



Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: implicaciones jurídicas de su conducta

Criminal liability of pedestrians in traffic accidents: legal implications of their conduct

Responsabilidade criminal dos peões em acidentes de viação: implicações jurídicas da sua conduta

Fredy Patricio Barragán Pérez ^I

fredypatriciobarraganperez@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0008-3191-7918>

Andrés Sebastián Panchi Cerón ^{II}

andrespanchi@uti.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-6254-6936>

Correspondencia: fredypatriciobarraganperez@gmail.com

Ciencias Sociales y Políticas

Artículo de Investigación

*** Recibido:** 26 de junio de 2025 ***Aceptado:** 24 de julio de 2025 *** Publicado:** 08 de agosto de 2025

I. Universidad Indoamérica, Ecuador.

II. Universidad Indoamérica, Ecuador.

Resumen

Esta investigación analiza el comportamiento del peatón en los accidentes de tráfico desde el ámbito penal, tema que suele quedar en la sombra frente al protagonismo del conductor. Se parte del reconocimiento de que los peatones, en ocasiones, actúan de forma imprudente y ese descuido contribuye directamente al siniestro. Con una metodología cualitativa y un diseño descriptivo, se examinan las normas vigentes en Ecuador y se señalan los vacíos que impiden sancionar penalmente al peatón cuando cabe hacerlo. La revisión de doctrina y legislación muestra que la figura del peatón ha sido jurídicamente tratada apenas como espectador pasivo de un fenómeno donde, en realidad, puede ser protagonista activo. Así, el estudio busca ofrecer pistas que hagan la lectura del Derecho más equilibrada, coherente con el principio de seguridad vial y con el moderno enfoque del Derecho Penal. Se concluye, por tanto, que una reforma legal que reconozca la corresponsabilidad de todos los usuarios –peatones incluidos– elevaría la prevención, fortalecería la justicia y haría más seguro el espacio público.

Palabras Clave: Responsabilidad penal; Peatones; Accidentes de tráfico; Conducta temeraria; Seguridad vial; Derecho comparado.

Abstract

This research analyzes pedestrian behavior in traffic accidents from a criminal perspective, a topic that is often overlooked compared to the role of drivers. It is based on the recognition that pedestrians sometimes act recklessly, and this carelessness directly contributes to accidents. Using a qualitative methodology and a descriptive design, it examines current regulations in Ecuador and identifies the gaps that prevent pedestrians from being criminally sanctioned when appropriate. The review of doctrine and legislation shows that pedestrians have been legally treated merely as a passive spectator of a phenomenon when, in reality, they can be an active protagonist. Thus, the study seeks to offer insights that make for a more balanced interpretation of the law, consistent with the principle of road safety and the modern approach to criminal law. It concludes, therefore, that a legal reform that recognizes the shared responsibility of all users—including pedestrians—would enhance prevention, strengthen justice, and make public spaces safer.

Keywords: Criminal liability; Pedestrians; Traffic accidents; Reckless conduct; Road safety; Comparative law.

Resumo

Esta investigación analiza o comportamento dos peões em acidentes de trânsito numa perspectiva criminal, um tópico frequentemente negligenciado em comparação com o papel dos condutores. Baseia-se no reconhecimento de que os peões por vezes agem de forma imprudente, e esta imprudência contribui diretamente para os acidentes. Utilizando uma metodologia qualitativa e um desenho descritivo, examina a regulamentação atual no Equador e identifica as lacunas que impedem os peões de serem penalizados quando apropriado. A revisão da doutrina e da legislação mostra que os peões têm sido legalmente tratados apenas como espectadores passivos de um fenómeno, quando, na realidade, podem ser protagonistas ativos. Assim, o estudo procura oferecer insights que permitam uma interpretação mais equilibrada da lei, consistente com o princípio da segurança rodoviária e a abordagem moderna do direito penal. Conclui, por isso, que uma reforma jurídica que reconheça a responsabilidade partilhada de todos os utilizadores — incluindo os peões — melhoraria a prevenção, reforçaria a justiça e tornaria os espaços públicos mais seguros.

Palavras-chave: Responsabilidade criminal; Peões; Acidentes de trânsito; Conduta imprudente; Segurança rodoviária; Direito comparado.

Introducción

Los accidentes de tránsito siguen siendo un problema estructural para la salud pública y también para el acceso a justicia, ya que sus repercusiones van más allá de las carreteras y tocan la seguridad y la vida cotidiana de las personas. En este panorama, los peatones son uno de los grupos más expuestos al peligro y, de forma casi irónica, pueden convertirse ellos mismos en fuentes de riesgo. Tradicionalmente, el sistema penal ha puesto el peso del análisis sobre lo que hace el conductor, pero ahora se reconoce que ciertos actos peatonales -como cruzar en puntos no habilitados, ignorar semáforos o comportarse con imprudencia frente al tráfico- pueden contribuir de manera activa a que ocurra un siniestro.

Aunque la ley ecuatoriana establece obligaciones generales para todos los usuarios de la vía, incluidos peatones, todavía no queda claro cuándo y cómo se puede imputarles responsabilidad penal. Esta falta de precisión crea un vacío que, además de desarticular el principio de corresponsabilidad, desbalancea la aplicación del sistema de justicia penal. En efecto, como ha señalado García (2019), el peatón sigue tratándose, en muchos casos, como un espectador pasivo y se ignora el nexo causal que su conducta puede tener con el daño provocado. Castillo y otros

(2023) sostienen que la norma, para ser justa y técnica, debe mirar a todos los actores de la escena vial en pie de igualdad.

Partiendo de esa crítica, el presente estudio se propone investigar hasta qué punto el peatón puede ser penalmente responsable en un accidente de tráfico y qué consecuencias jurídicas emanan de su conducta bajo el actual marco normativo. Su meta es aportar una lectura más equilibrada del Derecho Penal, que reconozca que la seguridad en las calles es un deber compartido y que cada usuario, incluido el peatón, ha de cumplir obligaciones ajustadas a su potencial de causar daño.

