



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR**



**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS**

**CARRERA DE DERECHO**

**PROYECTO DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIA LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**TÍTULO:**

“Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”

**AUTOR:**

Gilson Javier Yuccha Labre

**TUTOR:**

Dr. Ángel Teodoro Naranjo Estrada

Guaranda – Ecuador

2023

## CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Ángel Teodoro Naranjo Estrada, en mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, designado por disposición de Consejo Directivo, CERTIFICO: que el señor: Gilson Javier Yuccha Labre, egresado de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Escuela de Derecho, ha cumplido con su trabajo de grado previo a la obtención del título de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República; con el tema: **“Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”**, mismo que ha cumplido con todos los requerimientos exigidos por la institución, siendo la misma de su propia autoría, por lo que se aprueba.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad, facultando a la interesada a hacer uso de la presente, así como también se autoriza la presentación para la calificación por parte del jurado respectivo.

Atentamente:



Dr. Ángel Teodoro Naranjo Estrada

**TUTOR**

# DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA

## DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA

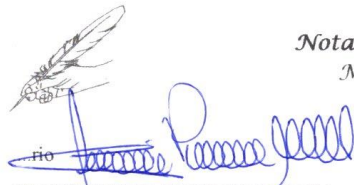


Yo; Gilson Javier Yuccha Labre, egresado de la Escuela de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, de la Universidad Estatal de Bolívar, juramento declaro en forma libre y voluntaria que el presente Proyecto, con el tema: **“Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”**, es de mi autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo la recopilación bibliográfica tanto de libros, revistas, publicaciones, así como de artículos de legislación Ecuatoriana para el presente trabajo investigativo.

Atentamente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Gilson Yuccha Labre", written over a horizontal line.

Gilson Javier Yuccha Labre  
C.I. 1850435114



**Notaria Tercera del Cantón Guaranda**  
Msc. Ab. Henry Rojas Narvaez  
Notario



N° ESCRITURA 20230201003P00524

**DECLARACION JURAMENTADA**

**OTORGADA POR:**

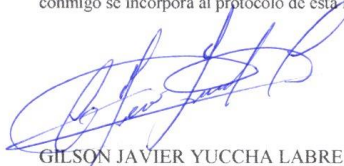
GILSON JAVIER YUCCHA LABRE

**INDETERMINADA**

**DI: 2 COPIAS L.L**

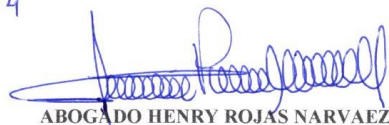
Factura: 001-001-000013049

En la ciudad de Guaranda, capital de la provincia Bolívar, República del Ecuador, hoy día diez de marzo del dos mil veintitres, ante mi Abogado HENRY ROJAS NARVAEZ, Notario Público Tercero del Cantón Guaranda, comparece el señor GILSON JAVIER YUCCHA LABRE soltero, domiciliado en el Barrio Paraiso de la parroquia Tisaleo del Cantón Tisaleo y de paso por esta ciudad de Guaranda, celular número 0961586972, correo electrónico es [gilsonyucchalabre@hotmail.com](mailto:gilsonyucchalabre@hotmail.com) por sus propios derechos, obligarse a quien de conocerla doy fe en virtud de haberme exhibido sus documentos de identificación y con su autorización se ha procedido a verificar la información en el Sistema Nacional de Identificación Ciudadana; bien instruido por mí el Notario con el objeto y resultado de esta escritura pública a la que procede libre y voluntariamente, advertido de la gravedad del juramento y las penas de perjurio, me presenta su declaración Bajo Juramento declara lo siguientes Previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la Republica, manifestó que los criterios e ideas emitidas en el presente trabajo de investigación titulado: "Responsabilidad Penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022", es de mi exclusiva responsabilidad en calidad de autor. Es todo cuanto puedo declarar en honor a la verdad, la misma que la hago para los fines legales pertinentes. HASTA AQUÍ LA DECLARACIÓN JURADA. La misma que queda elevada a escritura pública con todo su valor legal. Para el otorgamiento de la presente escritura pública se observaron todos los preceptos legales del caso, leída que le fue al compareciente por mí el Notario en unidad de acto, aquel se ratifica y firma conmigo se incorpora al protocolo de esta Notaria la presente escritura, de todo lo cual doy fe. -



GILSON JAVIER YUCCHA LABRE

C.C. 1850435114



ABOGADO HENRY ROJAS NARVAEZ



NOTARIO PUBLICO TERCERO DEL CANTON GUARANDA

## DEDICATORIA

El presente estudio está dedicado principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

A mis amados padres José Yuccha y Marina Labre, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño, apoyo y consejos para hacer de mí una mejor persona. *¡Ustedes son y serán mi ejemplo los amo!!!...*

A mis hermanas, Fabiola, Jessica, Myriam y Ángeles, pues son y han sido un ejemplo de lucha constante, gracias por sus palabras de aliento y su compañía. *¡Son mis tesoros las amo hermanas!....*

A mis sobrinos; José, Hernán, Yulieth, Camila Daniel, porque recordar mi niñez, fue y es lo más hermoso. *¡pequeños traviesos los amo!....*

A toda mi familia y amigos que es lo mejor y más valioso que Dios me ha dado.

*¡Todo esfuerzo vale la pena familia Yuccha Labre!*

*Gilson J. Yuccha L.*

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por su amor y su bondad infinita, ya que todos mis logros son el resultado de su ayuda, cada día aprendo de mis errores y me doy cuenta que los mismos son para que mejore como ser humano, y crezca de diversas maneras.

Agradezco por la familia tan maravillosa que tengo, en especial por mis padres quienes han creído en mí siempre, dándome ejemplo de superación, humildad y sacrificio; enseñándome a valorar todo lo que tengo.

A todos ellos dedico el presente trabajo, porque han fomentado en mí, el deseo de superación y de triunfo en la vida. Lo que ha contribuido a la consecución de este logro. Espero contar siempre con su valioso e incondicional apoyo.

Agradezco especialmente a mi tutor de tesis Dr. Ángel Teodoro Naranjo Estrada por su acertada orientación, el soporte y discusión crítica que me permitió un buen aprovechamiento en el trabajo realizado.

Un agradecimiento a todos quienes conforman la Universidad Estatal de Bolívar, especialmente a la Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas.

*Gilson J. Yuccha L.*

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA</b> .....	ii
<b>DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA</b> .....	iii
<b>DEDICATORIA</b> .....	v
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	vi
<b>ÍNDICE DE CONTENIDO</b> .....	vii
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b> .....	xi
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	xii
<b>ÍNDICE DE ANEXOS</b> .....	xiii
Capítulo I – Problema.....	1
1. Título .....	1
1.1. Resumen.....	1
1.2. Introducción.....	2
1.3. Planteamiento del problema.....	3
1.4. Hipótesis .....	6
1.4.1. Hipótesis general .....	6
1.5. Variables .....	6
1.6. Objetivos.....	6
1.6.1. Objetivo general.....	6
1.6.2. Objetivos específicos .....	6
1.7. Justificación.....	7
Capítulo II – Marco Teórico.....	8

2.	Marco teórico.....	8
2.1.	Marco histórico.....	8
2.2.	Marco legal.....	9
2.3.	Origen y evolución del objeto de investigación. ....	10
2.3.1.	Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones. ....	10
2.4.	Origen y evolución de las infracciones de tránsito. ....	12
2.4.1.	La educación vial.....	12
2.4.2.	Transporte terrestre.....	13
2.4.3.	Avenidas importantes.....	13
2.4.4.	Señalización vehicular.....	14
2.4.5.	Vías de comunicación peatonales.....	14
2.4.6.	Control del transporte en el cantón Tisaleo provincia Tungurahua.....	14
2.5.	Análisis de las diferentes posiciones teóricas sobre el objeto de investigación.....	15
2.5.1.	Concepto y evolución de los peatones.....	15
2.5.2.	Cultura vial.....	17
2.6.	Valoración crítica de los conceptos principales de las distintas posiciones teóricas sobre el objeto de investigación.....	21
2.6.1.	Definiciones de algunos juristas y tratadistas sobre las contravenciones de tránsito.....	22
2.7.	Régimen del buen vivir.....	25
2.7.1.	Mejorar la seguridad vial.....	27
2.8.	Epígrafe VI.....	29
2.8.1.	Derecho comparado.....	29
2.8.2.	Derecho comparado en Perú.....	30
	Capítulo III – Metodología.....	33



3.	Metodología de la investigación.....	33
3.1.	Métodos de investigación .....	33
3.1.1.	Método deductivo .....	33
3.1.2.	Método inductivo.....	33
3.2.	Tipo de investigación .....	34
3.2.1.	Investigación de campo .....	34
3.2.2.	Investigación documental .....	34
3.3.	Técnicas e instrumentos de investigación .....	34
3.3.1.	Observación directa. ....	34
3.3.2.	Encuesta.....	35
3.4.	Determinación de los instrumentos de la recolección de información.....	35
3.4.1.	Guía de observación. ....	35
3.4.2.	Entrevista.....	35
3.4.3.	Cuestionario.....	36
3.4.4.	Técnicas de procedimiento e interpretación de los datos .....	36
3.5.	Criterio de inclusión y criterio de exclusión .....	36
3.5.1.	Población y muestra.....	36
3.5.2.	Determinación de la muestra .....	37
3.6.	Localización geográfica del estudio .....	39
Capítulo IV – Resultados y Discusión.....		40
4.	Resultados del estudio .....	40
4.1.	Análisis y discusión de resultados.....	40
4.1.1.	Aplicación de cuestionario.....	40
4.1.2.	Verificación de la hipótesis .....	55

Capítulo V – Conclusiones y Recomendaciones .....	59
5.1. Conclusiones .....	59
5.2. Recomendaciones .....	60

## BIBLIOGRAFÍA

## ANEXOS

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b>	Población de Estudio.....	37
<b>Tabla 2.</b>	Tabla de Significado.....	37
<b>Tabla 3.</b>	Tabla de Categorías.....	37
<b>Tabla 4.</b>	Cálculo de la Muestra.....	38
<b>Tabla 5.</b>	Cálculo de la muestra.....	38
<b>Tabla 6.</b>	Población documental – Muestra.....	38
<b>Tabla 7.</b>	Sexo de la población encuestada.....	40
<b>Tabla 8.</b>	Edad de la población encuestada.....	41
<b>Tabla 9.</b>	Estado civil de las personas encuestadas.....	42
<b>Tabla 10.</b>	Nivel de instrucción de la población encuestada.....	44
<b>Tabla 11.</b>	Ocupación de la población encuestada.....	45
<b>Tabla 12.</b>	Conocimiento sobre la definición de peatón.....	46
<b>Tabla 13.</b>	Tipos de factores de riesgo al conducir.....	47
<b>Tabla 14.</b>	Incidencia de los peatones en los accidentes de tránsito.....	49
<b>Tabla 15.</b>	Importancia de peatones en la seguridad vial.....	50
<b>Tabla 16.</b>	Educación de leyes de tránsito a los peatones.....	51
<b>Tabla 17.</b>	Accidentes de tránsito.....	53
<b>Tabla 18.</b>	Implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT..	54

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b>	Localización geográfica del estudio.....	39
<b>Figura 2.</b>	Conocimiento sobre la definición de peatón.....	40
<b>Figura 3.</b>	Edad de la población encuestada. ....	41
<b>Figura 4.</b>	Estado civil de la población encuestada.....	43
<b>Figura 5.</b>	Nivel de instrucción de la población encuestada. ....	44
<b>Figura 6.</b>	Ocupación de la población encuestada. ....	45
<b>Figura 7.</b>	Conocimiento sobre la definición de peatón.....	46
<b>Figura 8.</b>	Tipos de factores de riesgo al conducir.....	47
<b>Figura 9.</b>	Incidencia de los peatones en los accidentes de tránsito.....	49
<b>Figura 10.</b>	Importancia de peatones en la seguridad vial. ....	50
<b>Figura 11.</b>	Educación de leyes de tránsito a los peatones.....	52
<b>Figura 12.</b>	Accidentes de tránsito. ....	53
<b>Figura 13.</b>	Implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT.....	54

## **ÍNDICE DE ANEXOS**

**Anexo A.** Formato de encuestas

**Anexo B.** Trabajo de campo

**Anexo C.** Trípticos para capacitación a la población Tisaleña

# Capítulo I – Problema

## 1. Título

“Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”

### 1.1. Resumen

El presente estudio tuvo como objetivo; Investigar la responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o irresponsable concurrente en los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo, provincia Tungurahua en el primer semestre 2022. Para el desarrollo del estudio se efectuó una metodología mixta, es decir una mezcla de enfoques, cualitativos por el análisis descriptivo realizado y cuantitativos por la recolección de datos con medición numérica. Se utilizó un cuestionario para obtener información de 371 personas del cantón Tisaleo, logrando identificar que la población desconoce de las normativas del COIP, en lo referente a los peatones y los accidentes de tránsito.

Así como también que la mayoría de accidentes de tránsito se da por la inobservancia de los peatones es por estas circunstancias que en el cantón Tisaleo se ha reportado durante el primer semestre del año 2022, 48 personas con diferentes tipos de trauma y 5 personas fallecidas dentro de la zona urbana y rural. Se concluye realizar una capacitación r a los ciudadanos sobre las causas y efectos de los accidentes de tránsito por el irrespeto de las normativas estipuladas en el COIP del Ecuador.

