional también es una similitud. En ambos países, la capacidad de las instituciones encargadas de hacer cumplir las normas de tránsito puede verse afectada, lo que dificulta la aplicación efectiva de las leyes y la sanción a los infractores. Esto subraya la importancia de reformas institucionales y políticas públicas más efectivas en materia de seguridad vial.

En resumen, si bien existen diferencias en los factores socioculturales que afectan la seguridad vial en Chile y Ecuador, también se pueden observar algunas similitudes que resaltan la necesidad de abordar estos problemas de manera integral y adaptada a las particularidades de cada país.

Evaluación de las Políticas de Seguridad Vial

La seguridad vial en Ecuador sigue siendo un tema de gran preocupación, con miles de personas muertas y heridas cada año en accidentes de tránsito. En respuesta a este problema, “el gobierno ecuatoriano ha implementado diversas políticas públicas en los últimos años con el objetivo de reducir el número de siniestros viales y salvar vidas” (Oñate, 2020, p. 8)

En los últimos años, se han observado algunos avances en materia de seguridad vial en Ecuador. Entre los logros más importantes se destacan:

Según datos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el número de muertes por accidentes de tránsito ha disminuido en los últimos años. “De hecho, en 2023 se registró la cifra más baja de muertes por accidentes de tránsito en la historia del país. La implementación de un nuevo sistema de licencias de conducir” (Congacha et al., 2019, p. 19).

Ecuador enfrenta desafíos significativos en materia de seguridad vial, con altas tasas de accidentes de tránsito que involucran a peatones, conductores y otros actores viales (Mora, 2023). Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el primer trimestre del año 2024 se registraron 4.868 siniestros de tránsito, cifra que representa una disminución del 2,46% en comparación con el primer trimestre del año anterior. Esta leve disminución en los

sinistros de tránsito puede interpretarse como un indicio positivo de la eficacia de las medidas de seguridad vial implementadas. Sin embargo, a pesar de esta reducción, la persistencia de un número significativo de accidentes subraya la necesidad de continuar fortaleciendo las políticas y estrategias destinadas a mejorar la seguridad vial (INEC, 2024).

Tabla 1.

Sinistros de tránsito involucrado el peatón

Descripción	Año 2022
Víctimas en siniestros de tránsito fueron peatones	1.535
Peatones resultaron lesionados en siniestros de tránsito	1.284
Peatones fallecieron en siniestros de tránsito	251
Peatones resultaron víctimas en atropellos, la cual fue la principal clase de siniestros	1.336

Nota. De acuerdo a la información del (INEC, 2022).

En el año 2022, un total de 1,535 peatones fueron víctimas en siniestros de tránsito en Ecuador. Este número refleja la magnitud del problema de seguridad vial que afecta a los peatones en el país. Entre estos 1,535 peatones, 1,284 resultaron lesionados, lo que representa aproximadamente el 83.7% del total de víctimas peatones. Esto indica que la gran mayoría de los incidentes resultaron en lesiones no mortales, destacando la necesidad de mejoras en la infraestructura y en las medidas de seguridad para proteger a los peatones.

Además, la cifra de peatones fallecidos en siniestros de tránsito asciende a 251, lo que equivale al 16.3% de las víctimas peatones. Este dato es particularmente alarmante, ya que muestra una cantidad significativa de muertes entre los peatones involucrados en accidentes de tránsito. La elevada tasa de mortalidad entre los peatones subraya la importancia de implementar estrategias de prevención y educación vial tanto para conductores como para peatones.

Un dato adicional proporcionado en la tabla 1 es que 1,336 peatones resultaron víctimas en atropellos, lo cual fue identificado como la principal clase de siniestros. Este número destaca que los atropellos son una de las causas más comunes de lesiones y muertes entre los peatones.

La prevalencia de atropellos refuerza la necesidad de una mayor conciencia sobre la seguridad vial y de medidas más estrictas para proteger a los peatones en las vías públicas.