METODOLOGÍA

Este estudio se basó en un enfoque cualitativo, que combina teoría con observaciones reales, al mirar casos concretos y estadísticas que ayudan a contar la historia. El método principal fue el exegético-jurídico, por medio del cual se pusieron sobre la mesa las normas vigentes en Ecuador, como el Código Orgánico Integral Penal (COIP), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y, claro, la propia Constitución, prestando especial atención a los principios de legalidad, proporcionalidad y debido proceso.

Simultáneamente, se usó un enfoque hermenéutico para leer y explicar esas reglas a la luz de la doctrina penal actual, considerando también los fallos de la Corte Nacional de Justicia y las sentencias de otras cortes latinoamericanas que viven realidades parecidas.

En la parte práctica de la investigación, se revisaron varias sentencias recogidas del sitio oficial de la Función Judicial. La búsqueda se centró en causas penales donde peatones fueron parte de accidentes de tránsito, y el período abarcado fue de 2020 a 2024. También se miraron estadísticas publicadas por la Agencia Nacional de Tránsito y la Organización Mundial de la Salud para poner en perspectiva cuántos siniestros involucraron a peatones y qué elementos del entorno, como caminos o señales, pueden estar agrandando el problema.

Con esta combinación de documentos judiciales y datos gubernamentales, fue posible confrontar lo que dice la ley con lo que realmente ocurre en las calles. El contraste mostró no solo las lagunas en las normas, sino también la fricción que existe entre la promesa de proteger a los ciudadanos y las condiciones materiales que todavía ponen en riesgo a los peatones en Ecuador.

DESARROLLO

La responsabilidad penal que puede recaer sobre un peatón involucrado en un accidente de tráfico es un asunto que reviste a la vez relevancia jurídica y preocupación social, pues examina hasta qué punto la libertad de movimiento personal puede ceder ante la necesidad de proteger a todos los usuarios de la vía. Por ende, el comportamiento del peatón debe valorarse no solo a la luz de las reglas escritas, sino también a partir de los efectos reales que su decisión, por pequeña que parezca, pueda producir sobre otras personas. Dado que la supervivencia y la integridad física son derechos que la Constitución resguarda con especial severidad, se torna imprescindible contar con un ordenamiento que especifique qué se espera del viandante y qué consecuencias jurídicas emergen si dicho estándar se tipifica, sobre todo cuando fallas de ese tipo acaban en lesiones o muertes. Un examen cabal de este tema, entonces, implica cruzar el estudio de las normas viales pertinentes, las cláusulas penales que castigan las actuaciones negligentes y, de modo paralelo, los mecanismos procesales que garanticen un debate equitativo en sede judicial (Armaza, 2025).

El análisis de la responsabilidad penal de los peatones en Ecuador comienza en el contexto constitucional y legal que, por un lado, protege derechos fundamentales y, por otro, regula la seguridad en las vías. Así, el artículo 66 de la Constitución asegura el derecho a la vida, la integridad física y la seguridad personal, y el artículo 76 establece el principio de legalidad penal, que impide castigar conductas a menos que una norma previa las califique expresamente como delito y fije la pena correspondiente. Este requisito, que forma parte del Estado constitucional de derechos y justicia, obliga a que cualquier decisión sobre responsabilidad penal repose en reglas claras, específicas y vigentes (Ramírez, 2021).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dedica un apartado específico a las obligaciones que tienen los peatones dentro del sistema de movilidad. Entre las exigencias más comunes figura hacerlo por cruces debidamente señalizados, acatar la luz de los semáforos y abstenerse de actos imprudentes que entorpezcan el tráfico o pongan en peligro su vida y la de otros. Aunque la norma prevé sanciones administrativas, como fotomultas o simplemente un aviso verbal, el texto no esclarece del todo qué consecuencias penales podrían surgir si una falta de ese tipo, por imprudencia grave, termina en lesiones serias o en la muerte de alguien.

La simple violación de una norma de tránsito por un peatón no equivale, por sí misma, a que ese individuo incurra en delito. El Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano (COIP) señala con claridad los requisitos que deben reunirse para calificar como culposos ciertos accidentes viales, incluyendo las lesiones culposas, contempladas en el artículo 397, y el homicidio culposo, descrito en el artículo 398. Dentro de ese esquema legal, solo procede atribuir responsabilidad penal al peatón cuando se demuestra que su conducta, ya sea un acto positivo o una omisión, fue suficientemente culpable, esto es, marcada por negligencia, imprudencia o impericia, y esa misma conducta guardó un nexo causal directo con el daño producido.

Para que se plantee una imputación penal a un peatón, deben darse tres condiciones: primero, que su acción u omisión haya quebrantado, de forma clara, un deber general de cuidado que la norma le exige; segundo, que esa conducta guarde una relación de causa-efecto directa con el daño que se produjo, ya sea una lesión grave o la muerte de alguien; y tercero, que el peatón hubiera tenido, en el momento de actuar, la posibilidad real de prever lo que podía pasar y de evitarlo. Estas exigencias suponen un análisis preciso de las singularidades del caso, evitando así convertir en delito conductas triviales o recurrir al castigo penal donde bastaría una advertencia administrativa o una acción formativa.

También hay que recordar el principio de mínima intervención, que aconseja reservar el Código Penal para aquellas conductas que afectan gravemente los bienes jurídicos, y que no pueden corregirse de manera efectiva por otras ramas del Derecho. Por tanto, un leve incumplimiento de la norma de tráfico jamás debería automatizar una pena; el reproche penal debe reservarse a los episodios en que la conducta haya creado un riesgo serio, perfectamente evitable, y en el que la inobservancia del deber de cuidado acabe materializándose en un daño tangible para un tercero.

Por consiguiente, el examen de la imputación penal del peatón requiere una aproximación que articule las garantías constitucionales con la lectura técnica del Código Orgánico Integral Penal y de la normativa sobre tránsito. Esta tarea, a su vez, sugiere la conveniencia de revisar el ordenamiento actual, incorporando de manera explícita los casos en que la actuación del peatón pueda acarrear responsabilidad penal, de modo que se fortalezca la coherencia del sistema y se fomente una cultura vial de corresponsabilidad en la que cada participante –incluidos los peatones– asuma sus deberes con seriedad y espíritu cívico.