Palabras claves: COIP, peatones, precaución, accidentes de tránsito, Agencia Nacional de Tránsito.

### Abstract

The objective of this study was to investigate the criminal liability in traffic offenses of pedestrians as victims and/or concurrent irresponsible in traffic accidents in the canton of Tisaleo, Tungurahua province in the first half of 2022. For the development of the study, a

mixed methodology was used, i.e. a mixture of qualitative approaches for the descriptive analysis carried out and quantitative approaches for data collection with numerical measurement. A questionnaire was used to obtain information from 371 people in the canton of Tisaleo, identifying that the population is unaware of the COIP regulations regarding pedestrians and traffic accidents.

Also, the majority of traffic accidents are caused by pedestrians' failure to comply with the COIP, which is why in the canton of Tisaleo during the first half of 2022, 48 people with different types of trauma and 5 deaths have been reported in the urban and rural areas. It is concluded to train citizens on the causes and effects of traffic accidents due to disrespect of the regulations stipulated in the COIP of Ecuador.

Key words: COIP, pedestrians, precaution, traffic accidents, National Transit Agency.

## **1.2. Introducción**

Es evidente el perjuicio que causa el desconocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación (LOTTTSV), al momento de conducir un vehículo por las diferentes vías del país y más concretamente en lugares donde existe alto tránsito de peatones; ya que se ha incrementado accidentes, esto ha hecho que en varias ocasiones no se logre determinar la responsabilidad que también tiene el transeúnte.

En este sentido, el desconocimiento de la actuación por parte de los transeúntes, han ocasionado pérdidas de vidas, personas con discapacidades, daños psicológicos; así como también pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir. Bajo este análisis es necesario educar a los peatones en educación vial, conforme lo establecido en la LOTTTSV; y de esta manera reducir el índice de los accidentes de tránsito, ya que ellos también tienen una gran responsabilidad frente a estos hechos.

Si bien es cierto los peatones también son responsables, por su inobservancia de la norma legal al producirse accidentes de tránsito ya que son uno de los componentes primordiales. Es por esta razón que tanto los conductores profesionales como no profesionales y sobre todo peatones tienen la obligación de auto-educarse en las leyes de tránsito y entre ello conocer las normas legales como el CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL (COIP), ya que, mediante el conocimiento de dichas leyes, esto ayudará a reducir los índices de accidentalidad vial. Esto también responsabilidad del Estado Ecuatoriano ya que debe exigir la enseñanza en educación vial, conforme establece la LOTTTSV; y de esta manera reducir el índice de los accidentes de tránsito.

Estos accionares no solo son visualizados en grandes ciudades sino también en ciudades pequeñas como es el caso del cantón Tisaleo ubicado en la provincia de Tungurahua, ya que se efectuó un análisis de campo en donde se constató que la mayor parte de accidentes de tránsito es producto del desconocimiento de leyes, normas y señales de tránsito por parte de los señores peatones, ya que este desconocimiento ha hecho que caiga toda la responsabilidad al conductor sancionando de manera drástica y severa, sin tomar en cuenta el accionar del peatón. Si se habla de infracciones cometidas por conductores y peatones se basa en la falta de cultura por parte de la ciudadanía en general, ya que este es un problema que, al suscitarse a diario, también es responsabilidad de los organismos encargados de la seguridad vial en nuestro país especialmente en el cantón en el cual se realiza el estudio. Bajo estos antecedentes el presente estudio tiene como finalidad dar a conocer la responsabilidad penal que mantiene los peatones en los accidentes de tránsito como resultado de daños materiales, lesivo y muerte.

### **1.3. Planteamiento del problema**

En el Ecuador es importante considerar las cifras de accidentes de tránsito que ocurren a diario, además de los que se leen o escuchan todos los días en los medios de comunicación, estos accidentes de tránsito tienen diferentes orígenes, pero hay cuatro que encabezan la lista: la impericia del conductor, el exceso de velocidad, el estado de embriaguez y el desconocimiento de las señales de tránsito por parte de los peatones, según la Dirección



Nacional de Tránsito de la Policía Nacional. En cualquier percance de tránsito, se pueden diferenciar tres componentes principales: el elemento humano, el componente de transporte y el elemento vial y ambiental. Al referirse al componente humano, uno de los protagonistas más importantes de los accidentes de tránsito son los peatones que, por imprudencia, cansancio, estrés, ignoran los cruces peatonales, puentes peatonales y señales de tránsito, provocando accidentes de tránsito y la muerte en algunas ocasiones.

En la provincia de Tungurahua, se ha registrado un notable incremento de los accidentes de tránsito, las estadísticas crudas que maneja la jefatura provincial de transporte y estabilidad vial, reflejan que aún existen peatones que no toman las precauciones adecuadas al momento de transitar en la provincia (Jefatura Provincial de Transporte y Estabilidad Vial, 2018).

En lo que va del año 2021 habido una racha de accidentes, según el informe que maneja la jefatura de tránsito de Tungurahua, en la provincia se han registrado 85 muertes por accidentes de tránsito, 657 peatones heridos por accidentes de tránsito y peatones imprudentes. El titular del Departamento de Estadística señaló que un gran porcentaje de los accidentes de tránsito ocurrirán en las regiones centrales y que la mayor parte de los incidentes accidentales se evitarán si el peatón obedeciera las señales de tránsito y los demás fuera en las zonas rurales, especialmente los sábados y domingos.

En el cantón Tisaleo en las diferentes vías y calles de la ciudad, por el desconocimiento de los peatones se han producido innumerables accidentes de tránsito que en algunos casos han causado únicamente daños materiales y en otros casos han producido muertes. Es muy frecuente leer o escuchar en los diarios tanto nacionales como provinciales el siguiente texto “*El peatón de la Sierra centro cruza las calles sin miedo*” donde nos da a conocer un accidente más producido, lo que es evidente que existe un sinnúmero de accidentes por inobservancia de la ley y por desconocimiento de los peatones.

Periódico La HORA, en su titular: La muerte llegó otra vez sobre las ruedas pública el siguiente encabezado: *Tisaleo: La mujer se dirigía a su trabajo cuando un carro que circulaba a exceso de velocidad la habría embestido*

*Juana C., de 68 años, perdió la vida la mañana de este 6 de mayo de 2022, tras haber sido embestida por un carro, mientras esperaba el bus en una parada. Sucedió 15 minutos antes de las 06:00, en el sector de Alobamba, en la vía Ambato – Riobamba, en circunstancias que aún se investigan, pero de lo que preliminarmente se conoce una camioneta habría estado involucrada en el percance. La emergencia sobre el hecho fue reportada al ECU 911 y de inmediato personal del Cuerpo de Bomberos de Tisaleo llegó al lugar de los hechos. Los paramédicos revisaron a la infortunada, pero ya nada se podía hacer por ella, pues estaba sin signos vitales. Agentes policiales del Tango Quero también arribaron al sitio.*

*Según la información policial, los moradores refirieron que una camioneta roja, que iba a exceso de velocidad, se llevó por delante a la adulta mayor. Sin embargo, nadie proporcionó datos precisos sobre el causante de este trágico deceso. De lo que se supo, por versión de quienes conocían a la mujer, ella se dedicaba trabajar lavando ropa. Además, era oriunda de Guaranda, pero desde hace varios años residía en Alobamba.*

Esta y muchas otras tragedias se derivan de los accidentes de tráfico provocados por la imprudencia de los peatones. Es importante indicar que la vía Ambato- Riobamba y viceversa está considerada como una de las más peligrosas del país gracias al enorme porcentaje de vehículos que circulan por esta panamericana en la que se encuentra, con las recurrentes lluvias, el comportamiento óptimo de la conducción se ve comprometido, por lo que se requiere una mayor precaución y la velocidad debe adaptarse a las condiciones climatológicas, que afecta a una conducción óptima por lo que se requiere que tenga más precaución y adecuar la velocidad al estado en que se encuentran el clima, la carretera, el vehículo y el conductor, debido a que la capacidad de reacción en un estado de sueño, fatiga estrés nunca va a ser el mismo.

## 1.4. Hipótesis

### 1.4.1. *Hipótesis general*

- La responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o irresponsable incide en los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo.

## 1.5. Variables

- **Variable Independiente:** Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón
- **Variable Dependiente:** Accidentes de tránsito

## 1.6. Objetivos

### 1.6.1. *Objetivo general*

- Analizar la responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o irresponsable concurrente en los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo, provincia Tungurahua en el primer semestre 2022.

### 1.6.2. *Objetivos específicos*

- Indicar en qué grado se pública las normativas del COIP en lo referente a los peatones y los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo.
- Determinar el índice de accidentes de tránsito incitados por inobservancia de los peatones, en el cantón Tisaleo.
- Explicar a los ciudadanos las causas y efectos de los accidentes de tránsito por el irrespeto de las normativas de tránsito estipuladas en el COIP del Ecuador.

## **1.7. Justificación**

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación que a diario difunden una gigantesca proporción de accidentes de tránsito que ocurren en la vía pública y que provocan pérdidas de vidas, personas que sufren discapacidades permanentes y otras mentales severas que son de por vida debido a la afectación sufrida; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se ganaron.

Estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en el Ecuador y por ellos es necesario contribuir de alguna manera a minimizar las alarmantes estadísticas de las infracciones de tránsito, que involucran tanto a los conductores de vehículos como a los peatones que utilizan las vías públicas. Por esta razón, la investigación (es de enorme importancia): “Responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”, ya que esta clase es de enorme importancia para la sociedad y el desarrollo de la nación para de esta manera prevenir los accidentes de tránsito.

Es de suma importancia la investigación, sobre las acciones de los peatones que llevan a los conductores a cometer contravenciones de tránsito y por ende accidentes en el Cantón Tisaleo, esto con el fin de encontrar soluciones al problema, para disminuir el índice de accidentes de tránsito que actualmente es alto, así como también para plantear posibles reformas legales y viables al Código Orgánico Integral Penal.

Por ello el presente trabajo está orientado en dar a conocer si los accidentes de tránsito son causados por la falta de comprensión de los peatones, así como conocer el grado de entendimiento del contenido de las normas de tránsito y del nuevo Código Orgánico Penal Integral, sin olvidar que existe una gama de infracciones de todo tipo, tanto para los peatones como para los conductores de vehículos; aspecto que permite tomar medidas correctivas, como la divulgación de la norma legal, a sociedad Tisaleña.

## Capítulo II – Marco Teórico

### 2. Marco teórico

#### 2.1. Marco histórico

El origen de la cultura vial, al igual que la aparición del vehículo es un hito importante en la historia del progreso de las ciudades puesto que es a partir de la invención del mismo que las ciudades inician un cambio a pasos agigantados para la circulación vehicular. El primer automóvil aparece por primera vez en el siglo XIX, invención otorgada a Karl Friedrich Benz, en Alemania. Sin embargo, cabe recalcar que el cambio real inicia cuando Henry Ford, en el año 1908, elabora un sistema de producción en masa con el fin de abaratar costos y acelerar el proceso de producción. Este sistema, denominado cadena de montaje es el que genera que el vehículo esté al alcance de una cantidad notable de personas y es ahí cuando inicia un auge. Al encontrarse en el clímax de la revolución industrial, las ciudades sufrieron varios cambios sociales los cuales rigieron varias normas que se han traducido en la deshumanización de varios espacios, puesto que se enfocaron en el desarrollo de las máquinas. A partir de esto, las ciudades sintieron la necesidad de iniciar un cambio estructural ya que ahora los protagonistas de las vías pasarán a ser los vehículos motorizados más no los habitantes.

Latinoamérica sufrió un cambio en el momento en que la industrialización llegó al continente y, para mejorar el proceso hacia el cambio fue necesario evolucionar en el ámbito ciudad. Sin embargo, en esa época el único enfoque en el ámbito urbano era hacia lo moderno y la efectividad de las vías para conectar las ciudades, dejando así de lado el hecho de que la metrópolis es para los ciudadanos y no para la industria motriz. Para comienzos del siglo XX, el neoclasicismo francés tendría un impacto importante y orientaría mayor parte de las reglamentaciones urbanísticas, generalmente dirigidas a armonizar la vieja ciudad colonial con los rápidos procesos de modernización” (Martner & Máttar, 2012). Al pasar los años, los ciudadanos fueron perdiendo su espacio en la ciudad, y los vehículos invadieron todo el espacio que antes pertenecía a los peatones.

La responsabilidad penal se determina mediante los parámetros que exige la ley, en los casos de accidentes de tránsito, se determina por la impericia, imprudencia o inobservancia comprobada. A si también lo menciona el autor Díaz Emiliano pues menciona que existe tres variables:

- Peatón en la calzada
- Cruzar repentinamente la calzada
- Imprudencia de los peatones

Por otro lado, transitar en estado de ebriedad cuando en un peritaje médico-legista se determina una de estas variables, sumado a esto a las versiones a favor del chofer o motociclista, estamos por seguro que el peatón ha concurrido en culpabilidad. En la concurrencia de culpa la víctima, a veces, es culpable del cometimiento y/o materialización de una infracción penal. Para los casos reales de concurrencia de culpas, las soluciones propuestas por la jurisprudencia son las siguientes: o bien degradar la culpa del agente de grave a leve, o de leve a irrelevante penalmente, o bien reducir la cuantía de la indemnización en concepto de responsabilidad. Dicha degradación o reducción se lleva a cabo en función del grado de influencia que el comportamiento negligente del sujeto pasivo haya tenido en la producción del daño que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva.