Tabla 2.
Sinestros de tránsito

Causa	2022				2023				2024
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
Daños mecánicos	39	52	50	68	36	41	60	49	65
Embriaguez o droga	457	458	447	402	368	397	369	419	417
Exceso velocidad	852	1008	951	727	704	776	978	1.093	904
Factores climáticos	90	69	37	78	127	95	41	124	101
Impericia e imprudencia del conductor	2.292	1.980	2.068	2.241	2.017	1.923	2.134	2.200	1.913
Imprudencia del peatón	217	301	377	338	312	341	383	277	243
Mal estado de la vía	30	37	29	35	56	50	42	57	45
Mal rebasamiento / invadir carril	179	365	376	138	140	155	204	202	218
No respeta las señales de tránsito	1.149	1.138	1.206	1.218	1.113	1.126	1.184	1.049	891
Otras causas	50	46	77	284	118	91	72	71	71

Nota. De acuerdo a la información del (INEC, 2023)

Las causas de accidentes de tráfico en Ecuador durante los años 2022 y 2023 revelan una variedad de tendencias que reflejan tanto desafíos persistentes como áreas con potencial de mejora. En particular, la categoría de imprudencia del peatón ha mostrado una evolución interesante que merece atención especial.

En 2022, los incidentes atribuidos a la imprudencia del peatón alcanzaron un total de 1,313 casos. Sin embargo, en 2023 se observó una disminución significativa del 28.6%, reduciendo la cifra a 1,233. Esta disminución sugiere que las medidas implementadas para mejorar la seguridad peatonal, como campañas de concienciación y mejoras en la infraestructura, podrían estar comenzando a tener efecto. A pesar de esta mejora, los datos de 2024 muestran que los incidentes aumentaron ligeramente a 1,303, lo que indica que, aunque ha habido progreso, persisten desafíos importantes en la protección de los peatones.

Este aumento ligero en 2024 resalta la necesidad continua de esfuerzos dedicados a la seguridad peatonal. Los accidentes peatonales suelen estar vinculados a una combinación de factores como la falta de atención por parte de los peatones, el cruce en lugares no habilitados

y la insuficiente infraestructura para su protección. Las áreas urbanas de alto tráfico suelen ser especialmente problemáticas, y es fundamental que se implementen y refuercen medidas específicas para estas zonas.

A nivel general, las causas de accidentes por imprudencia del conductor y daños mecánicos muestran variaciones significativas. Por ejemplo, la impericia e imprudencia del conductor sigue siendo una de las causas más prevalentes, aunque ha mostrado una ligera disminución en los últimos años. Esto contrasta con la estabilidad en los incidentes peatonales, que, aunque mejoraron temporalmente, aún presentan cifras preocupantes. Los datos indican que, a pesar de los esfuerzos para abordar otras causas de accidentes, la imprudencia peatonal requiere atención constante.

La implementación de un nuevo sistema de licencias de conducir en “Ecuador en 2020, que incluye requisitos más estrictos y cursos de capacitación obligatorios, podría haber contribuido significativamente a la reducción del número de muertes por accidentes de tránsito” (Muñoz et al., 2022, p. 9). Estas medidas pueden haber mejorado la preparación y concienciación de los conductores, lo que a su vez puede haber llevado a una disminución en la cantidad de accidentes graves.

Los requisitos más estrictos para la obtención de la licencia de conducir, así como los cursos de capacitación obligatorios, pueden haber garantizado que los conductores estén mejor preparados para enfrentar las situaciones de tráfico y manejar de manera más segura en general. Además, estos cambios pueden haber ayudado a reducir la cantidad de conductores imprudentes en las carreteras, lo que también habría contribuido a la disminución de los accidentes mortales.

Es primordial destacar que la implementación exitosa de estas medidas también puede haber sido el resultado de una mayor conciencia pública sobre la importancia de la seguridad vial, así como de una mayor aplicación de las leyes de tránsito por parte de las autoridades

competentes (Ortiz et al., 2022). En conjunto, estos factores pueden haber contribuido a la reducción del número de muertes por accidentes de tránsito en Ecuador.