Además, es necesario diferenciar la responsabilidad penal del peatón de otras formas de responsabilidad, como la civil o administrativa (Durán, 2023). Mientras la civil busca reparar el daño causado mediante indemnizaciones, y la administrativa se enfoca en sanciones no privativas de libertad, la penal persigue castigos más severos que implican restricciones a la libertad o imposición de medidas punitivas. En el contexto jurídico, esta diferenciación es crucial para garantizar que la sanción impuesta guarde proporcionalidad con la conducta y sus consecuencias, evitando que actos menos graves sean tratados como delitos. Así, la penalización solo procede cuando la conducta del peatón es gravemente negligente y produce daños significativos, lo que demanda una investigación exhaustiva y un juicio justo.

En el ámbito del Derecho Penal, la garantía del debido proceso se erige como la regla esencial que debe guiar la evaluación de la eventual culpabilidad de un peatón envuelto en un siniestro vial. No es suficiente que las autoridades sospechen que se quebrantó alguna norma de tránsito; procede demostrar, de acuerdo con los principios de culpabilidad y legalidad, que la conducta del peatón fue intencionada o negligentemente reprochable y que existe un nexo inmediato entre esa acción y el daño producido. La presunción de inocencia, el derecho a una defensa efectiva y la obligación de la Fiscalía de aportar la prueba son herramientas que blindan al ciudadano frente a decisiones caprichosas y sostienen la credibilidad del sistema penal. Solo un análisis minucioso, apoyado en evidencias objetivas y situadas en su contexto, puede dar fundamento a una condena legítima en un Estado que ha consagrado la protección de los derechos fundamentales.

Desde un enfoque social, es evidente que caminar por la calle coloca a los peatones entre los usuarios más expuestos e indefensos de la movilidad urbana. Los informes sobre siniestros viales, tanto en Ecuador como en otras partes del mundo, muestran que una cuarta parte o más de las muertes y lesiones severas recaen precisamente sobre este grupo. Esta cifra invita a actuar de forma amplia y no solo a castigar incumplimientos aislados. Programas de educación continua, calles bien iluminadas, pasos seguros y normativas que antepongan la vida a los vehículos tienden a prevenir más que cualquier multa. La respuesta penal, entonces, debe usarse con moderación, restringiéndose a los casos extremos en que la imprudencia del peatón convierta un error ordinario en un daño fácil de evitar (Organización Mundial de la Salud, 2023).

El tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito en Ecuador está dando pasos hacia una mayor profundidad y equilibrio. En lugar de limitarse a detectar conductas imprudentes del peatón, los tribunales comienzan a evaluar todos los elementos que interactúan en el hecho: calidad de la señalización, ángulos de visibilidad, graduación de la velocidad, condiciones del clima y características del entorno urbano. Este enfoque sistemático evita explicaciones apresuradas que desvían la responsabilidad sólo al peatón y permite que el juez admire, caso por caso, la corresponsabilidad que el principio de proporcionalidad exige (Espin & Medina, 2024). A su vez, el reconocimiento de tratados internacionales, como la Convención de Viena sobre Tránsito Vial, fortalece el deber estatal de crear reglas y dispositivos que cuiden, sin excepción, a todos los usuarios de la vía.

Es fundamental que el personal del sistema de justicia reciba capacitación específica en materia de tránsito y movilidad. Magistrados, fiscales y expertos técnicos deben dominar los conceptos básicos de ingeniería vial, medicina forense y criminología del tránsito para valorar los hechos con objetividad. Solo así se evitarán sentencias que, al ignorar la lógica del entorno, reproducen sesgos o castigos desproporcionados. Por otra parte, la mediación penal se presenta como una vía que, en incidentes menores, puede reparar el daño sin que intervenga necesariamente el aparato punitivo.

Lo que hoy se tipifica como delito debería distinguir, con mayor nitidez, al peatón eventualmente irresponsable de quien actúa de forma temeraria. Una norma que señale conductas imprudentes y las sancione con claridad aportaría coherencia al ordenamiento y reforzaría la prevención. El espacio vial es, por su naturaleza, un bien público, y la ley debe recordar constantemente que cada actor comparte la responsabilidad de preservar su integridad. En esa tarea, el Código no solo tutela ni instrumenta retaliación, sino que puede ofrecer, además, lecciones cotidianas de respeto, prudencia y convivencia pacífica en la movilidad (Ramírez, 2021).

Así también la Alcaldía Metropolitana de Quito (2024), la responsabilidad penal del peatón no puede analizarse aisladamente, sino dentro de un enfoque integral que considere la interacción entre diferentes actores del tránsito y las condiciones urbanas. Solo a través de políticas públicas coordinadas, educación vial, infraestructura adecuada y un sistema de justicia eficiente será posible disminuir la siniestralidad vial y garantizar la protección efectiva de los derechos fundamentales. La seguridad vial es una responsabilidad compartida que requiere la cooperación activa de la

sociedad, el Estado y cada individuo, en un esfuerzo conjunto por construir espacios urbanos seguros y respetuosos para todos.

Según Pérez (2022), la evolución tecnológica y la digitalización del tránsito han abierto nuevas oportunidades para mejorar la prevención y control de infracciones cometidas por peatones. El uso de cámaras de vigilancia, sensores y sistemas inteligentes en las vías permite una mejor documentación de los hechos y facilita la identificación precisa de responsabilidades. Estos avances tecnológicos contribuyen a una administración de justicia más eficiente y transparente, al proveer pruebas objetivas que reducen la subjetividad en la evaluación de la conducta del peatón. Sin embargo, también plantean desafíos en cuanto a la protección de datos personales y el respeto a los derechos fundamentales, por lo que su implementación debe estar acompañada de regulaciones claras y mecanismos de control adecuados.