## **2.2. Marco legal**

La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 66 (literal 14), garantiza que es un derecho fundamental de todo ciudadano a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. Por otro lado, el Art. 31 indica que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

“El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía” (Constitución de la república del Ecuador , 2008, p. 15).

De igual manera la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Art. 1, indica que la presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (Ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial, 2008).

### **2.3. Origen y evolución del objeto de investigación.**

En la Constitución de la República del Ecuador, Título II Capítulo I en el Art. 66 numeral 3, establece que el estado garantizará la integridad personal de todos los ciudadanos como son: la integridad física, psíquica, moral y sexual.

#### ***2.3.1. Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.***

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito, las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el COIP.

## **Contravención**

“La contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado”, (Quinchuela et al., 2018, pág. 14). Al hablar de una contravención de tránsito se menciona siempre un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia. Las contravenciones pueden ser muy diversas y aplicarse a numerosos aspectos de la vida social: desde las formas de comportarse públicamente hasta el modo de conducir y manejar un vehículo (Rivera et al., 2019).

El término contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros (Mosqueda et al., 2018). Normalmente, la idea de contravención se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito (por ejemplo, no usar el cinturón de seguridad, no utilizar los puentes peatonales, no utilizar los pasos cebra) ya que, si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, se suponen siempre infringir la Ley ( Ritchie Highway, 2017).

A diferencia de lo que sucede con numerosos delitos de gravedad como pueden ser asesinatos o torturas, la contravención se podría ubicar un escalón más abajo ya que no se trata por lo general de infracciones tan serias (Cabanellas et al., 2018). Así, cuando una persona comete una contravención el castigo o la sanción por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones menores como compensaciones en dinero (en el modo de multas) o con la imposición de obligaciones tales como cumplir horas de asistencia, de trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención, (Suarez, 2017).

En lo Penal la contravención dentro de los ordenamientos, se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas



de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal en hispanoamericana”.

Es importante mencionar que el Derecho Penal es un conjunto de Normas Reglamentarias, creadas por el legislador para su aplicabilidad en los actos u omisiones que desarrolla una sociedad organizada, y al mismo tiempo las actuaciones de los agentes de tránsito son controladas por un ente Rector como es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) que regula las actividades, procedimientos y actuaciones y seguridad val.

## **2.4. Origen y evolución de las infracciones de tránsito.**

### ***2.4.1. La educación vial***

La educación vial no es una invención nueva, se instruyó en el año 1300 en el Vaticano, cuando en un tiempo, el Papa Bonifacio VIII reunió a miles de personas en la Plaza de San Pedro, para que oraran con él, en la conmemoración del Año Santo, fue tal la multitud, que no entraban en la Plaza, por eso tuvieron que buscar espacio en las calles de los alrededores, ocasionando un gran congestionamiento, por lo que la circulación de peatones fue desordenada (Malecki, 2013). Al enterarse de lo ocurrido, el Papa pensó en cómo podía evitarse este tipo de problemas, entonces mandó a pintar una raya blanca en el centro de los caminos y puentes, de manera que dividió la circulación de los peatones en dos sentidos e informó que ninguno debería cruzar las rayas marcadas, con esta primera señal marcada en el pavimento y con esa primera regla de seguridad se inició la educación vial que enseña a conducir en forma correcta en las vías públicas y hace más fácil la circulación, el uso obligado del cinturón de seguridad en los vehículos, se introdujo por primera vez, en la legislación en el estado de Victoria, Australia, en 1971 (Malecki, 2013).

Se considera infracciones de tránsito a las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del Transporte y Seguridad Vial, cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será

sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes en el Código Orgánico Integral Penal, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos en su licencia de conducir que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores, y así se producen los accidente de tránsito que son el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema "usuario-vehículo-vía" del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.

#### ***2.4.2. Transporte terrestre***

El transporte urbano está conformado por más de 1 líneas con alrededor de 20 buses. Estas líneas y flotas actuales se encuentran en proceso en servicio de la población del cantón Tisaleo.

#### ***2.4.3. Avenidas importantes***

- Cacique Tisaleo
- Antonio Clavijo
- Panamericana
- Simón bolívar

La Provincia de Tungurahua se encuentra bien servida en lo que a vías de comunicación terrestre se refiere, este servicio es tanto en el número, como en la estabilidad de las carreteras, podemos asegurar que todos los puntos de la Provincia se encuentran comunicados entre sí y durante todos los meses del año, las vías son de varios tipos: Pavimentadas, empedradas, y lastradas. Las mismas que se encuentran bajo la administración del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Tungurahua. En lo que respecta al cantón Tisaleo la red vial está conformada por vías terciarias y caminos vecinales administradas por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Tisaleo. Las vías principales como ya se las mencionan con anterioridad son aquellas que mantiene mayor circulación tanto de vehículos como de peatones al igual forma las vías terciarias conectan cabeceras de parroquia y zonas de producción con las vías provinciales y nacionales.

#### ***2.4.4. Señalización vehicular***

Son todas las señales que se requieren para el desenvolvimiento de la circulación vehicular y seguridad del peatón. Se deben disponer al borde del andén, sin que obstaculice el tránsito peatonal en las zonas de circulación y cruces.

#### ***2.4.5. Vías de comunicación peatonales***

Son los senderos, caminos a plazas para uso exclusivo de los peatones (personas que van a pie de un lugar a otro). Estas son descritas como las siguientes:

- Aceras: Es la parte lateral de la vía pública o calle reservada para la circulación de los peatones.
- Cruces Peatonales: Es el lugar en que se cruzan dos a más calles para dar paso a los peatones. Están ubicados al ras o al nivel de las calles, están también los elevados y subterráneos.
- Calles Peatonales y Bulevares: Calles anchas adornadas casi siempre con árboles en los bordes, exclusivas para los peatones (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

#### ***2.4.6. Control del transporte en el cantón Tisaleo provincia Tungurahua.***

Considerando el inicio de actividades de la Comisión de Tránsito del Ecuador en la Provincia Tungurahua, el día 13 de agosto del año en curso, se mantuvo la primera reunión de trabajo entre funcionarios y oficiales de la entidad de control con el Director y técnicos de la Dirección provincial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Tisaleo, con el objeto de analizar y coordinar las acciones pertinentes a la positiva gestión y alcance del MTOP en las vías de la Red Vial Estatal de esta jurisdicción, en las cuales tendrá intervención directa la CTE (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020).

Las contravenciones de Tránsito cometidas por parte de los peatones, al momento de cometer dicha contravención no mantenga algún documento de identificación, el agente de Tránsito o policía acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente. Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad”. Este tipo de contravención es muy común en nuestro medio por falta de cultura de circulación vial de los peatones, al ser costumbre de todos transitar por la calzada; es necesario capacitar inmediatamente, su sanción es pecuniaria.

La norma legal sanciona única y exclusivamente con multa pecuniaria a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones, de conformidad con lo establecido en los artículos 371 al 392 del COIP.

## **2.5. Análisis de las diferentes posiciones teóricas sobre el objeto de investigación.**

### ***2.5.1. Concepto y evolución de los peatones***

#### ***2.5.1.1. Peatones***

El peatón es el individuo que transita a pie por espacios públicos, en espacios cerrados no se usa este término por ser todos peatones. Así, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente. Dentro de los modos de transporte es el más importante porque hace parte de cualquier viaje, permitiendo el acceso a los estacionamientos y a los lugares de destino, independiente de si un trayecto se hizo en algún otro modo (taxi, bicicleta, automóvil, bus, metro, etc.) (Ruiz et al, 2020). Los peatones, dentro de los modos de transporte es además el más versátil. Estos pueden moverse libremente sobre las superficies. A diferencia del transporte férreo, por ejemplo, que requiere una infraestructura muy compleja para operar, los peatones requieren apenas una superficie afirmada para poder transitar. Pueden además transitar por espacios muy angostos, (Hora, 2020).

Los espacios para su circulación dentro de las calles en las ciudades es la acera (conocida en otros países como banqueta, vereda o andén). También existen zonas destinadas al tráfico de peatones que no están ligadas a carreteras. Si están en zonas silvestres o montañosas, suelen llamarse senderos, y en algunos de estos los peatones comparten la vía con ciclistas y jinetes. Algunas calles son denominadas peatonales, y están reservadas para uso exclusivamente pedestre. Son más frecuentes en zonas comerciales o turísticas (Cañar, 2015).

#### *2.5.1.2. Caminabilidad*

La Caminabilidad es una medida de cuán fácil es un área para un peatón. El caminar tiene muchas ventajas de salud, ambientales y económicas. Sin embargo, el evaluar el caminar es un reto, ya que requiere la consideración de muchos factores subjetivos. Los factores que influyen en la Caminabilidad son la presencia o ausencia y la calidad de los senderos, veredas peatonales o cualquier otro derecho de paso, las condiciones del tráfico y la carretera, los patrones de usos urbanísticos, la accesibilidad a edificios y la seguridad, entre otros. La Caminabilidad y su combinación con el transporte público, es un concepto importante en diseño urbano sostenible (Medina, 2020).

#### *2.5.1.3. Ayuda de señales para los peatones*

##### **Algunos ejemplos son:**

- Pare
- Ceda el paso
- Sin salida
- Avance
- No girar Izquierda
- No avanzar
- No girar en U
- Una mano
- Cruce de escolares
- Curva Peligrosa

- Límite de velocidad
- Paso cebra
- Puente peatonal

### ***2.5.2. Cultura vial***

Las personas en su vida diaria están relacionadas en mayor o menor medida al desplazamiento de un lugar a otro, con el fin de cubrir nuestras necesidades de alimentación, trabajo, educación, recreación, etc. La vía pública se convierte en sitio habitual para miles de seres humanos que de igual forma sienten la necesidad de desplazarse. El hombre ha diseñado medios para facilitar dichos desplazamientos y en función de nuestra inteligencia, estos movimientos se hacen de manera ordenada y convivencia, con el objetivo de disminuir los efectos negativos que conllevan esta infinidad de procesos. Es necesario conocer y cumplir las reglamentaciones del tránsito para evitar accidentes (Cañar, 2015).

#### ***2.5.2.1. Medidas para crear cultura vial***

- Promover charlas y reuniones para inculcar valores morales y sobre la importancia de la seguridad vial.
- Involucrar a niños, niñas y adolescentes en el cumplimiento de las leyes de tránsito.
- Organizar brigadas de voluntarios que apoyen la participación ciudadana en la prevención vial.
- Destinar recursos para fortalecimiento de programas de educación vial que atiendan a las organizaciones de transporte terrestre. (Castillo, 2014)

#### ***2.5.2.2. Infracciones de tránsito***

##### ***A. Contravenciones tránsito***

La Ley de Tránsito no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Sin embargo, desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y les han dado a estas ciertas denominaciones que no están exentos de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como:

*“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal. - Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”.* (Cabanellas, 1998, pág. 360)

Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley de Tránsito se producen al igual que los delitos por negligencia, imprudencia e inobservancia de la ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones; la diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario; mientras que todos los delitos de tránsito se sancionan con prisión, multa y reducción de puntos; de tal suerte que entre delitos y contravenciones de tránsito no existe diferencia cualitativa sino únicamente cuantitativa, además se debe considerar que actos jurídicos que hoy son contravenciones, mañana se considerarán delitos.

### ***B. Clasificación de las infracciones de tránsito***

**El artículo 18 del Código Orgánico Integral Penal** define a la Infracción penal.

Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.

**Art. 19 del Código Orgánico Integral Penal.** - Clasificación de las infracciones. - Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días. Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.

**Art. 20 del Código Orgánico Integral Penal.** - Concurso real de infracciones. - Cuando a una persona le son atribuibles varios delitos autónomos e independientes se acumularán las penas hasta un máximo del doble de la pena más grave, sin que por ninguna razón exceda los cuarenta años.

**Art. 21 del Código Orgánico Integral Penal.** - Concurso ideal de infracciones. - Cuando varios tipos penales son subsumibles a la misma conducta, se aplicará la pena de la infracción más grave.

Desde los artículos 371 al 392 del **Código Orgánico Integral Penal** nos deja en evidencia las infracciones tránsito, las sanciones y responsabilidades de los peatones y conductores, son infracciones que a diario cometen los peatones por falta de cultura y organización.

**“Artículo 371 del Código Orgánico Integral Penal.** - Infracciones de Tránsito. - Son infracciones de Tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Las infracciones de tránsito pueden ser que sea por una acción u omisión por parte de los que ocasionan un accidente de tránsito, además siendo esto acciones u omisiones culposas, porque ocurre netamente por negligencia e imprudencia de las partes.

**“Artículo 372 del Código Orgánico Integral Penal.** - Pena natural. - En caso de pena natural probada, en las infracciones de Tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad”.