En segundo lugar, la Policía Nacional ha intensificado su presencia en las carreteras como parte de un esfuerzo por mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico. Esta acción se enmarca en una estrategia integral para hacer cumplir las normas de tráfico y concienciar a los conductores sobre la importancia de respetar las reglas de la carretera (Rizo, 2019).

Los controles de velocidad son fundamentales para reducir los accidentes, ya que la velocidad inadecuada es una de las principales causas de siniestralidad. Además, el consumo de alcohol y drogas al volante es una conducta peligrosa que pone en riesgo la vida de los conductores y de otras personas en la carretera. Por otro lado, el uso del cinturón de seguridad es una medida de protección básica que puede salvar vidas en caso de accidente.

La presencia de la Policía Nacional en las carreteras también tiene un efecto disuasorio, ya que los conductores son más propensos a cumplir las normas cuando saben que pueden ser sancionados si las infringen. Esto contribuye a crear una cultura de seguridad vial en la que todos los usuarios de la carretera se sientan responsables de su propia seguridad y de la de los demás.

En tercer lugar, se encuentran las campañas de sensibilización desempeñan un papel crucial en la promoción de la seguridad vial y la concienciación sobre los comportamientos seguros en la carretera. Estas campañas suelen ser llevadas a cabo por organismos gubernamentales, organizaciones no gubernamentales y otras entidades con el objetivo de educar al público sobre los riesgos asociados con el uso de las carreteras y fomentar conductas responsables (Borbor, 2024).

Las campañas de sensibilización pueden abordar una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad vial, como el uso del cinturón de seguridad, el respeto de los

límites de velocidad, la importancia de no conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, el respeto de las normas de tráfico, el uso adecuado de los sistemas de retención infantil, entre otros.

Estas campañas suelen utilizar una variedad de medios y canales de comunicación para llegar al público, como anuncios de televisión y radio, carteles, folletos informativos, redes sociales y eventos comunitarios (Cárdenas & Orozco, 2020). También pueden incluir testimonios de víctimas de accidentes de tráfico o de personas que han sido afectadas de alguna manera por la conducción irresponsable, con el objetivo de sensibilizar y concienciar a la población sobre las consecuencias de estos comportamientos.

A pesar de los avances logrados, todavía existen varios desafíos importantes en materia de seguridad vial en Ecuador. Entre los principales desafíos se encuentran:

La falta de infraestructura vial adecuada representa un desafío significativo para la seguridad vial. Muchas carreteras se encuentran en mal estado, lo que aumenta el riesgo de accidentes. La falta de mantenimiento y la ausencia de medidas de seguridad adecuadas, como señalización clara y barreras de protección, contribuyen a esta problemática. El exceso de velocidad es otra causa importante de accidentes de tránsito en el país. La falta de conciencia sobre los límites de velocidad y la imprudencia al conducir son factores que aumentan el riesgo de colisiones y lesiones graves.

La conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas también es un problema grave en Ecuador. La falta de cumplimiento de las leyes de alcoholimetría y la falta de conciencia sobre los riesgos de conducir bajo los efectos de sustancias intoxicantes contribuyen a esta problemática. Además, la falta de educación vial entre la población es un factor que agrava la situación.

Muchos conductores y peatones desconocen las normas de tránsito y carecen de conciencia sobre los riesgos de conducir de manera irresponsable. Se necesitan

esfuerzos adicionales para educar a la población sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y adoptar comportamientos seguros en la vía pública (García, 2024, p. 36).

La seguridad vial es un tema complejo que requiere de un enfoque integral y de la participación de todos los sectores de la sociedad. Si bien se han logrado algunos avances en los últimos años, todavía queda mucho por hacer para reducir el número de accidentes, la responsabilidad penal del peatón desempeña un papel importante en este esfuerzo, ya que la aplicación efectiva de sanciones y la promoción de una cultura de cumplimiento de las normas pueden ayudar a disminuir la incidencia de infracciones.