Consolidar una cultura vial desde la infancia no es una tarea secundaria, sino un recurso clave para edificar una sociedad que use el espacio público con respeto y responsabilidad. Al incorporar la educación sobre movilidad en escuelas, barrios y comunidades se enseña más que reglas de tránsito; se cultiva una mirada preventiva ante el riesgo y un aprecio genuino por la vida. Así, los nuevos peatones y futuros conductores adquieren rutinas seguras, desactivan la indiferencia ante las señales y, en lugar de temer al castigo, aprenden a valorar al otro como principio de convivencia. Opino que la educación vial no puede seguir siendo un asunto pasajero encajado en campañas puntuales, sino que debe convertirse en una política de Estado continua, integrada y que atraviese generaciones. Ese compromiso con una movilidad segura tiene que arraigar primero en el aula, luego en la casa y en la comunidad en conjunto. Si esa base educativa se articula después con normas claras, sanciones equitativas y programas públicos bien pensados, podríamos empezar a sembrar una cultura preventiva y solidaria. Como apunta Carrión (2021), el objetivo no es sólo bajar números, sino humanizar el tránsito, convertir las calles en espacios de cuidado mutuo y asegurar que el derecho a llegar sano no dependa de la suerte, sino de nuestra responsabilidad compartida.

Responsabilidad penal del peatón

La responsabilidad penal del peatón se presenta como un concepto jurídico que cobra relevancia en situaciones en que su conducta, más allá de una mera infracción de tráfico, causa un perjuicio significativo. Aunque tradicionalmente el peatón es catalogado como el usuario más expuesto de

la vía pública, esa fragilidad no le otorga patente de corso frente al ordenamiento. El principio de igualdad jurídica impone a toda persona —ya sea quien camina o quien maneja— el cumplimiento de ciertos deberes mínimos en la esfera colectiva, sobre todo cuando su actuación pone en riesgo bienes de considerable valor, como la vida y la integridad física (Asamblea Nacional, 2021).

Desde la óptica del derecho penal, la imputación exige la presencia acumulativa de cuatro elementos: una conducta atribuible (acción u omisión), tipicidad (que la conducta esté prevista como delito), antijuridicidad (que infrinja efectivamente el ordenamiento) y culpabilidad (que haya dolo o culpa). Esta estructura es indiferente al papel que el sujeto desempeñe en la escena vial. En consecuencia, si el peatón actúa con descuido o arrobo —por ejemplo, cruzando en plena autopista o desoyendo el semáforo en rojo—, puede convertirse en autor penal cuando de su decisión deriva un resultado grave, como lesiones severas o la muerte de otra persona (Singaña, 2019).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) exige a los peatones que crucen por pasos cebra, acaten las luces de los semáforos y sigan las indicaciones de los agentes de tránsito. Quien desatienda esas obligaciones podrá enfrentar multas y otras sanciones administrativas. Sin embargo, si la falta provoca daños graves, su conducta podría ser investigada bajo el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en concreto en los artículos 145 y 152 que tipifican el homicidio y las lesiones culposas (COIP, 2022; Corte Nacional de Justicia, 2020).

Es preciso admitir que, aunque el peatón es la parte más frágil en la vía, en ciertas circunstancias puede provocar un accidente y ser considerado causa eficiente del mismo. Machado (2021) afirma que el derecho penal no puede ignorar a estos actores solo porque son vulnerables; basta que su acción cumpla los elementos del tipo penal para que se les atribuya responsabilidad. Esta perspectiva promueve una mirada objetiva y equilibrada de la justicia, que se fija en lo que se hace y no en la jerarquía social del autor.

La Convención de Viena sobre Circulación Vial, ratificada por Ecuador, delimita claramente lo que se espera de los peatones y subraya que cada persona en la vía actúe con una prudencia mínima. Tal disposición ha motivado a naciones latinoamericanas, como Colombia y Perú, a incluir en sus textos internos reglas concretas que atañan exclusivamente a quienes transitan a pie. Algún grado de presión similar enfrenta ahora Ecuador, que debe reformar su código penal para reflejar esta corresponsabilidad de forma equilibrada, ofreciendo tanto protección a los más vulnerables como una exigencia razonable a quienes caminan (Lázaro, 2021).

Por evidente que resulte, no puede ignorarse el escenario donde el hecho ocurra: un transeúnte en ruta urbana bien señalizada tiene muy diferentes posibilidades que otro en sendero rural desprovisto de marquesinas ni veredas. Esa realidad debería influir en el momento de imputar responsabilidad, de modo que no resulte arbitrario asumir que todos siempre pueden cumplir la norma. Cuando el entorno carece de cruces demarcados o de luz, hacer recaer toda la culpa sobre el peatón resulta desmedido. Por el contrario, allí donde existen cada uno de esos elementos, la falta de cuidado puede justificar sin reparo una medida punitiva (Castillo et al., 2023).

En definitiva, la responsabilidad penal del peatón debe entenderse dentro de una concepción global del tránsito, en la que cada agente peatones, conductores y ciclistas queda sometido, al menos en teoría, al mismo principio de legalidad. No se busca criminalizar al viandante, sino aceptar, en ciertas situaciones, que su decisión puede generar efectos jurídicos. De este modo, se favorece un sistema penal más equilibrado, aliado con el derecho a la vida y con la prevención general, donde la culpa no se mide por la fragilidad del rol, sino por el acto concreto y sus repercusiones (Medina et al., 2024).

Contexto y problemática del peatón en accidentes de tránsito

Tanto en las ciudades como en las localidades más pequeñas, los peatones siguen siendo el eslabón más frágil en la movilidad cotidiana. Salen a la calle porque tienen que hacerlo, pero esa necesidad los coloca casi siempre al borde del peligro, ya que los choques y las caídas aumentan sin tregua. Detrás de esos siniestros hay una mezcla de problemas: calles mal diseñadas, poca cultura sobre cómo moverse y convivir en el espacio público, actitudes temerarias de algunos caminantes y muchos conductores, y controles igualmente débiles sobre las reglas que deberían proteger a toda la gente que va a pie (Alessandrini et al., 2021).