El Capítulo Octavo del COIP, a raíz de su artículo 371 señala las infracciones de tránsito claramente determinadas en este nuevo cuerpo de leyes que califica las infracciones de tránsito como las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y la seguridad vial, pudiendo estas clasificarse en delitos y contravenciones. Acciones como conducir bajo efectos de bebidas alcohólicas u otro tipo de sustancias estupefacientes, conducir un vehículo que presenta daños mecánicos previsibles en transporte público o transportar exceso de pasajeros en transporte público, entre otras, se constituyen con el nuevo Código en infracciones sancionadas con penas privativas de libertad, quedando como otras opciones de penas a los infractores de tránsito, según la contravención que pudieren cometer, sanciones como reducción de puntos, multas impuestas en porcentajes o múltiplos del salario básico o incluso la ejecución de trabajo comunitario.

Es claro que las autoridades en materia de tránsito, en este caso, oficiales y jueces cuentan con un marco jurídico ceñido a la realidad y necesidades actuales que permitirán controlar y castigar a los infractores que exponen sus vidas y las de terceras inocentes personas en la operación de un vehículo motorizado y no respetar las señales de tránsito. Con una correcta difusión y socialización del contenido de estas nuevas disposiciones, tanto conductores como peatones deben reflexionar sobre las imprudencias que con regularidad se cometen de forma distraída, tomando las precauciones necesarias que permitan una ágil y ordenada transportación terrestre, y el uso de las vías, tanto de los peatones como conductores y ciclistas; todos están llamados a hacer conciencia, ver en que están fallando y respetar las señales de tránsito.

Con estos antecedentes es importante dar a conocer a la ciudadanía en general y a las autoridades competentes se dicten charlas con el fin de informar sobre las normas y las sanciones que se aplican a los que cometan infracciones de tránsito para que, en el desarrollo de cada actividad cotidiana, se concientice y se auto eduquen, para vivir con dignidad y atención en los deberes y obligaciones como ciudadanos.

**“Artículo 373 del Código Orgánico Integral Penal.-** Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de

un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pp. 74-81).

A diario los peatones cruzan la calle lejos del paso cebra, bajo del puente peatonal o esquivando los vehículos cuando están en plena circulación. Afuera de las Unidades Judiciales y en el Shopping hay pasos cebras, pero simplemente muchos lo pasan por alto y prefieren arriesgarse cruzando por corriendo. “Es más rápido”, dicen algunos frente a la infracción cometida. Con las reformas a la Ley de Tránsito, en el nuevo Código Orgánico Integral Penal, aquel que no cruce por donde debe incurre en una contravención y hay la sanción para todos los peatones que no respeten las señales e infrinjan la Ley.

Y es que casi en cualquier parte y a cualquier hora del día se pueden observar las imprudencias ciudadanas a la hora de cruzar de una acera a otra. Los pasos cebra, semáforos, puentes peatonales y demás señalización quedan como simples adornos de la vía.

Las zonas destinadas para la circulación del peatón son todas las aceras y todas las intersecciones de calles, estén o no pintados los pasos cebra. Si un peatón camina en media calle, lejos del lugar permitido, entonces la responsabilidad es suya, así lo determina la ley.

## **2.6. Valoración crítica de los conceptos principales de las distintas posiciones teóricas sobre el objeto de investigación.**

Dentro del Derecho Penal los pensadores expresan que existen varias contravenciones de tránsito que cometen los peatones a diario, se considera que si hay muchos accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia de los peatones y a veces los agentes de tránsito piensan que los peatones son más vulnerables y no ven realmente las circunstancias como se dieron los hechos sancionando a la persona equivocada y por desconocimiento de la Ley las personas no ejercen el Derecho a la Justicia. En un accidente de tránsito significa que hay dos partes para que se dé el mismo, y se debe llevar ante la autoridad competente para que

sea quien juzgue quien es el verdadero responsable del acto, si no se da esto se está violentando el derecho a la Justicia, Seguridad Jurídica.

La actuación de los agentes de tránsito, es brindar seguridad a las dos partes tanto a peatones como vehículos, culturalizando y enseñando las que se debe respetar las señales de tránsito a las personas, aplicando el uso de la moral, ética, comunicación, buscando siempre el dialogo social, con el único fin de encontrar la paz y la Seguridad en la sociedad y por toda forma de evadir los conflictos. De allí surge la necesidad de socializar las señales de tránsito, tarea que siempre debió emprenderse, sin embargo, no ha existido Institución o Autoridad alguna que difunda estas señales de tránsito, creadas por el mismo Estado Ecuatoriano quedando en Ley muerta.

#### ***2.6.1. Definiciones de algunos juristas y tratadistas sobre las contravenciones de tránsito.***

*“Abg. Carlos Quinchuela Villacís dice que la contravención de Tránsito se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, inobservancia de la Ley e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; las contravenciones de Tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, nos referimos al irrespeto de la Ley y al Reglamento; en materia de responsabilidad, la primera gran distinción es la que divide la culpa contractual de la extracontractual”.*

De acuerdo con lo que ha mencionado el Jurista Carlos Quinchuela en los accidentes de Tránsito existen dos responsabilidades, tanto del conductor como del peatón; se debe de estudiar bien cuáles fueron las circunstancias en que ocurrió el accidente y ver el grado de responsabilidad de los peatones en este tipo de accidentes, hacer un estudio socio Jurídico para determinar quién es el responsable de este accidente de tránsito.

*“Dr. Jorge Duarte Estévez, como se ha indicado los delitos de Tránsito están tipificados en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) desde el artículo 376 hasta el artículo 382, inclusive. Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del infractor de los peatones que inobservan la Ley”.*

De acuerdo al Jurista Dr. Jorge Duarte Estévez cuando se comete un delito o contravención de tránsito, se tiene que observar el lugar de los hechos, circunstancias, de quien puede ser el responsable del mismo, y el culpable tiene que tener la sanción correspondiente tipificada en el Código Orgánico Integral Penal (COIP); ya que, hay responsabilidad de los peatones por no respetar las señales de Tránsito, y sobre todo cuidar de su integridad física y respetando las señales de tránsito y la seguridad en las vías.

*“Dr. Ernesto Albán, En su Manuel de Derecho Penal se: “manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros” por lo que el autor debe responder por el resultado. Se considera que la imprudencia aparece en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad. Los peatones al momento de cometer una infracción de Tránsito lo hacen por imprudencia, inobservancia de la Ley, e inobservancia de la Ley; se caracteriza por la falta de atención o cautela en el actuar del individuo, incurriendo en ella ya sea por acción o ya sea por omisión. El imprudente es aquel sujeto que actúa con audacia y por impulso sin detenerse a percibir los efectos que su accionar haya podido acarrear, prudente es, entonces, quien actúa con tales cualidades o virtudes, e imprudente, quien carece de ellas y actúa con desprecio por las consecuencias que se puedan derivar de su conducta”.*

De acuerdo con lo dicho por el Jurista Dr. Ernesto Albán, que todo acto tiene su consecuencia, y por ende la responsabilidad, por la que debe responder el autor de la contravención y pagar por los daños ocasionados; así mismo si la responsabilidad es del peatón ya sea por

imprudencia, o por inobservancia de la Ley, también debe ser sancionado por la Ley, ya que todos tienen los mismos derechos, deberes y responsabilidades.

*“Dr. Eugenio Raúl Zaffaroni Con respecto a las penas en la materia de Tránsito es importante indicar que estará en vigencia hasta el 10 de agosto del 2014 “Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de Tránsito son: a) Reclusión; b) Prisión; c) Multa; d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos; e) Reducción de puntos; y f) Trabajos comunitarios. Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal, en los casos de delitos y contravenciones de Tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida, así mismo como los peatones puede recibir una sanción, sin son los causantes de accidentes de tránsito que dejen como resultado personas fallecidas o lesionadas de gravedad. Así lo establece el reglamento a la Ley de Tránsito vigente. En Quito, según el Servicio de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (SIAT), las infracciones más comunes de los peatones son no utilizar el paso cebra, no usar los puentes peatonales y cruzar la vía inesperadamente”.*

De acuerdo con el Jurista Dr. Eugenio Zaffaroni que la responsabilidad de los peatones al momento del cometimiento de las infracciones de Tránsito es de igualdad para las dos partes, ya que los peatones también pueden ocasionar graves daños por la imprudencia ocasionan un accidente de Tránsito.

La responsabilidad debe ser tomada en cuenta al momento del procedimiento por parte de los agentes de tránsito que lleguen al lugar de los hechos y hagan el respectivo parte policial.

*“Dra. Gabriela Sansó ve que la responsabilidad por riesgo en los accidentes de Tránsito cuando uno de los protagonistas es el peatón. Paternalismo jurídico. El deber de cuidar de sí mismo. El valor de la propia vida y la del tercero, muchas veces se ha abordado el tema de la responsabilidad en los accidentes de Tránsito, cuando la*

*víctima es un peatón, subestimando la capacidad de estos en la formación vial. Se acude al preconcepto de “parte más débil”, desde el punto de vista de masa muscular o poder de impacto, privilegiando al peatón, que sí es débil en cuanto a su cuerpo refiere, pero no en su psiquis, pues a ese nivel, su debilidad o fortaleza debe ser igualmente valorada que la del conductor del vehículo. El peatón no es débil, sino vulnerable en su aspecto físico; sin embargo, es quien, en definitiva, tiene mayor poder de dominio de la situación de riesgo, en la conducción de su cuerpo. A pesar de ser la “parte débil” puede causar desastres con su irrupción desafortunada, que de hecho acostumbra a hacer, la legislación y la jurisprudencia ha generado muchos casos de impunidad al peatón “imprudente”, que en realidad es “infractor”, eximiéndolo de la prueba de culpa, ante la impresión del resultado de daño en el cuerpo. Bajo el argumento del desamparo y la debilidad, frente al poder ofensivo de la máquina peligrosa, se ha olvidado de los efectos nocivos que el siniestro deja en la vida del conductor, el stress postraumático”.*

De acuerdo al análisis de la Dra. Gabriela Sanso, la responsabilidad de los peatones, en cuanto al cometimiento de infracciones y accidentes de Tránsito, es viable ya que los peatones como los conductores deben tener responsabilidad cuando salen a las vías, ser responsables y sobre todo cumplir y observar las Leyes de Tránsito para la seguridad vial, tanto del peatón como del conductor de un vehículo; para evitar que los accidentes de tránsito tengan consecuencias graves; más que todo evitar que hayan accidentes por la imprudencia de los peatones, se debe cuidar la integridad física, psicológica y evitar sanciones por haber cometido una infracción de Tránsito, tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

## **2.7. Régimen del buen vivir**

Actualmente el Código Orgánico Integral Penal, constituye una de las aristas de la Seguridad Ciudadana, prioridad del gobierno. El incremento de tránsito en el Ecuador refleja, un fenómeno de impacto mundial, y en vista de su criticidad, se están armonizando esfuerzos

conjuntos en los ámbitos nacional e internacional, a fin de lograr la disminución de la mortalidad en las vías.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial (ANT), bajo las directrices del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en estrecha relación con el Ministerio de Coordinación de Seguridad, proyecta la libre y segura movilidad terrestre como derecho de los ciudadanos, condición indispensable para la consecución del Buen Vivir. Las principales líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Integral, en concordancia con el Plan Nacional para el Buen Vivir, tienen como objetivo común la reducción de víctimas de accidentes de tránsito y la mitigación de sus consecuencias para los próximos años.

Por mandato de la Constitución de Montecristi, el Ecuador, Estado soberano y democrático, reconoce y garantiza a todas las personas y colectivos, entre otros derechos, los que se refieren a gozar de: una cultura de paz, integridad personal, seguridad humana; protección integral y armonía con el Buen Vivir, con los lineamientos y las políticas construidas desde el nuevo enfoque de la seguridad. En el entendimiento inmutable de que el ser humano es la razón de toda acción estatal La Constitución, La Ley de Seguridad Pública y del Estado y, por supuesto, al Plan Nacional para el Buen Vivir. Para el Gobierno Nacional, la seguridad debe ser una prioridad, superando concepciones sectarias y planteando el nuevo paradigma de la Seguridad Integral en el Ecuador.

La transformación total de la justicia, es dar un paso gigantesco de lucha contra la impunidad, atrapada en la incapacidad y la corrupción, pues no habrá seguridad mientras no se acabe con la impunidad, que es sinónimo de injusticia. La Seguridad Integral no se alcanza con esfuerzos aislados, por el contrario, exige el auténtico compromiso de todos y todas, desde los más diversos ámbitos. El Plan Nacional de Seguridad Integral constituye un aporte de indiscutible valor para fortalecer la acción del Estado a favor del bien común, mediante la aplicación de lineamientos, objetivos, políticas y estrategias, que materializarán innumerables anhelos postergados del pueblo ecuatoriano.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas de los Ministerios Rector y Coordinador del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la Red Estatal-troncales nacionales, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), la Comisión de Tránsito del Ecuador y la Policía Nacional de Tránsito.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

### ***2.7.1. Mejorar la seguridad vial***

- a) “Fortalecer mecanismos de control para la prevención, la protección y la regulación, para disminuir los accidentes de tránsito terrestre, marítimo, fluvial y aéreo.
- b) Potenciar la infraestructura y la tecnología vial y portuaria, para disminuir los índices de inseguridad vial.
- c) Incrementar y mejorar la seguridad en el transporte público, con énfasis en los medios masivos.
- d) Promover campañas culturales y educativas de seguridad vial, con énfasis en el respeto al peatón y los ciclistas y la movilidad sostenible.
- e) Mejorar la coordinación interinstitucional en seguridad vial, dentro de los territorios.