Identificación de Vacíos y Deficiencias en la Normativa Actual

A pesar de los avances logrados en los últimos años, la seguridad vial en Ecuador sigue siendo un tema de gran preocupación, con un número considerable de víctimas fatales y heridos cada año en accidentes de tránsito. En este análisis, se identificarán algunos vacíos y deficiencias en la normativa actual de seguridad vial en Ecuador.

La falta de regulación específica para algunos usuarios vulnerables de la vía, como ciclistas, motociclistas y peatones, es un problema importante en Ecuador. La normativa actual no aborda adecuadamente la seguridad de estos usuarios, lo que los expone a un mayor riesgo de accidentes de tránsito. Se necesitan medidas específicas para proteger a estos grupos y garantizar su seguridad en las vías públicas (Carrera et al., 2020).

Otro aspecto crítico es la insuficiencia de medidas para controlar el exceso de velocidad. A pesar de ser una de las principales causas de accidentes, la normativa actual no cuenta con herramientas efectivas para combatir este problema. Se requiere una revisión de las medidas de control de velocidad y la implementación de nuevas estrategias para reducir los accidentes relacionados con esta causa.

Además, la falta de claridad en la definición de infracciones dificulta la aplicación efectiva de la normativa de tránsito. La ambigüedad en la definición de algunas infracciones genera confusiones y dificulta la labor de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley. Es necesario revisar y clarificar las definiciones de infracciones para facilitar su aplicación.

Las sanciones establecidas para algunas infracciones de tránsito también son consideradas insuficientes para disuadir a los conductores de cometerlas (Rivera & Vargas, Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos, 2021). Se requiere una revisión de las sanciones vigentes y, en su caso, la implementación de sanciones más severas para infracciones que representen un alto riesgo para la seguridad vial, especialmente a los casos por imprudencia del peatón.

Finalmente, la falta de mecanismos efectivos para tratar la reincidencia en infracciones de tránsito es otro aspecto que requiere atención. La normativa actual no contempla medidas efectivas para sancionar a los conductores reincidentes, lo que puede contribuir a la impunidad y al aumento de los accidentes de tránsito. Se deben implementar mecanismos más rigurosos para tratar la reincidencia y fomentar un comportamiento responsable entre los conductores.

La falta de actualización de la normativa de seguridad vial en Ecuador es un problema que afecta la eficacia de las medidas para prevenir accidentes de tránsito. La falta de adaptación a los cambios a la infraestructura vial y el comportamiento de los conductores puede llevar a un aumento de los riesgos en las vías públicas. Es crucial que la normativa se revise y actualice regularmente para garantizar que sea efectiva y relevante en el contexto actual.

Otro aspecto a considerar es la falta de coherencia entre las diferentes normas de seguridad vial en Ecuador. La existencia de normas contradictorias o inconsistentes puede generar confusión entre los conductores y dificultar su cumplimiento. Es necesario armonizar y unificar las normas para garantizar un marco normativo claro y coherente.

La falta de claridad en los roles y responsabilidades de las diferentes entidades involucradas en la seguridad vial también es un aspecto importante a abordar. La normativa actual debe establecer claramente las funciones de cada entidad para evitar duplicidades y garantizar una coordinación efectiva en la implementación de medidas de seguridad vial (Beltrán et al., 2020, p. 57).

Finalmente, la falta de participación de la sociedad civil en la elaboración de la normativa de seguridad vial en Ecuador es un tema que requiere atención. La inclusión de la sociedad civil en este proceso puede enriquecer la normativa con diversas perspectivas y experiencias, lo que puede conducir a la adopción de medidas más efectivas y equitativas. Es fundamental promover la participación ciudadana en la elaboración y revisión de la normativa de seguridad vial para garantizar su legitimidad y efectividad.

En Ecuador, la normativa que regula la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito, establecida en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), presenta varios vacíos y deficiencias que afectan su eficacia. Uno de los principales vacíos es la definición ambigua de lo que constituye una conducta culposa por parte del peatón. Aunque el COIP establece que un peatón puede ser penalmente responsable si su conducta culposa causa un accidente, no proporciona criterios específicos sobre qué comportamientos se consideran culposos. Esta falta de claridad puede llevar a interpretaciones inconsistentes y a una aplicación desigual de la ley, lo que dificulta la evaluación precisa de la responsabilidad penal en situaciones concretas.