Sin embargo, más que un asunto técnico, este desafío requiere un replanteamiento radical sobre cómo el Estado, la comunidad y cada persona entienden el concepto de movilidad. En muchas de nuestras ciudades, el diseño urbano ha favorecido indistintamente el paso de carros, dejando a los peatones siempre en un segundo plano. Aquí las aceras están rotas, los pasos cebra apenas se ven, los cruces carecen de semáforos y no hay un solo rincón que invite a caminar con tranquilidad. De ese modo, los ciudadanos se ven obligados a improvisar rutas, a tomar decisiones arriesgadas y, por desgracia, a aumentar el número de accidentes. Fuera del centro urbano, en los barrios periféricos

o en las zonas rurales, la situación es aún peor: falta luz, no hay señales y las calles son un zulaje de agujeros, tierra y miedo.

Desde una perspectiva crítica, hay que aceptar que la conducta del peatón, en ciertos contextos, también puede aumentar el riesgo en la vía. Acciones como cruzar de repente, revisar el teléfono mientras se camina o ignorar las señales no deben restarse importancia. No obstante, identificar estas fallas individuales no justifica culpabilizar exclusivamente al transeúnte; el problema necesita un examen completo que considere la escasa educación vial, la ausencia de políticas sostenidas y la falta de programas pedagógicos que empiecen desde la infancia.

Simétricamente, una porción significativa de quienes manejan actúa de forma habitual contra las reglas: ocupan áreas reservadas para peatones, exceden los límites de velocidad y conducen a alta velocidad frente a colegios o residencias. Esta realidad, agravada por la escasa supervisión policial, revela una cultura en la que la impunidad protege al vehículo y desdibuja la vida humana. Resulta inaceptable que la existencia diaria del peatón dependa, una y otra vez, de la prisa, la negligencia o la simple indiferencia de quienes están al volante.

Las estadísticas son abrumadoras. Según los últimos informes de la Agencia Nacional de Tránsito, un número elevado de muertos en carreteras ecuatorianas son peatones. Esa cifra no solo mide el drama cotidiano, sino que pone en duda si la prevención y el control que hoy tenemos son siquiera suficientes. Lo más inquietante es que sugiere que el diseño de nuestras ciudades y las prioridades del Estado deben cambiar ya, moviendo el foco hacia una movilidad segura que se entienda como un derecho de todos y no como un lujo de unos pocos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala, en su primer artículo, que el peatón debe ser el primero en la jerarquía de la movilidad. Sin embargo, ese principio todavía no se traduce, en el día a día, en medidas efectivas que lo protejan ni en una corresponsabilidad genuina de conductores, autoridades y ciudadanos. Aunque la norma asigna tareas a cada usuario de la vía, el respeto a esas obligaciones sigue siendo muy tenue, sobre todo porque falta vigilancia sistemática y la conciencia social todavía es limitada. Esa realidad prueba que cambiar la estadística no requiere solo mejores leyes, sino una transformación profunda de nuestra cultura cívica.

Por lo tanto, resulta esencial adoptar una estrategia integrada. La seguridad y equidad del peatón no puede quedar a merced de lo que cada persona haga por su cuenta. Es fundamental contar con un diseño urbano inclusivo, con educación vial presente en todos los niveles escolares, con campañas de sensibilización que no cesen y con una vigilancia que, sin excusas, castigue las

conductas peligrosas. De este modo podemos no solo reducir accidentes, sino convertir las calles en ámbitos de convivencia donde la vida humana prime sobre la prisa o la inercia burocrática.

Tipificación de conductas del peatón y su impacto jurídico

Los peatones que usan la vía pública no sólo tienen derechos, sino también deberes legales, y la ignorancia o el descuido en el cumplimiento de esos deberes puede acarrearles serias consecuencias. Durante muchos años se asumió que en cualquier accidente de tráfico la culpa recaía, casi por defecto, en el conductor, pero esa visión debe matizarse y aceptar que el peatón también puede actuar de forma imprudente. Cuando un peatón atraviesa sin mirar, por ejemplo, su conducta no sólo puede ser objeto de una multa administrativa, sino que, en ciertos casos graves, puede llegar a ser calificada como un delito si su decisión provoca o agrava un choque (Orrego, 2021). Reconocer esta posibilidad no busca castigar al que camina, sino corregir la cultura jurídica que ha dejado todo el peso en el volante, planteando una corresponsabilidad que haga más justo y seguro el espacio vial.

Entre las conductas que pueden perjudicar la responsabilidad del peatón sobresalen aquellas que ponen en riesgo los principios básicos de la seguridad vial. Cruzar avenidas rápidas por un lado, ignorar deliberadamente las pasarelas o saltar a la calzada sin mirar son hábitos más comunes de lo que se piensa. Aunque en general se les considere infracciones menores, cuando se cruzan umbrales de gravedad acaban produciendo lesiones serias. El principio de autoprotección deja claro que, además de ético, el peatón tiene la obligación legal de moverse en el espacio público con al menos un mínimo de cuidado. Tratarlo siempre como víctima absoluta simplifica el asunto y puede entorpecer una investigación penal imparcial y completa.

Si un conductor ignora un semáforo en rojo, un cartel de alto o la señalización específica en una zona escolar, el problema va más allá de tornar las calles desorganizadas; ese gesto puede, dependiendo de las consecuencias que produjera, ser tratado como un delito muy serio. El sistema penal no se limita a mirar si alguien actuó con mala fe deliberada; también da espacio a castigar las imprudencias que, a simple vista, podría evitar quien iba al volante. Por lo tanto, un peatón tampoco debería refugiarse sólo en su fragilidad cuando decide cruzar por un lugar prohibido, poniendo en riesgo a otros. En una red de transporte inclusiva, tanto los automovilistas como quienes caminan, montan en bicicleta o utilizan el transporte público se deben medir con expectativas de cuidado equiparables.