Evolución de las Instituciones encargadas del Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador Regular, Controlar, Planificar y Evaluar el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del país.



**Art. 3, 393 y 394** de la Constitución del Ecuador 2008 “Seguridad Integral” y “Regulación del Transporte” la Agenda Nacional de regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial LOTTTSV Regular, Controlar, Planificar y Evaluar el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, ha de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del país. PLAN NACIONAL PARA EL BUEN VIVIR La ANT mediante sus estrategias, alineadas al Plan Nacional Para el Buen Vivir, que contempla en sus objetivos: auspiciar la cohesión e integración social, mejorar la calidad de vida de la población, construir y fortalecer espacios de encuentro común y construir un estado democrático del Buen Vivir.

Establece las nuevas responsabilidades y competencias de las instituciones involucradas en el transporte terrestre y reitera el compromiso constitucional que tiene el Estado con respecto a la regulación y control en su Art. 3, determina que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público, ajustada al principio de Seguridad, también en su Art. 13, reconoce a los gobiernos descentralizados, regionales, distritales y municipales como parte de los órganos públicos encargados del transporte terrestre tránsito y seguridad vial. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será la encargada de la regulación, planificación y control del transporte, tránsito y seguridad en el territorio nacional, del control de las vías de la red estatal nacional y de coordinar por medio de los GAD.

Los GADS tienen las atribuciones de elaborar el Plan Nacional de Transporte; supervisar el desempeño; aprobar las normas técnicas; aprobar el plan operativo anual; fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes; expedir los reglamentos de funcionamiento, entre otros. Los esfuerzos para mejorar la movilidad y seguridad vial se han orientado a tornar efectiva la capacidad técnica del actual cuerpo operativo de tránsito, mediante un mejor entrenamiento, además de la dotación de instrumentos tecnológicos para detener a los infractores y la realización de campañas educativas dirigidas a los usuarios de las vías, con la finalidad de generar cultura ciudadana.

Los avances significativos en esta materia son: el fortalecimiento de la institucionalidad y la construcción de una cultura de Seguridad Vial en la población. Las mejoras en la calidad de la vigilancia y la corresponsabilidad de la ciudadanía se deben contar con un cuerpo de agentes de tránsito sólido y proyectarse la formación de nuevos agentes, que harán realidad la implementación de un control estricto al irrespeto de las leyes de tránsito. Los medios de control y vigilancia se convierten en herramientas indispensables para el buen ejercicio de las actividades de los agentes de tránsito, instrumentos que legitiman la autoridad de los procesos de indagación; por ende, se elimina la discrecionalidad del vigilante de tránsito y se implementa el uso de nuevas tecnologías al momento de levantar y aplicar infracciones. Concienciación vial a partir de la difusión de campañas de seguridad vial, que permitan educar y generar una cultura vial de valores y respeto a las normas de tránsito y seguridad vial en la ciudadanía, se deben implementar otras campañas de educación vial para prevenir y/o minimizar las causas de los accidentes de tránsito en el país, principalmente en nuestra provincia.

## **2.8. Epígrafe VI**

### ***2.8.1. Derecho comparado***

La situación doctrinal y legal a nivel mundial de cómo y en qué estado se encuentra el objeto de esta investigación que es un informe jurídico sobre la falta de aplicación del Código Orgánico Integral Penal (COIP), que sanciona a peatones que cometan infracciones de tránsito en Santo Domingo de los Tsáchilas, es un tema que causa problema y alarma social a gran parte de ciudadanía del Ecuador, y de la provincia.

Las contravenciones de tránsito cometidas por los peatones en los diferentes países del mundo están reguladas por la gran cantidad de casos que han puesto en necesidad de obtener y aplicar las normas que puedan dar solución a los accidentes que son ocasionados por peatones imprudentes ya sea por distintas causas. Por lo tanto, se realizó un análisis de las distintas legislaciones sobre las sanciones impuestas a los peatones que cometan infracciones

de tránsito para tener más conocimiento y entender sobre este fenómeno social y de tal manera mejorar el país.

### ***2.8.2. Derecho comparado en Perú***

Legislación Peruana en su Reglamento Nacional de Tránsito en los artículos pertinentes nos dice:

**Artículo 6.-** Los conductores y los peatones están obligados a obedecer los dispositivos de regulación del Tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un Efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del Tránsito, o que se trate de las excepciones contempladas en este Reglamento, para vehículos de emergencia y vehículos oficiales.

**Artículo 15.-** Para controlar los flujos vehiculares en sus diferentes movimientos y servir como refugio para los peatones, debe estudiarse para cada caso específico, la necesidad de dotar a la vía de islas que permitan minimizar la dificultad y el peligro que puedan tener los peatones para su cruce.

**Artículo 17.-** Los colores de la luz, las palabras o los signos de los semáforos tienen el siguiente significado:

Verde: Indica paso, los vehículos que enfrenten el semáforo vehicular deben avanzar en el mismo sentido o girar a la derecha o a la izquierda, salvo que en dicho lugar se prohíba alguno de estos giros, mediante una señal. Al aparecer la luz verde, los vehículos, incluyendo los que giran a la derecha o izquierda deben ceder el paso a los que reglamentariamente se encuentran despejando la intersección y a los peatones que estén atravesando la calzada por el paso destinado a ellos. No obstante tener luz verde al frente, el conductor no debe avanzar si el vehículo no tiene expedito su carril de circulación, por lo menos diez metros después del cruce de la intersección. Los peatones que enfrenten la luz verde en el semáforo peatonal, con o sin la palabra “SIGA”, deben cruzar la calzada por el paso para peatones, esté o no

demarcado. Cuando solo exista semáforo vehicular, los peatones sólo deben cruzar la calzada en la misma dirección de los vehículos que enfrenten el semáforo con luz verde.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha incorporado sanciones y multas a los peatones en el Código de Tránsito, como parte de las estrategias para el reordenamiento del Tránsito. Enrique Cornejo, titular de esta entidad ministerial, anunció la publicación del Decreto Supremo N° 040-2010 referido a las modificaciones del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito, que incluye la imposición multas vía papeletas al peatón infractor que incumpla las reglas de Tránsito. Según preocupantes estadísticas de la Policía de Tránsito, el 40% de los accidentes fatales se debe a la imprudencia del peatón, pues en su mayoría los transeúntes no respetan las disposiciones viales. Por su parte, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) indica que el 78% de afectados en accidentes.

#### *2.8.2.1. De tránsito son peatones.*

“Resulta necesario generar conciencia en el peatón de las consecuencias del incumplimiento de las normas viales, las sanciones van desde multas, cursos de educación vial hasta trabajos comunitarios” resaltó el ministro.

El levantamiento de papeleta al peatón puede darse en diversos escenarios, ya sea mediante la acción de control policial en la vía pública, o también mediante denuncias de la ciudadanía a través de la utilización de medios electrónicos, computarizados u otros tipos de mecanismos tecnológicos. Todo con la finalidad de involucrar a los ciudadanos en la vigilancia del Tránsito. En caso de infractores menores de edad, el efectivo policial levantará una papeleta educativa cuya copia será notificada a su domicilio para información de sus padres o responsables. La tipificación, multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones de Tránsito terrestre previstas en el reglamento oscilan entre los 18 y 108 soles, de acuerdo a la siguiente escala:

#### *2.8.2.2. Infracciones muy graves:*

-3% UIT (S/. 108 nuevos soles): por cruzar la calzada sin respetar las normas de Tránsito en estado de ebriedad (superior a los 0.5 gramos de alcohol por litros de sangre) o bajo los efectos de drogas.

-2% UIT (S/. 72 nuevos soles): por cruzar de manera intempestiva o sin usar los puentes peatonales, por desobedecer las indicaciones del efectivo policial, por cruzar la pista cuando no hay derecho a paso, por irrespetar la preferencia de los vehículos de emergencia que se anuncien con señales audibles o por alterar, mutilar, remover o suprimir las señales viales.

#### *2.8.2.3. Infracciones graves:*

-0,75% UIT (S/. 27 nuevos soles): por intentar detener un vehículo repentinamente, por subir o bajar de un vehículo en movimiento, por utilizar las señales de Tránsito con fines publicitarios o por arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias que dificulten la circulación o constituyan peligro para los usuarios.

#### *2.8.2.4. Infracciones leves:*

-0,5 UIT (S/. 18 nuevos soles): por transitar cerca al sardinel o borde de la calzada, por sujetarse de algún elemento externo de un vehículo en circulación o por subir o bajar por el lado izquierdo de un vehículo.

El peatón podrá redimir su primera infracción o sanción impaga con un curso de educación vial para el peatón, hasta antes de la ejecución coactiva. A partir de la segunda sanción, estas podrán ser compensadas con servicios comunitarios gratuitos para promover y participar en la implementación de la educación y seguridad vial.

## Capítulo III – Metodología

### 3. Metodología de la investigación

#### 3.1. Métodos de investigación

Los métodos de investigación que se utilizaron son:

##### *3.1.1. Método deductivo*

Según Gómez y Cano (2020), “El método deductivo permitió llevar a cabo el proceso de investigación, pues tiene como característica principal partir de lo general o de la teoría hasta llegar a la razón” (p. 10). En esta investigación se utilizó el método deductivo el cual va del conocimiento general al particular, su aplicación se efectuó de la siguiente manera:

- Observación: Fase de investigación que consiste en; observar, e interpretar los hechos existentes en el campo de estudio.
- Formulación de hipótesis: Indica lo que se trata de probar y se define como una investigación empírica pertinente al problema de investigación.
- Verificación de la hipótesis: Actividad que comprueba, la relación existente entre las variables de estudio.

##### *3.1.2. Método inductivo*

El autor Pereyra (2020), indica que este método se basa en “La aplicación de aspectos particulares a algo más general, además de ser un procedimiento de sistematización que a partir de resultados particulares intenta buscar posibles relaciones generales. Se basa en la observación y la experimentación” (p. 45). La presente investigación fue de carácter inductivo ya que, a través de este método, se realizó un análisis del tema en estudio, permitiendo identificar problemas que serán solucionados durante el desarrollo de la presente investigación.

## **3.2. Tipo de investigación**

El tipo de investigación que se empleó en el presente trabajo es de campo y documental:

### ***3.2.1. Investigación de campo***

Según Gavilanes (2021), este tipo de investigación es aquel que busca la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde están ocurriendo los hechos, sin la necesidad de manipular alguna variable. En tal virtud se recolectó y registró ordenadamente datos referentes al problema de estudio, utilizando las técnicas de investigación tales como; observación, entrevista y encuesta en la población de estudio, para de esta manera recabar información directa de gran utilidad para el desarrollo de la investigación.

### ***3.2.2. Investigación documental***

Según el autor Flores (2018), “La investigación documental es una técnica basada en la selección y recopilación de información a través de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos procedentes de bibliotecas, hemerotecas y archivos de periódicos, centros de documentación e información”. Por consiguiente, este tipo de investigación se aplicó para efectuar documentalmente el estudio a través de información recabada de sitios web, libros, documentos en línea siendo una guía para el desarrollo del mismo.

## **3.3. Técnicas e instrumentos de investigación**

Las técnicas que se aplicaron para el desarrollo de esta investigación son:

### ***3.3.1. Observación directa.***

Arias (2017), manifiesta que “Es una técnica que consiste en visualizar o capturar con los ojos, de manera sistemática, cualquier evento, fenómeno o situación que ocurra en la

naturaleza o en la sociedad, de acuerdo con objetivos de investigación preestablecidos” (p. 19). Se la aplicó al momento de realizar las entrevistas a la población del cantón Tisaleo, con la idea de analizar cuáles son los problemas que poseen los transeúntes.

### **3.3.2. Encuesta.**

Según UNAM (2017), “La encuesta es una herramienta de recolección de datos que permite mostrar la relación de las variables planteadas en la hipótesis” (p. 6). Esta técnica permitió conocer el criterio de la población objetivo de estudio, en relación con las actividades ejecutadas, el interés de medir el riesgo.

## **3.4. Determinación de los instrumentos de la recolección de información**

El proyecto de investigación utilizó como instrumentos de recolección de información los siguientes:

### **3.4.1. Guía de observación.**

Según Gavilánez (2021), “La Guía de observación es una herramienta de recopilación de datos que permite un análisis cuidadoso de una situación determinada o del comportamiento y las características de una persona” (p. 22). Se utilizó al momento de identificar los accidentes de tránsito existentes en el cantón, así como también descubrir la reincidencia por parte de los peatones en la inobservancia de la ley.