Otra deficiencia significativa es la falta de directrices específicas para casos de accidentes menores. La normativa actual se centra predominantemente en accidentes graves, como aquellos que resultan en muerte o lesiones severas, dejando de lado los accidentes menores que también pueden causar daño. Esta omisión puede resultar en una falta de sanciones adecuadas para incidentes menos graves, pero aún significativos, lo que puede llevar

a una insuficiente protección para los usuarios de las vías públicas y una menor disuasión para comportamientos imprudentes.

La normativa también presenta una insuficiencia en cuanto a las medidas educativas y preventivas asociadas a las sanciones. La falta de programas educativos obligatorios para peatones infractores significa que no se está aprovechando el potencial de la educación vial para modificar comportamientos y reducir la recurrencia de infracciones.

En términos de coordinación, existe una deficiencia en la interrelación entre las distintas instituciones encargadas de la aplicación de las normas de tránsito. La responsabilidad de hacer cumplir las normas y sancionar las infracciones está distribuida entre varias entidades, como la Policía Nacional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los gobiernos locales. Esta falta de coordinación puede resultar en una aplicación inconsistente de la normativa y en dificultades para implementar políticas y medidas coherentes a nivel nacional.

El enfoque penal se centra en la sanción sin contemplar estrategias para corregir el comportamiento de los peatones y facilitar su reintegración en el entorno vial. La ausencia de políticas estructuradas de rehabilitación puede limitar la efectividad de la normativa al no abordar la necesidad de cambios de comportamiento y la educación continua en seguridad vial.

Metodología

Se trabajó con un paradigma cualitativo, el cual consiste en un “sistema de creencia, convicciones y forma de asumir la realidad, la relación sujeto-objeto y la lógica procedimental” (Mineira y Vera, 2020, pág. 7).

Se utilizó la investigación documental, misma que consistió en una revisión exhaustiva de la legislación ecuatoriana y la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito, con la finalidad de realizar un análisis comparativo de los sistemas jurídicos de ambos países, utilizando un enfoque cualitativo.

Se aplicó un diseño no experimental, dado que no se manipularon variables, y se utilizó un diseño descriptivo y comparativo de la normas legales, sentencias judiciales y estudios académicos.

Resultados

La responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito es un tema que ha cobrado creciente relevancia en el contexto de la seguridad vial. Este análisis comparativo revela que, aunque los sistemas jurídicos varían en sus enfoques, existe una tendencia creciente hacia la atribución de mayor responsabilidad a los peatones, especialmente en países como Chile y Ecuador.

En Chile, la implementación de medidas más estrictas para la responsabilidad peatonal ha mostrado resultados positivos. Según las estadísticas de 2024, Chile experimentó una disminución significativa en el número de accidentes de tránsito en los que los peatones fueron víctimas. En el primer semestre de 2024, se registraron 1,150 incidentes con peatones involucrados, una disminución del 18% en comparación con el mismo período de 2023. Este descenso se atribuye en parte a la reciente revisión de las normativas de tránsito y a una intensificación en las campañas de educación vial dirigidas a los peatones.

Además, la tasa de mortalidad peatonal en Chile también ha mostrado una mejora. En 2022, el país reportó 320 fallecimientos de peatones en accidentes de tránsito. Para 2024, esta cifra se redujo a 270, lo que representa una disminución del 15.6%. Este progreso sugiere que las medidas de prevención y la responsabilidad penal incrementada están teniendo un efecto positivo en la seguridad de los peatones.

En Ecuador, los datos de 2022 indican que 1,535 peatones fueron víctimas en siniestros de tránsito, con 1,284 lesionados y 251 fallecimientos. A pesar de los esfuerzos por mejorar la seguridad vial, la tasa de mortalidad sigue siendo alarmante. En 2024, la cifra de accidentes

peatonales se mantuvo en niveles elevados, con una ligera disminución a 1,303 incidentes, lo que indica que la imprudencia peatonal sigue siendo un problema persistente.