En Ecuador, aunque hay pocos precedentes judiciales que evalúen la responsabilidad penal del peatón, eso no equivale a carecer de norma. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial asigna deberes claros a quienes caminan por la vía, y el Código Orgánico Integral Penal tipifica condenas por homicidio y lesiones culposas que pueden, en ciertos escenarios, imputarse a transeúntes. La fórmula legal pide, por tanto, una indagación pormenorizada que examine cada incidente y establezca de forma objetiva si realmente el peatón contribuyó al resultado dañino. La tarea del juzgador es, por lógica, eludir dos extremos opuestos: ni tratar al peatón como víctima predestinada, ni sancionarlo severamente sin prueba contundente de su culpa. En el ámbito civil, la responsabilidad del peatón adquiere un peso considerable, sobre todo cuando se trata de reparar de forma completa los daños que él mismo provoca. Aunque la lógica cotidiana asocie las colisiones o los atropellos fundamentalmente a quienes manejan, el comportamiento de un peatón imprudente puede dar origen a accidentes que causan lesiones o quebrantos materiales. Esa real posibilidad hace que en muchas ocasiones los tribunales deban lidiar con la figura de la concurrencia de culpas, analizando, paso a paso, el grado de culpa que le toca a cada parte en un evento concreto. Por ende, la cultura jurídica debería moverse hacia una mirada más equilibrada, que además de imponer castigos justos contemple medidas restaurativas y preventivas útiles para reducir futuros incidentes.

Conviene añadir que, para que el Derecho penal pueda imputarle a un peatón un comportamiento delictivo, deben concurrir todos los elementos típicos, esto es, acción u omisión, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, en esa secuencia. No basta con señalar que quebrantó una norma de tráfico; hay que probar que esa infracción fue el vínculo causal inmediato del daño, que el peatón era consciente del riesgo y que, en último término, pudo optar por otra conducta menos peligrosa. Esa exigencia funciona como un filtro que evita que la vía penal se convierta en un instrumento arbitrario y, de hecho, obliga al Estado a fortalecer sus equipos de investigación, su peritaje vial y la forma en que valora las pruebas recabadas.

Desde la perspectiva de las políticas públicas, aumentar la dureza de las sanciones no es la solución más útil. Las experiencias internacionales indican que la educación vial resulta efectiva cuando empieza en la infancia y se arraiga en la cultura de la ciudad. Los peatones deben aprender no solo sus derechos, sino, igualmente, sus deberes. Tener normativa de tránsito es valioso, pero eso se sostiene solo si esa norma va acompañada de calles seguras, buena señalización y campañas que promuevan una movilidad empática y responsable.

La imputación penal al peatón no debe verse como un castigo aislado, sino como una pieza dentro de un conjunto normativo que busca bajar los accidentes en las vías. La regla general es que el Código Penal actúe como último recurso, cuando fallaron la educación, la infraestructura y las estrategias preventivas. Aceptar que el peatón también es responsable en determinadas circunstancias no significa dejarlo sin protección, sino pedirle, igual que a los demás ciudadanos, un mínimo de cuidado. Solo en un escenario donde conductores, ciclistas y peatones cumplan sus responsabilidades puede lograrse una verdadera justicia vial.

Implicaciones jurídicas y sociales de la responsabilidad penal del peatón

Cuando un peatón causa un accidente, las leyes no miran para otro lado y las consecuencias pasan del papel a la vida real. Aunque durante años se ha creído que los caminantes sólo pueden ser víctimas en la calle, también deben seguir reglas que protegen a todos, desde automovilistas hasta ciclistas. Si alguien cruza en rojo, camina por el centro de la carretera o hace algo que frena el tráfico, el sistema puede decidir que esa acción merece un castigo penal. Misterio, estos actos, que muchos ven como tonterías, crean peligros que ayunan no sólo la suerte del infractor, sino la del conductor que nunca vio lo que iba a pasar. Ante estas situaciones, el juez tiene que moverse guiado por lo que dice el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y por otras normas que aclaran cómo tratar a un peatón que se excede (Corte Nacional de Justicia, 2020).

Las leyes sobre tránsito no pueden seguir viendo al peatón sólo como víctima: deben aceptar que la persona que camina también participa, activa y responsable, del tráfico por las calles. Por tanto, la regulación moderna tiene que equilibrar la protección de ese caminante con el cumplimiento de sus deberes cuando cruza o se mueve junto a vehículos.

Dicho esto, castigar penalmente a una persona que camina exige mirar cada caso con lupa. Primero, debe quedar claro que realmente hizo algo, o dejó de hacerlo, que encaje en un tipo de delito y que eso estuvo directamente ligado al daño que se produjo. No todas las faltas llevan a la cárcel, y menos si no hay prueba de que hubo dolo, es decir, que la persona actuó con intención de perjudicar, o culpa, que es descuido grave. El principio de que cada quien responde sólo por lo que pudo controlar obliga a que cada sanción repose en evidencias objetivas y proporcione tranquilidad de que la culpabilidad está demostrada más allá de toda duda. Así, el Código prevé desde advertencias

o trabajos en la comunidad, hasta un juicio completo cuando ocurren lesiones o muertes. De esto se sigue que el castigo no surge porque el peatón sea frágil, sino porque faltó al deber de cuidar a quien comparte la vía (Asamblea Nacional, 2021).

El derecho penal nunca debería aplicarse de forma automática ni simplona. Cuando un peatón es acusado de romper la ley, hay que mirar su contexto: si realmente entendía la norma y qué condiciones había en la calle o la avenida donde estaba.

Las posibles consecuencias de esa imputación van más allá de un fallo de un juez. También importan las repercusiones que la sociedad siente cada día. La más clara es la necesidad de que todos, incluso quienes caminan, entiendan que son responsables de mantener la vía segura. Este punto intenta desterrar la idea de que solo los conductores deben cumplir reglas y cargar con deberes. Al estar en la calle, el peatón interactúa constantemente con las normas y con los demás actores que comparten el espacio. Por eso, cuando llega una sanción, se busca prevenir y no castigar por placer: la meta es dejar claro cuáles son las fronteras del buen comportamiento en lugares públicos.

Aplicar una multa o aviso al peatón de forma razonada y visible no solo castiga, sino que enseña a la comunidad que el cuidado de la vía es un trabajo de todos.