### **3.4.2. Entrevista.**

Según Ferro (2020), una entrevista “Es una reunión con una víctima, testigo o informante para analizar asuntos o para recibir información” (p. 19) . Se aplicó esta técnica con el propósito de obtener información directa por parte de la agencia nacional de tránsito, del



### **3.4.3. Cuestionario**

Según Baena (2017), el cuestionario es “Un instrumento importante de las técnicas de interrogación, hay que tener en cuenta los recursos en la preparación de las preguntas, tanto en su naturaleza como en la forma de redactarlas y colocarlas en el cuestionario” (p. 78). En este estudio se utilizó la técnica de la encuesta con el instrumento cuestionario aplicando preguntas cerradas en cuanto al responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o responsable en los accidentes de tránsito cantón Tisaleo, provincia Tungurahua primer semestre 2022”. Así también se aplicó la técnica de la observación con la finalidad de identificar si la población Tisaleña conoce de las normativas del COIP, referente a la responsabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito.

### **3.4.4. Técnicas de procedimiento e interpretación de los datos**

Se realizó el análisis de las encuestas aplicadas a la población los resultados obtenidos se dieron a conocer mediante la utilización de tablas, y gráficos, cada uno con sus respectivos análisis e interpretación de resultados, utilizando Excel.

## **3.5. Criterio de inclusión y criterio de exclusión**

Los criterios de inclusión fueron las personas que transitan por las vías del cantón Tisaleo para la elección, de esta población fue necesario aplicar un cálculo de la muestra con la finalidad de obtener la población objeto de análisis.

### **3.5.1. Población y muestra**

Según Martínez (2019), señala que; “La población se entiende como un conjunto de unidades o la cantidad de todos los recursos que tienen una característica común” (p. 128). Por tal razón la población objeto de estudio es la siguiente:

**Tabla 1.** *Población de Estudio.*

<b>Población</b>	<b>Número</b>
Habitantes del cantón Tisaleo	10.653
<b>TOTAL</b>	10.653

**Nota:** Elaboración propia con base a la información otorgada por el plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Tisaleo.

### 3.5.2. *Determinación de la muestra*

La muestra es el grupo específico, en definitiva, conocer cuál es el número de personas deben ser encuestadas, dentro del presente análisis se refirió con una población de 10.653 y al ser una población finita fue indispensable ejercer el cálculo de la muestra.

**Fórmula muestra finita:**

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{Z^2 P Q + Ne^2}$$

**En donde:**

**Tabla 2.** *Tabla de Significado.*

<b>Z</b> nivel de confiabilidad
<b>P</b> probabilidad de ocurrencia
<b>Q</b> probabilidad de no ocurrencia
<b>N</b> población
<b>e</b> error de muestreo

**Nota:** Tabla de significación para el cálculo de la muestra

**Tabla 3.** *Tabla de Categorías.*

<b>Categoría</b>	<b>Casos</b>
Población cantón Tisaleo	10.653
<b>Total</b>	10.653

**Nota:** Identificación de la población a ser calculada

**Tabla 4.** *Cálculo de la Muestra.*

<b>Z</b>	<b>nivel de confiabilidad</b>	<b>95%</b>	<b>47.50%</b>	<b>Z=</b>	<b>1.96</b>
<b>P</b>	probabilidad de ocurrencia	50%		<b>Z<sup>2</sup>=</b>	<b>3.8416</b>
<b>Q</b>	probabilidad de no ocurrencia	50%			
<b>N</b>	población	10653			
<b>e</b>	error de muestreo	5%			
<b>n</b>	<b>muestra</b>	<b>371</b>			

**Nota:** Calculo de la muestra aplicando la respectiva formula anteriormente indicada

**Tabla 5.** *Cálculo de la muestra.*

<b>ZPQN</b>	<b>10231.1412</b>
<b>ZPQ</b>	96%
<b>e<sup>2</sup></b>	0.0025
<b>Ne<sup>2</sup></b>	26.6325

**Nota:** Cálculos generales de la muestra finita

A partir de la información obtenida del análisis requerido de la muestra final, el estudio se aplicó a 371 personas con selección aleatoria.

Quedando la tabla de población de la siguiente manera.

**Tabla 6.** *Población documental – Muestra.*

<b>Población</b>	<b>Número</b>
Población objeto de estudio	371
<b>TOTAL</b>	<b>371</b>

**Nota:** Población documental para un análisis exhaustivo

### 3.6. Localización geográfica del estudio

**Figura 1.** Localización geográfica del estudio.



**Nota:** Google Maps

## Capítulo IV – Resultados y Discusión

### 4. Resultados del estudio

Luego de haber realizado el trabajo de campo con los respectivos instrumentos aplicados a la población de estudio es decir a los 371 encuestados (población muestra – cantón Tisaleo), se detalla los siguientes resultados, en los cuales se representa en tablas y gráficas, para posteriormente efectuar un análisis descriptivo es decir el análisis e interpretación de los resultados.

#### 4.1. Análisis y discusión de resultados

##### 4.1.1. Aplicación de cuestionario

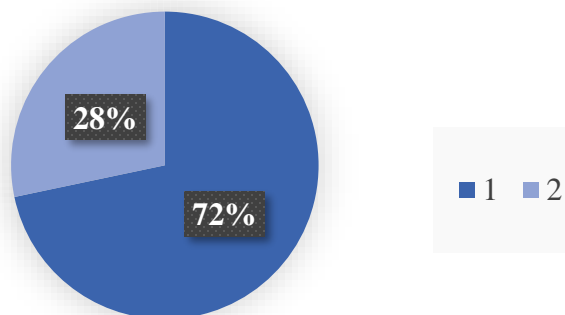
**Tabla 7.** Sexo de la población encuestada.

Género del Encuestado	N°	%
Masculino	266	72%
Femenino	105	28%
Total	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 2.** Conocimiento sobre la definición de peatón.



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 7** y **Figura 2** titulado sexo de la población encuestada, el 72% de los peatones encuestados fue hombres, mientras que el 28% fueron mujeres.

La mayor parte de la población encuestado fueron hombres, debido a que, según análisis bibliográficos previos, esta población es más propensa a sufrir accidentes o ser causantes de los mismos. Moyano (2015) asevera que los hombres reportan cometer más frecuentemente comportamientos transgresores que las mujeres. Por otro lado, los hombres reconocen también más errores que las mujeres al transitar, no diferenciándose en cambio respecto de errores ni lapsus al usar las vías (Trujillo et al. , 2018).

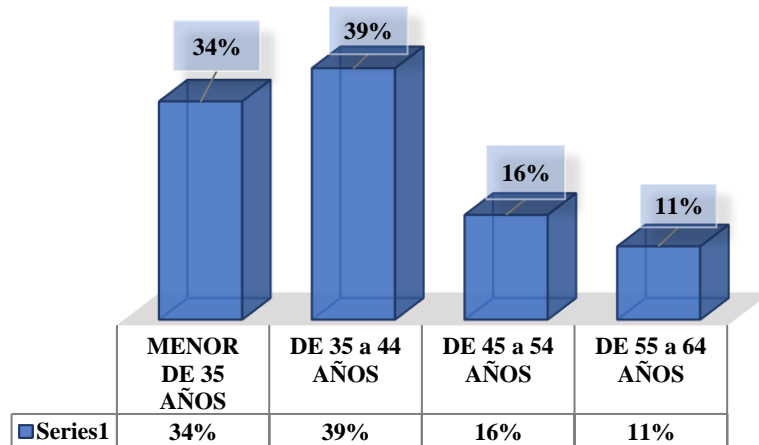
**Tabla 8.** *Edad de la población encuestada.*

<b>EDAD</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
<b>Menor de 35 años</b>	125	34%
<b>De 35 a 44 años</b>	144	39%
<b>De 45 a 54 años</b>	60	16%
<b>De 55 a 64 años</b>	42	11%
<b>TOTAL</b>	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 3.** *Edad de la población encuestada.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 8** y **Figura 3** titulado Edad de la población encuestada. Se tomó el rango de edad menores de 35 años el cual fue el 34%, proseguimos de 35 a 44 años con un porcentaje de 39%, de 45 a 54 años el 16% y finalmente de 55 a 64 años quien fue la minoría con 11% de personas encuestadas. Cabe mencionar que la población de 35 a 44 años de edad fueron la mayoría de encuestados.

El rango de edad con el que mayormente se debe trabajar son los adultos, debido a que son personas con mayor nivel de responsabilidad y predisposición a acatar normas de seguridad vial y a transmitir estas conductas. Así, Pacheco (2017) sostiene que la educación de los adultos, particularmente la que tiene que ver con seguridad vial y la coexistencia de los actores involucrados, demanda asumir roles de responsabilidad y demostrar predisposición para realizar acciones conjuntas; puede entenderse como un proceso de conocimiento y socialización tanto de reglas intrínsecas de conducta, como de normas claras y justas que deben conocer los transeúntes. Es impórtate también señalar que los jóvenes y adultos suelen tomar mayores riesgos dado que se exponen a trayectorias de vehículos cercanos mientras que los adultos mayores suelen esperar a que el tráfico esté despejado para cruzar (Osorio et al., 2022).

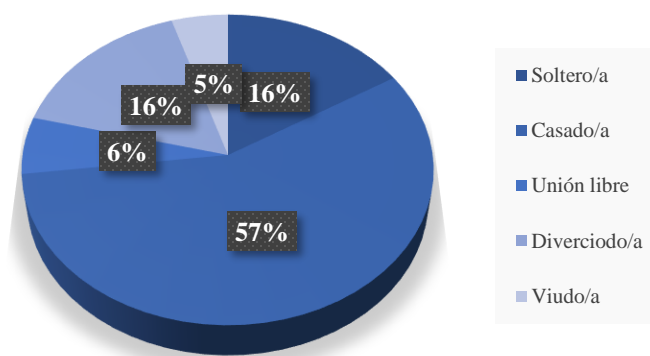
**Tabla 9.** *Estado civil de las personas encuestadas.*

<b>ESTADO CIVIL</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
<b>Soltero/a</b>	60	16%
<b>Casado/a</b>	211	57%
<b>Unión libre</b>	22	6%
<b>Divorciado/a</b>	60	16%
<b>Viudo/a</b>	18	5%
<b>Total</b>	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 4.** Estado civil de la población encuestada.



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 9** y **Figura 4** titulado estado civil de las poblaciones encuestadas. Se tomó en cuenta personas casadas quienes fueron la mayoría con un 57%, se continuó con individuos solteros quienes fueron 16%, divorciados 16%, unión libre 6%, y finalmente viudos 5% siendo la minoría de los encuestados.

Se señala que el mayor número de peatones en estudio son personas casadas, y se les atribuye a estas características de responsabilidad y prudencia. Así lo asegura Romero et al. (2013), las personas casadas son quienes más asumen un buen comportamiento peatonal. Mientras que la población que se encuentra en estado civil soltero, son más propensos a sufrir o causar accidentes en las vías. En estudios realizados por Trujillo et al. (2018) se encontró 460 casos de accidentes de tránsito que fueron atendidos en la institución de salud en el periodo 2014-2017, en su gran mayoría fueron hombres, con una mediana de edad de 30 años. Para este caso, su estado civil en gran proporción fue soltero.



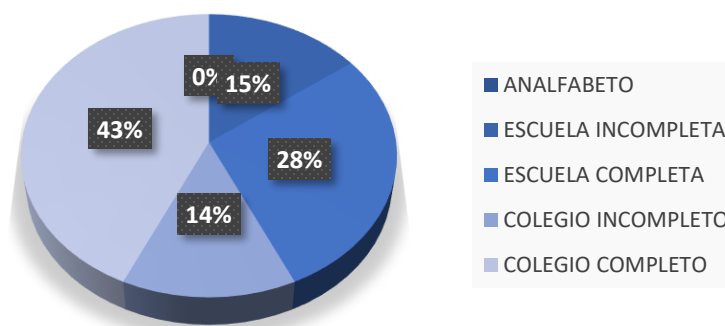
**Tabla 10.** Nivel de instrucción de la población encuestada.

INSTRUCCIÓN	N°	%
Analfabeto	0	0%
Escuela incompleta	55	15%
Escuela completa	105	28%
Colegio incompleto	51	14%
Colegio completo	160	43%
<b>TOTAL</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 5.** Nivel de instrucción de la población encuestada.



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Los datos presentados en **Tabla 10** y **Figura 5** titulado nivel de instrucción de la población encuestada. Se tomó en cuenta personas con el colegio completo siendo la mayoría el 43 %, se continuó con escuela completa 28%, escuela incompleta con el 15%, y finalmente de las personas encuestadas tienen el colegio incompleto 14%. Cabe recalcar que la mayoría de la población tiene el colegio completo

Un gran número de peatones ha referido que su nivel más alto de escolaridad es el colegio completo con ello cabe la comparación de la actitud y el comportamiento en el tránsito, desde la percepción subjetiva del riesgo, o actitud de osadía como desafío a la norma, frente a la ignorancia o desconocimiento de la misma. Este aspecto presenta entonces, un promisorio

filón para el estudio de relaciones relevantes, con el fin de buscar satisfactoriamente relaciones predictivas de riesgos predominantes en el tránsito urbano en situaciones específicas, como son: el género, el grado de escolaridad (Casadiego, 2017).