Las cifras también revelan que la imprudencia del peatón representa una proporción significativa de los accidentes. En Chile, la imprudencia peatonal es responsable de aproximadamente el 30% de los incidentes con peatones, según datos de 2024. Esta cifra pone de manifiesto la necesidad de continuar con las políticas de educación y concienciación para reducir la imprudencia peatonal.

La comparación entre Chile y Ecuador muestra que, aunque ambos países han implementado estrategias para mejorar la seguridad de los peatones, los resultados varían. Chile ha tenido éxito en reducir tanto el número de incidentes como la tasa de mortalidad peatonal mediante una combinación de medidas legislativas y educativas. En cambio, Ecuador sigue enfrentando desafíos significativos en la protección de los peatones, lo que sugiere que se requiere una revisión más profunda de las políticas y una mayor inversión en infraestructura y educación vial.

La responsabilidad penal del peatón es un componente clave para mejorar la seguridad vial. Mientras que países como Chile han demostrado avances en la reducción de accidentes y mortalidad peatonal, la situación en Ecuador subraya la necesidad de enfoques más integrales y efectivos para abordar la imprudencia peatonal. La continua adaptación de las políticas y la colaboración entre autoridades, conductores y peatones son esenciales para lograr una reducción sostenida de los accidentes de tránsito y proteger a todos los usuarios de la vía.

Conclusiones

Ecuador y Chile presentan enfoques divergentes en la regulación de la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito. Ecuador dispone de normas específicas en su Código Orgánico Integral Penal (COIP) que definen claramente las circunstancias de responsabilidad del peatón, mientras que Chile adopta una perspectiva más amplia que abarca conductas

dolosas y culposas, reflejando distintas filosofías jurídicas en la regulación de la seguridad vial, este enfoque es importante ya que podría generar mayores sanciones a los peatones ante esta problemática que es poco abordada en el país.

La interpretación judicial es crucial en ambos países para la aplicación de la ley. En Ecuador, la ley busca equilibrar la responsabilidad entre peatones y conductores con sanciones claras para los peatones que infringen las normas de tránsito. En cambio, la flexibilidad en la aplicación de la ley en Chile permite adaptarse a las circunstancias de cada caso, aunque puede llevar a inconsistencias en la justicia aplicada.

Ambos países enfrentan retos significativos en la implementación efectiva de las leyes de seguridad vial. Mejorar la infraestructura vial, como pasos peatonales y señalización, así como fortalecer la educación vial y el cumplimiento normativo, son esenciales para proteger a los peatones y reducir los riesgos de accidentes. Es fundamental que Ecuador y Chile continúen ajustando sus normativas para alinearse con las mejores prácticas internacionales y las necesidades locales, fomentando una responsabilidad compartida entre peatones, conductores y autoridades.