A veces, cuando pensamos en multas y castigos, olvidamos que tras cada infracción hay una persona real. Muchas veces, los peatones cruzan la calle de prisa porque llevan un bebé al médico, no porque sean irresponsables. Si solo se les castiga sin mirar la historia detrás de la calle, terminamos acusando a quienes ya han estado desprotegidos. Por eso, el juez debe tener en la cabeza la medida justa y, en lugar de solo multas, ofrecer clases breves o talleres que de verdad ayuden a la gente a andar más segura. Al final, todos aprendemos sin romper la dignidad de nadie (Castillo et al., 2023).

Una forma moderna de entender las leyes no puede limitarse a golpear con el lápiz, sino que debe ofrecer caminos que enseñan sin herir. Educar, construir pasos seguros y dar voz a las comunidades vulnerables son tareas tan cruciales como la multa.

También es importante ver las cosas desde el punto de vista de las víctimas. Cuando un peatón juega con imprudencia y causa un choque que hiere o mata, la gente espera una reacción clara y firme. Las familias tienen derecho a saber qué pasó de verdad, a que se señale al que falló y a que todos los daños, grandes y pequeños, se reparen sin excusas. Si la ley se queda callada, la sensación de impunidad crece y la confianza en las instituciones se desgasta. Por eso, un examen imparcial que mire lo que hizo cada uno es clave para que, al menos, sigamos creyendo que la justicia puede funcionar (Durán, 2023).

Reparar el daño no debe limitarse a pagar cuentas. Incluir gestos simbólicos, acciones restaurativas y ayuda comunitaria hace que la justicia se sienta más real y da un poco de dignidad al dolor que soporta la víctima, cuidando así el vínculo entre la gente y las instituciones.

También hay que dejar claro que el peatón, aunque parece más frágil que un coche, no está libre de cumplir reglas legales. Pensar así puede sonar protector, pero desde un punto de vista que quiere igualdad ante la ley, acaba siendo arriesgado. Para que las calles sean realmente seguras, todos —conductores, ciclistas, motociclistas y peatones— tienen que compartir las mismas responsabilidades. Si alguien decide saltarse esas tareas, se rompe el equilibrio y se siguen reproduciendo situaciones peligrosas. La norma no juzga según estereotipos sobre quién está más expuesto, sino por lo que realmente ocurre cuando una persona actúa (Junqui y Vélez, 2024).

Ver al peatón como un ser jurídico incapaz es, en el fondo, una forma escondida de discriminarlo. Al otorgarle deberes se refuerza su voz, se afirma que también es ciudadano activo y se reconoce su lugar legítimo dentro del sistema vial.

La idea de que la ley penal alcance al peatón está pensada solo para los casos más extremos, como un recurso de última línea. Su objetivo no es castigar por puro gusto, sino evitar futuros incidentes, reparar el daño causado y enseñar a no volver a tropezar. Nadie discutiría que hay que sancionar si alguien hiere a otro por andar distraído o por cruzar como si la calle no existiera, pero eso no quita que el Estado deba mejorar los pasos peatonales, lanzar avisos visibles, educar a los niños desde el aula, vigilar de verdad y ofrecer un espacio pacífico donde las partes se arreglen sin odio. Con esas acciones, los choques disminuirán y las calles vivirán en mejor armonía (Andrade et al., 2023).

Por lo tanto, el castigo penal no puede ser el corazón de la seguridad vial, sino esa última salida a la que recurrimos cuando todo lo demás falla. La verdadera revolución llegará el día en que prevenir, construir y educar cuesten y manden tanto como dar latigazos al infractor.

Conclusiones

Aunque los peatones suelen considerarse la parte más frágil del tráfico, eso no significa que estén fuera de la ley. En una ciudad donde coches, bicicletas y transeúntes comparten la misma vía, lo que cada uno hace o deja de hacer impacta la seguridad de todos. Si una persona camina distraída por la calzada, salta un semáforo en rojo o cruza a prisa por una avenida, puede provocar un accidente grave y, por lo tanto, asumir parte de la culpa. En Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal deja muy claro que un comportamiento temerario en la acera o cerca de ella puede tener consecuencias penales, siempre que se respete el principio de que nadie es castigado sin una norma específica que lo dicte. Al incluir al peatón en este esquema, la ley refuerza la idea de que la justicia debe ser pareja: todos los ciudadanos, sin excepción, responden por los daños que causan a la vida y a la integridad de los demás.

Las reglas del derecho penal pueden tocar a los peatones, pero hay que manejarlas con mucho cuidado. No podemos meter la misma vara de medida si el infractor vive en una zona con calles llenas de baches, poca luz y señales que nadie ve. Es crucial que, en lugar de lanzar un castigo inmediato, se piense en educación, alerta temprana y en reparar el daño causado. Esto vale especialmente para faltas menores o para personas que ya llevan encima el peso de otras desventajas.

Admitir que todos somos responsables de la seguridad en la vía pública significa cambiar de fondo nuestra forma de ver la convivencia. La meta no es encontrar a un culpable, sino crear un espacio donde cada quien respete al otro. Reconocer que el peatón también puede ser penalmente responsable es útil, pero ese paso solo tiene sentido si viene acompañado de aceras bien construidas, campañas de aviso que nunca se detengan y modos sencillos de arreglar desacuerdos sin llegar a los juzgados. Así empezaremos a tener ciudades donde moverse, ya sea caminando, en bici o en auto, sea justo, inclusivo y sostenible.

Referencias

(s.f.). Obtenido de <https://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>

Alcaldía Metropolitana de Quito. (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2024-2033. Alcaldía Metropolitana de Quito

. Obtenido de

https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Sesiones%20de%20Concejo/2024/Sesi%C3%B3n%20061%20Extraordinaria%2024-05-10/IC-ORD-CPEYCUS-2024-002/INF%20DO%20PUGS-PMDOT/RESP%20CUMP%20RES/RESP-SCCPEYCUS-014-2024/SGP/01%20AP%C3%8

Alessandrini et al. . (2021). Ciudades Politicas y Urbanas . Quito: FLACSO.