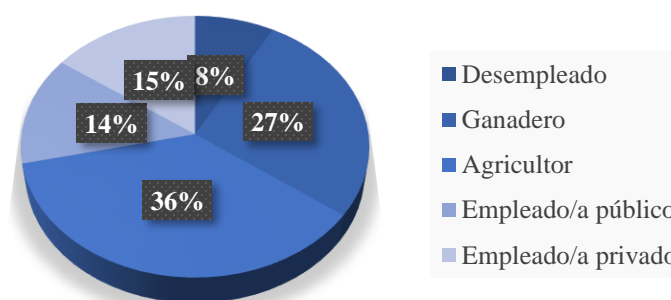
**Tabla 11.** *Ocupación de la población encuestada.*

<b>OCUPACIÓN</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
<b>Desempleado</b>	30	8%
<b>Ganadero</b>	100	27%
<b>Agricultor</b>	135	36%
<b>Empleado/a público</b>	50	13%
<b>Empleado/a privado</b>	56	15%
<b>Total</b>	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 6.** *Ocupación de la población encuestada.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Los datos presentados en la **Tabla 11** y **Figura 6** titulada ocupación de la población encuestada, se menciona que el 36% es agricultor, el 27% se dedica a la ganadería, 15% trabaja en el sector privado, 13% es empleado público, y para finalizar el 8% de la población no se encuentra trabajando por el momento.

Dentro de la población de peatones encuestados del Cantón Tisaleo se ha referido que en su gran mayoría son agricultores. Esta información se sustenta con datos emitidos por ell

Ministerio de Agricultura y Ganadería (2020) la agricultura familiar campesina involucra todas las actividades agrícolas de base familiar y están relacionadas con varios ámbitos del desarrollo rural; es una forma de clasificar la producción agrícola, forestal, pastoril y acuícola gestionada y operada por una familia y que depende principalmente de la mano de obra familiar, incluyendo tanto a mujeres como a hombres.

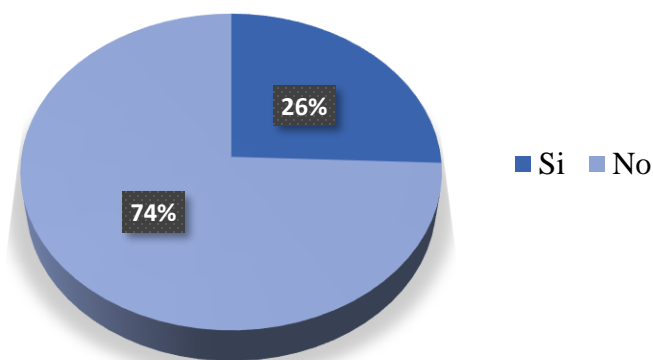
**Tabla 12.** *Conocimiento sobre la definición de peatón.*

CATEGORÍA	N°	%
Si	95	26%
No	276	74%
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 7.** *Conocimiento sobre la definición de peatón.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

En la **Tabla 12** y **Figura 7**, llamada conocimiento sobre la definición de las encuestas aplicadas, se menciona que el 74% de la población no conoce lo que es un peatón, y el 26% restante si conoce la definición de un peatón. Se puede manifestar entonces, que la mayoría de la población encuestada no tiene conocimiento sobre la definición del significado de peatón.

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, (2017), el peatón es una persona que se moviliza a pie o en carro, por vía o sendero. Quienes tienen derechos de contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro, disponer de vías públicas libre de obstáculos y no invadidas, contar con infraestructura y señalización vial adecuadas las cuales brinden seguridad añadiendo a esto a tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz es verde del cruce peatonal y esté encendida. Todos los agentes que circulan por las calles, ya sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, etc. tienen sus derechos y deberes. Saber cuáles son estos derechos y deberes de los peatones es parte de la educación vial necesaria, para resguardar tu seguridad y la de los demás que te rodean, (Cerdeña, 2016). “El peatón tiene derechos, pero también obligaciones; tiene prioridad, pero debe respetar las señales viales”, (Mendoza et al., 2016).

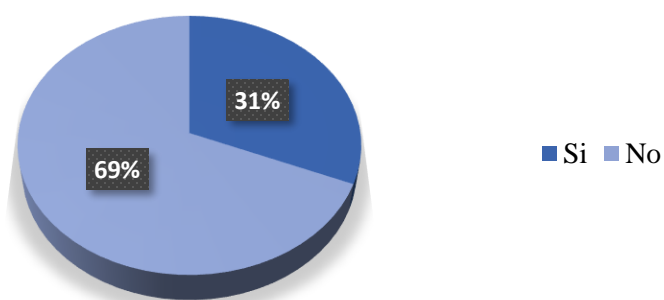
**Tabla 13.** *Tipos de factores de riesgo al conducir.*

CATEGORÍA	N°	%
<b>Si</b>	116	31%
<b>No</b>	255	69%
<b>Total</b>	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 8.** *Tipos de factores de riesgo al conducir.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 13** y **Figura 8**, llamada Tipos de factores de riesgo al conducir, de las encuestas aplicadas, se menciona que el 69% de la población no tiene conocimiento de los factores del riesgo a conducir, y el 31 % restante de los consultados si tienen conocimiento de dichos factores. Cabe mencionar que la mayoría de la población encuestada no cuenta con conocimiento de los factores de riesgo al conducir.

La mayoría de la población encuestada no cuenta con conocimiento de los factores de riesgo al conducir. “La responsabilidad del peatón en la seguridad vial es de suma importancia para contrarrestar las variables que ocasionan los accidentes de tránsito”, (Castillo et al., 2014). En algunos lugares esta clase de riesgo público es manejado con sanciones o multas que buscan como resultado al menos hacer que las personas sientan temor a tener que cancelar estas sanciones y prefieren actuar de forma prudente, y aunque este no debe ser el ideal porque lo que se pretende es que las personas tengan conciencia de los malos actos que cometen de imprudencia para que los eviten al parecer hay un alto porcentaje de los peatones no tiene mucho interés por su bienestar, (Rojas, 2018).

La imprudencia del peatón es un tema muy importante de forma global ya que abarca en todas las ciudades y a los países en general, una problemática en la cual es considerado mucho la cultura reflejado en la conducta de la ciudadanía determinado que la principal causa de estos siniestros es la irresponsabilidad por parte de los ciudadanos en la que se representa como resultado el riesgo a transitar y a los posibles accidentes viales que atenta contra la integridad física propia y de las demás personas que circunda en el sitio de tal manera que la solución a la lucha de accidentes viales en el mundo es creando la voluntad propia al ciudadano en la que se considera esperanza de cambio cultural involucrando al susodicho a la colaborar con la causa de formar principios que logre la reducción a la violación de las normas de circulación en las vías públicas, ( Cangá et al., 2017).

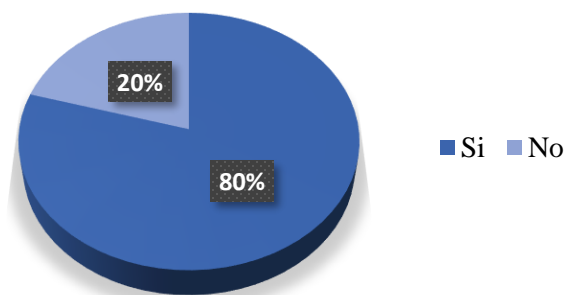
**Tabla 14.** *Incidencia de los peatones en los accidentes de tránsito.*

CATEGORÍA	N°	%
Si	295	80%
No	76	20%
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 9.** *Incidencia de los peatones en los accidentes de tránsito.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Los datos presentados en la **Tabla 14** y **Figura 9**, titulada los peatones inciden en los accidentes de tránsito, de las encuestas aplicadas, se menciona que el 80% de la población considera que los peatones tienen incidencia en los accidentes de tránsito, y el 20% de la población encuestada restante considera que no tienen incidencia los peatones en dichos accidentes de tránsito. Según los resultados obtenidos el mayor porcentaje de los encuestados mencionaron que los peatones tienen incidencia en los accidentes de tránsito.

Los resultados obtenidos indican la mayoría de los encuestados tienen incidencia en los accidentes de tránsito. Según los autores Clavijo et al. (2018), las intervenciones educativas deben estar alineadas con la conducta de las familias, las cuales podrían ser reforzadas si son exigidos a cumplir las normas o en su defecto recibir una sanción. Un panel de expertos sugirió que los padres de familia o abuelos podrían promover la educación en seguridad vial durante la entrada y salida escolar. Es importante recalcar que la incidencia de los peatones

en los accidentes de tránsito se puede disminuir con la educación y planes antes mencionados. La imprudencia del peatón es considerada una conducta de riesgo y un importante problema de salud a nivel mundial. Por otro lado, el autor Herrera et al. (2017), cita que en conductas de riesgo del peatón se ha enfocado fundamentalmente en la influencia de los padres en estas conductas en niños preescolares y escolares. Esto se debe que son los padres quienes les enseñan a sus hijos conductas seguras en las calles durante esta etapa del desarrollo 6-9. Estos estudios muestran que los padres juegan un rol importante en éstas al comunicar las expectativas que tienen respecto a las conductas de seguridad en las calles.

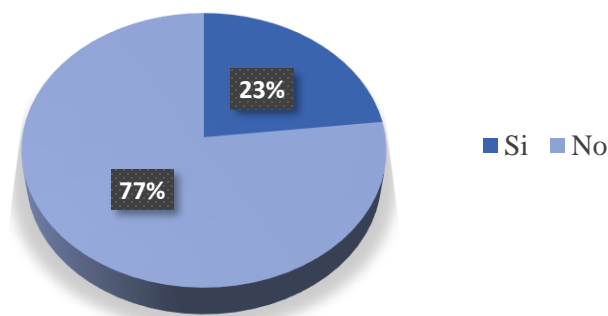
**Tabla 15.** *Importancia de peatones en la seguridad vial.*

CATEGORÍA	Nº	%
Si	86	23%
No	285	77%
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 10.** *Importancia de peatones en la seguridad vial.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 15** y **Figura 10**, titulado la importancia de peatones en la seguridad vial, de las encuestas aplicadas, se menciona que el 77% de la población tiene desconocimiento sobre la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial, y el

23% de la población encuestada restante si tienen conocimiento sobre la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial.

La mayoría de la población encuestada posee desconocimiento sobre la importancia de los peatones para mejorar la seguridad vial. A estos resultados los autores Carmona et al., aseguran que la intervención de los componentes de seguridad vial (normatividad, infraestructura vial, mejora de condiciones de trabajo de conductores, aumento de zonas de juego seguras, atención de trauma, compensación financiera para víctimas, sistema de obtención de licencia de conducir, uso de cinturón de seguridad, etc.) logran reducir las tasas de mortalidad por lesiones (Clavijo et al, 2018). Con todo lo mencionado anteriormente se logra inferir que es de suma importancia la seguridad vial para los peatones. En cuanto a la seguridad vial se puede indicar que es un tema que se está presentando en gran relevancia en las organizaciones, debido a la importancia en actividades de promoción y prevención encaminadas en la prevención de incidentes y accidentes así como la salud mental y física de todos los trabajadores, adicional a la importancia que le están dando los gobiernos por ser un tema en que confluyen varios actores, por lo que generan impactos a nivel social por el aumento de accidentalidad y las campañas de prevención así como a nivel económico por las inversiones de infraestructura, maquinaria y educación, (Martínez A. , 2018).

**Tabla 16.** *Educación de leyes de tránsito a los peatones.*

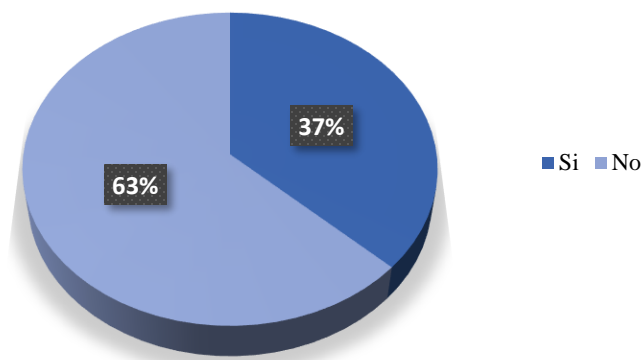
<b>CATEGORÍA</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	137	37%
<b>No</b>	234	63%
<b>Total</b>	371	100%

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).



**Figura 11.** Educación de leyes de tránsito a los peatones.



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

En la **Tabla 16** y **Figura 11**, titulado Educación de leyes de tránsito a los peatones, de las encuestas aplicadas, se menciona que el 63% de la población considera que no disminuirá el índice de accidentes de tránsito a pesar de educar a los peatones, y el 37% de la población encuestada restante tienen consideración de que si existe una buena educación a los peatones si se disminuirá el índice de accidentes de tránsito.

Como se observa los resultados la mayoría de la población no ha recibido una educación vial relacionada a las leyes de tránsito. Es importante mencionar que el Artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de la cual se determina que “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización” (MINEDUC, 2019, pág. 4). La seguridad vial es de suma importancia ya que permite que los peatones cuenten con una movilidad segura evitando posibles lesiones causadas en el tránsito y de esa manera se garantiza el respeto por la vida propia y de los demás transeúntes al desplazarse por las aceras o en automóviles como usuarios, es por ello

que actualmente se ha tomado medidas que ayudan a disminuir gran cantidad de tránsito en las zonas educativas, como el cierre de las vías en los momentos de tráfico, la aplicación de la unidireccionalidad del tránsito vehicular en horas pico y el desvío de vehículos por vías alternas con el objetivo de mitigar estos inconvenientes, (Ríos, 2021).