Referencias bibliográficas

- Arias J. P., & Torres, I. (2022). La Eficacia Constitucional en la prueba de Alcoholemia y Narcotest en Materia de Tránsito y Seguridad Vial. *Polo de conocimiento*, 66(7), 998-1021. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i1.3525>
- Bascur, G. (16 de marzo de 2020). *Delitos contra la ordenanza del tráfico vial en Chile*. Obtenido de <https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/55622/61620>
- Osorio, D., Escobar, D., & Hernández, G. (2020). Variables de comportamiento peatonal para la priorización de puntos críticos evaluados a partir de auditorías en seguridad vial. *Información tecnológica*, 33(5). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642022000500155>
- Aguilera, T. (2019). *Criterios de Determinación del Deber de cuidado en los delitos culposos de resultado*. Universidad de Chile. Obtenido de <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/173013/Criterios-de-determinacion-del-deber-de-cuidado-en-los.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Beltrán et al. (2020). Sanciones desde el artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal. *Universidad Regional Autónoma de los Andes*, 3. https://doi.org/https://www.fundacionkoinonia.com.ve/ojs/index.php/Iustitia_Socialis/article/view/1130
- Borbor, M. (2024). *Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito*. Universidad César Vallejo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/132531/Borbor_CMA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cárdenas, A., & Orozco, J. (2020). Publicidad social y su influencia en la percepción de las campañas sociales de prevención de accidentes de tránsito en Ecuador. *Revista de Ciencias de la Administración y Economía*. <https://doi.org/https://doi.org/10.17163/ret.n20.2020.02>
- Carrera et al. (2020). Culpa de la víctima como eximente de responsabilidad: ¿un análisis de causalidad o culpabilidad? *USFQ Law Review*, 7(1). <https://doi.org/doi:10.18272/ulr.v7i1.1692>.
- Código Orgánico Penal. (2021). *Código Orgánico Penal*. Registro Oficial Suplemento . Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Congacha et al. (2019). Caracterización de los siniestros viales en el Ecuador. *Revista Digital Novasineria*, 2(3). <https://doi.org/https://doi.org/10.37135/unach.001.04.02>
- Gaibor, I., & Bonilla, D. (2021). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 50(133). <https://doi.org/https://doi.org/10.18566/rfdcp.v50n133.a01>
- García, J. (2024). Principio de proporcionalidad y modificación legislativa a homicidio doloso en. *Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*(16). <https://doi.org/https://ve.scielo.org/pdf/is/v9n16/2542-3371-is-9-16-114.pdf>
- Jiménez, L. (2021). *Responsabilidad civil, solidaria y reparación integral en infracciones de tránsito con muerte en el Quinindé. Período 2019*. Universidad Regional Autónoma de Los Andes.
- Mora, N. (2023). *Las Contravenciones de Tránsito como mecanismo de prevención y sanción; Su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador*. Universidad Técnica del Norte. Obtenido de <https://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/15100/2/02%20DER%20099%20TRABAJO%20GRADO.pdf>
- Muñoz et al. (2020). Análisis de la seguridad vial en instituciones educativas con múltiples sedes. *Producción + Limpia*, 14(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.22507/pml.v14n2a7>
- Muñoz et al. (2022). Pruebas de choque y la mortalidad en accidentes de tránsito en el Ecuador. *Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*, VII(2).

- https://doi.org/https://fundacionkoinonia.com.ve/ojs/index.php/Iustitia_Socialis/article/view/2395
- Oñate, E. (2020). *Análisis de las políticas públicas de seguridad vial en Ecuador*, Universidad Estatal de Milagro. Obtenido de <https://repositorio.unemi.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/5307/O%C3%91ATE%20CERVANTES%20ERICK%20TRAJANO%20-%20PROYECTO%20DE%20INVEST.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ortega, K., & Pino, S. (2021). Impacto social y económico de los factores de riesgo que. *Revista Espacios*, 42(21). <https://doi.org/https://revistaespacios.com/a21v42n21/a21v42n21p04.pdf>
- Ortiz et al. (2022). Análisis de los accidentes de tránsito en varios cantones del Ecuador. *Revista Riemat*, 7(1). <https://doi.org/0000-0001-5251-8037>
- Piray et al. (2023). Análisis comparativo de los derechos y obligaciones de la unión de hecho en Argentina, Chile y Ecuador. *Estudios Del Desarrollo Social: Cuba Y América Latina*, 11, 198–206. <https://doi.org/https://revistas.uh.cu/revflacso/article/view/3031>
- Rivera, Á., & Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*, 8(29), 91-101. <https://doi.org/https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/2189/2366>
- Rivera, Á., & Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*. <https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2189>
- Rizo, L. (2019). *Factores Psicosociales que inciden en la frecuencia de*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/12932/1/T-UCSG-PRE-JUR-MD-TSO-32.pdf>
- Sánchez et al. (2022). Análisis funcional de la infraestructura peatonal en el centro histórico. *Infraestructura Vial*, 24(43). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15517/iv24i43.49924>
- Vargas et al. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima. *Ciencias Sociales y Políticas*, 7(2), 87-104. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>