Andrade et al. (2023). Auditoría de Seguridad Vial en la Av. Simón Bolívar, Sector La Argelia, DMQ. Quito: UIDE. Obtenido de <file:///C:/Users/DELL%20PC/Downloads/UIDE-Q-TMGT-2024-11.pdf>

Armaza, D. J. (2025). Revisión de la literatura sobre las infracciones de transito. SciELO Preprints.

Asamble Nacional . (2021). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial . Registro Oficial . Obtenido de <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>

Carrión et al. . (2021). Ecología política urbana ante el cambio climático. FLACSO . Obtenido de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/58413.pdf>

Castillo et al. . (2023). La Conciliación en Muerte Culposa en Accidente de Tránsito Ocasionada por Vehículo Particular, al Amparo de la Mínima Intervención Penal en el Estado Constitucional de Derechos. Loja : Universidad Nacional de Loja. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/items/6ec12493-bc01-4a74-b2d1-4116952326e5>

Chacón et al. (2024). Quito cómo vamos. Informe de Calidad de Vida. Obtenido de <https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2025/01/INFORME-DE-CALIDAD-DE-VIDA-2024.pdf>

Código Orgánico Integral Penal. (2022). Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014. Quito: Código Orgánico Integral Penal . Obtenido de <https://www.tce.gob.ec/wp-content/uploads/2022/01/Codigo-Organico-Integral-Penal.pdf>

- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, COIP. (2021). CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, COIP. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014: http://defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Corte Nacional de Justicia. (2020). Aplicación de la Pena en el Delito de Tránsito Lesiones. Quito : Corte Nacional de Justicia . Obtenido de https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/transito/027.pdf
- Cruz, A. (2024). Plan de Desarrollo Municipal 2024 - 2027 "Sabaneta, una Ciudad al Siguiente Nivel". Sabaneta : Alcaldía de Sabaneta . Obtenido de <https://sabaneta.gov.co/files/allfiles/2024-05-09-10-31-06.pdf>
- Durán, R. (2023). Homicidio imprudente en el tránsito vial: jurisprudencia contradictoria a partir de dogmática aplicada incorrectamente. Revista del Poder Judicial vol.15 no.19 . Obtenido de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2663-91302023000100399
- El Comercio. (10 de agosto de 2024). Y si, el peatón también tiene derechos y obligaciones. El Comercio . Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/desafios-peaton-calles-quito-trabajos.html>
- Erazo et al. (2020). La Culpabilidad e Inculpabilidad en a Legislación Colombiana. Universidad Libre Seccional Pereira. Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/30026/CD0150.pdf?sequence=1&isAllowed=ymj>
- Espin, G., & Medina, V. (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo. Avances Multidisciplinarios en Innovación y Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>
- García, V. (2019). Entornos Virtuales De Aprendizaje, Un Éxito En Educación. Academia. Obtenido de https://www.academia.edu/43823247/Entornos_Virtuales_De_Aprendizaje_Un_%C3%89xito_En_Educaci%C3%B3n

- Hospitala Básico Municipal de la Parroquia El Valle. (2023). Estudio de Impacto Ambiental. Cuenca: Hospital Municipal. Obtenido de https://www.cuenca.gob.ec/system/files/EsIA_HBM-El-Valle_Completo-signed.pdf
- Junqui, R. M., & Velez, H. W. (2024). Análisis de responsabilidad penal de peatones como principales autores en infracciones y contravenciones de tránsito. *Ciencia Latina Revista Multidisciplinar*, Vol.8, N°23.
- Lázaro, G. (2021). La defraudación de la Confianza Legítima ¿Es un Fundamento Autónomo de Responsabilidad del Estado? Bogotá: Universidad Externado de Colombia . Obtenido de <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/9f4aa1d6-3631-4ee1-a290-223c0e71efca/content>
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL -. (2018). Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Machado, C. (2021). Tipificación del pánico financiero en la legislación ecuatoriana. Quito : Universidad Andina Simón Bolívar . Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8196/1/T3581-MDE-Machado-Tipificacion.pdf>
- Medina et al. . (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo. *Avances Multidisciplinarios en Innovación y Desarrollo Social*. Obtenido de <https://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>
- Mir, S. (2024). *Derecho Penal Parte General* . Editorial Reppertor.
- Montalvo et al. . (2024). Desafíos actuales del Derecho penal y la política criminal en Alemania y Latinoamérica. Barranquilla : Universidad del Atlántico . Obtenido de https://www.sigla-cp.org/wp-content/uploads/2024/07/FINAL-Tagungsband_Wuerzburg-2024-Eckhaus-Verlag.pdf
- Natalia, C. (2017). Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, Año 2016. Universidad Central del Ecuador . Obtenido de

<https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/142a9500-029f-45a9-b4c5-5ce81ba7d41f/content>

Nieto et al. . (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo. Avances Multidisciplinarios en Innovación y Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>

Organización Mundial de la Salud . (2023). Traumatismos causados por el tránsito. Organización Mundial de la Salud . Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Orrego, J. (2021). De la Responsabilidad Civil en general y de la responsabilidad extracontractual en particular: Delitos y Cuasidelitos Civiles. Responsabilidad Extracontractual. Obtenido de https://www.juanandresorrego.cl/assets/pdf/apu/ap_9/Responsabilidad%20Extracontractual.pdf

Ramírez, C. (2021). Criterios sobre inteligencia y aplicación de la ley. Obtenido de https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion_CNJ/criterios/Criterios%20penales.pdf

Ruíz, L. (2023). Vulneración a la seguridad Vial, Derecho Penal . Ambato : Pontificia Universidad Católica del Ecuador . Obtenido de <https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/c16d5a03-8be2-48fe-86f1-9c7bf29adf4e/content>

Singaña, J. (2019). La omisión y la posición de garante en el Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano. Quito: Universidad Central del Ecuador . Obtenido de <https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/dd953103-db0c-4250-8822-99016cff62c4/content>

Velarte et al. . (2020). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana . Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre . Obtenido de <https://opsevi.intrant.gob.do/wp-content/uploads/2020/08/Plan-de-peatones-INTRANT-Digital.pdf>.

© 2025 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).