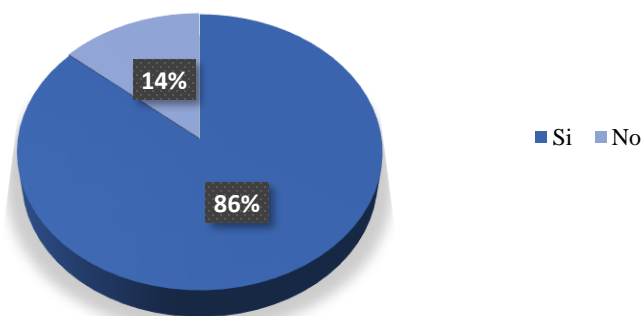
**Tabla 17.** *Accidentes de tránsito.*

CATEGORÍA	N°	%
Si	320	86%
No	51	14%
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 12.** *Accidentes de tránsito.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Los datos presentados en la **Tabla 17** y **Figura 12**, titulado accidentes de tránsito de las encuestas aplicadas, se menciona que el 86% de la población confirman que han estado implicados en un accidente de tránsito, y el 14% de la población encuestada restante niegan haber sido parte de un accidente de tránsito.

Según los resultados encontrados se identifica que la mayoría de la población encuestada si han estado implicados en un accidente de tránsito. Según estimaciones de la Organización

Mundial de la Salud (OMS, 2017), anualmente mueren cerca 1.3 millones de personas por causas relacionadas con accidentes de tránsito. Adicionalmente, según el mismo organismo, entre 20 y 50 millones de personas sufren heridas o quedan discapacitadas producto de un accidente de tránsito cada año, (Castillo et al., 2020). “Los accidentes de tráfico (AT) son un problema mundial con mortalidad de 1,25 millones cada año”, (Alarcón et al., 2018, pág. 8). Las principales causas de accidentes en los últimos años se deben al cruce de peatones en la calzada de forma sorpresiva, o cuando lo hacen fuera del paso demarcado. A eso se suman otro tipo de imprudencias, (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2022).

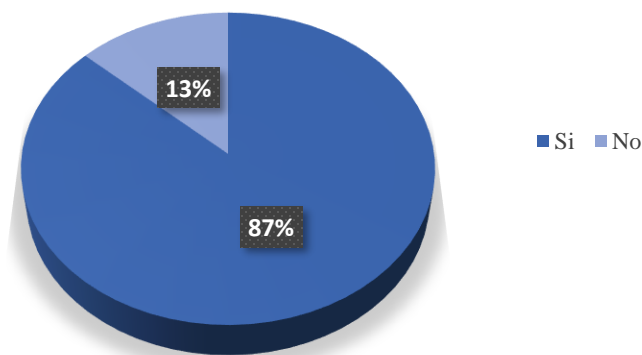
**Tabla 18.** *Implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT.*

CATEGORÍA	N°	%
Si	322	87%
No	49	13%
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

**Figura 13.** *Implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT.*



**Nota:** Información obtenida de las encuestas aplicadas a la población objeto de estudio.

**Realizado por:** Yuccha, L., Gilson, J., (2022).

Según los datos presentados en la **Tabla 18** y **Figura 13**, titulado Implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT, de las encuestas aplicadas, se menciona que el 87% de la población confirman que están de acuerdo a la implementación de una

reforma a las ordenanzas municipales del GADMT, y el 13% de la población encuestada restante no están de acuerdo a la implementación de una reforma a las ordenanzas municipales.

Cabe recalcar que la población considera que la implementación de una nueva reforma a las ordenanzas municipales del GADMT puede favorecer a los accidentes de tránsito y así tener un cambio positivo en la educación de la población tanto como peatón o conductor. Actualmente los temas de la congestión vehicular y el tráfico son prioridades en las agendas públicas urbanas, tanto de candidatos como de autoridades electas. Este problema en la movilidad que supone, valga la redundancia, la inmovilidad de cientos de vehículos motorizados con conductores y pasajeros en su interior es la justificación de cabecera para seguir diseñando la ciudad con la desesperación de darle más espacio a los vehículos, lo que por supuesto conlleva el restarle espacio al peatón: veredas cada vez más estrechas, para la construcción de avenidas más anchas, vías periféricas, intercambiadores y túneles, obras que además representan la mayor parte de los presupuestos públicos (Gallegos, 2020).

#### ***4.1.2. Verificación de la hipótesis***

En base al análisis de campo, bibliográfico, documental, efectuado anteriormente, y sobre todo aplicando la técnica de investigación la encuesta (cuestionario y entrevista) permitió identificar qué; la responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o irresponsable SI incide en los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo.

Bajo los siguientes resultados: el 69% del total de la población encuestada ha indicado que no tiene conocimiento de los factores del riesgo al conducir, el 80% considera que los peatones si tienen incidencia en los accidentes de tránsito, el 77% desconocen sobre la importancia que tienen los peatones para mejorar la seguridad vial, el 63% considera que no disminuiría el índice de accidentes de tránsito a pesar de educar a los peatones, el 86% han estado implicados en un accidente de tránsito, el 87% están de acuerdo con la implementación de una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT.

Además, se efectuó un análisis de las normativas del COIP en el cantón Tisaleo, teniendo como resultados;

La entrevista realizada a diferentes autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) del Cantón Tisaleo, permitió identificar que esta institución pública, forma parte de la mancomunidad de tránsito, misma que brinda mantenimiento de las señaléticas y de las vías del cantón; usando los recursos otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Es importante dar a conocer que no se han realizado charlas ni capacitaciones referentes a la normativa de tránsito vigente en ninguna de las comunidades del cantón.

En tal virtud, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2018), en su Art. 2 señala que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes; respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados, la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. Sin embargo, se ha observado que los peatones consideran que no poseen responsabilidad en cuanto al cumplimiento de lo establecido en esta ley, ya sea por desconocimiento o desobediencia de la misma. Así, Viteri (2017), asegura que las contravenciones de tránsito por parte de los peatones se producen al igual que los delitos, por la negligencia, imprudencia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos.

Dando cumplimiento al Art. 30.5, numeral c de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2018), “planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2018, pág. 14). En palabras del alcalde del GAD del cantón Tisaleo “a nivel de la municipalidad, nosotros tenemos que velar por la seguridad de la ciudadanía, por esa razón se tiene la voluntad de elaborar una ordenanza para organizar y regular el tránsito y transporte terrestre dentro del cantón. Pero, tras realizar

un sondeo, se ha notado el desacuerdo de la población debido a que al aplicar esta ordenanza se restringiría la libre circulación de los peatones en las vías, según el criterio de algunas entrevistados.”

En opinión del jefe político del cantón Tisaleo sobre los accidentes de tránsito que llegan a su conocimiento son únicamente cuando se trata de daños materiales y existe voluntad de conciliación o acuerdo de las partes implicadas. Caso contrario, los partes policiales de los accidentes de tránsito llegan a manos de la fiscalía. Tipificado en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en su Art. 442.- Fiscalía. – “La Fiscalía dirige la investigación pre-procesal y procesal penal e interviene hasta la finalización del proceso. La víctima deberá ser instruida por parte de la o el fiscal sobre sus derechos y en especial, sobre su intervención en la causa” (Asamblea Nacional del Ecuador , 2021, pág. 160).

### **Índice de accidentes de tránsito el cantón Tisaleo.**

En base a los datos proporcionados por el Cuerpo de Bomberos del cantón Tisaleo ha arrojado como resultado que durante el primer semestre del año 2022 se ha atendido a un total de 48 personas con varios tipos de traumatismos físicos y 5 personas fallecidas.

Como un dato extraoficial se le atribuyo a culpabilidad de los siniestros a los peatones debido a su imprudencia y desacato a las leyes de tránsito. Los peatones al momento de cometer una infracción de Tránsito lo hacen por imprudencia, e inobservancia de la Ley, se caracteriza por la falta de atención o cautela en el actuar del individuo, incurriendo en ella ya sea por acción o ya sea por omisión (Jímenez, 2015).

Haciendo énfasis a las 5 personas que han fallecido en el lapso de tiempo estipulado, se sabe que la culpabilidad fue totalmente de éstas, conociendo que cruzaron la calle sin ninguna precaución, y en lugares no permitidos por motivo que existe abundante tránsito de vehículos tanto pesados como livianos. El tratamiento que se empieza a dar al peatón en la opinión pública intenta aplicar para las personas de a pie los mismos criterios que deben cumplir los automovilistas. El peatón debe disciplinarse, tomar su derecha y escoger un lado para el

cruce; debe volver a aprender a caminar, en armonía con el nuevo compañero de espacio, el automóvil. El peatón debe evitar su propio arrollamiento (Pérez, 2020).

En referencia a las 48 personas heridas, hay evidencia donde se afirma que la mitad de las colisiones viales se deben a imprudencias de los peatones. Según un estudio realizado por el CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial), las faltas más frecuentes de los peatones son esperar al cruzar sobre la calzada, cruzar cuando no tiene prioridad de paso, cruzar no respetando la senda peatonal y cruzar distraído por uso de tecnología. A su vez, otro estudio plantea que los peatones, en relación con la norma específica, se consideran incumplidores (Buedo et al., 2016).

## Capítulo V – Conclusiones y Recomendaciones

### 5.1. Conclusiones

Si bien es cierto, los peatones también son responsables por su inobservancia a la norma legal al producirse accidentes de tránsito ya que son uno de los componentes principales. A través del estudio realizado se establece las siguientes conclusiones:

- Al realizar una entrevista a las autoridades del cantón Tisaleo, se logró identificar que no existe comunicado alguno de las normativas del COIP, en lo referente a los peatones y los accidentes de tránsito, puesto que el GAD Municipal de Tisaleo solo se encarga de brindar mantenimiento a las señaléticas y vías del cantón usando los recursos otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito, pues la municipalidad forma parte de la mancomunidad de tránsito.
- Para determinar el índice de accidentes de tránsito por inobservancia de los peatones en el cantón Tisaleo, fue necesario solicitar información estadística al Cuerpo de Bomberos de la localidad ya mencionada, entidad única de socorro; los mismos que informaron que durante el primer semestre del año 2022 se brindó la asistencia a 48 personas con diferentes tipos de trauma y 5 personas fallecidas dentro de la zona urbana y rural.
- Mediante una socialización con la población del cantón Tisaleo, se logró capacitar a los ciudadanos sobre las causas y efectos de los accidentes de tránsito por el irrespeto de las normativas estipuladas en el COIP del Ecuador. Para tal efecto, se utilizaron herramientas de comunicación tales como: invitaciones, trípticos, dispositivos y afiches. Para ello se obtuvo una participación significativa por parte de los asistentes, una vez concluida la charla se aplicó un test identificando que más del 95% ya poseen conocimiento de las normativas del COIP.



## 5.2. Recomendaciones

Luego de realizar un análisis minucioso de la problemática del cantón Tisaleo, se recomienda:

- Al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Tisaleo capacitar una vez al mes a toda la población para que no incremente el porcentaje de accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia de los peatones.
- Se recomienda a la población del cantón Tisaleo capacitarse sobre las responsabilidades y obligaciones que se tiene como peatones, considerando que hay un reglamento que rige sobre ellos. Recalcando que si se produjera algún altercado al transitar por las calles y la causa fuere la imprudencia del peatón, el desconocimiento de la ley no sería razón para su justificación y se deberá asumir las consecuencias de lo suscitado.
- Se recomienda utilizar las herramientas del presente estudio para capacitar a la población considerando que los peatones al ser entes vulnerables respecto a los vehículos podrían eximirse de culpabilidad, pero no de las consecuencias que estos accidentes conllevan, en este caso posibles traumatismos a nivel físico y psicológico, pérdidas materiales y lo más importante, la pérdida de la vida humana.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alarcón et al. (2018). Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países. *Revista Española de Salud Pública* . Obtenido de <https://scielosp.org/article/resp/2018.v92/e201807040/>
- Arias, F. (2017). *El proyecto de Investigación Introducción a la metodología científica* (6 ed.). Caracas, Venezuela: Episteme. Recuperado el 2 de DICIEMBRE de 2021, de <https://evidencia.com/wp-content/uploads/2014/12/EL-PROYECTODE-INVESTIGACION-6ta-Ed.-FIDIAS-G.-ARIAS.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2018). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial* . Quito : Asamblea Nacional . Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP\\_6\\_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf)
- Asamblea Nacional del Ecuador . (2021). *Código Orgánico Integral Penal, COIP* . Quito : Asamblea Nacional del Ecuador . Obtenido de [file:///C:/Users/Faby/Downloads/COIP\\_act\\_feb-2021.pdf](file:///C:/Users/Faby/Downloads/COIP_act_feb-2021.pdf)
- Baena, G. (2017). *Metodología de la investigación*. Grupo editorial Patria. Recuperado el 2 de diciembre de 2021
- Buedo et al. . (2016). Errores humanos autorreferenciados por los peatones del sistema vial de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina: estudio descriptivo observacional. *Revista Médica del Uruguay*. Obtenido de [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1688-03902016000100005](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-03902016000100005)
- Cabanellas, G. (1998). *¿QUE ES CONTRAVENCION DE TRANSITO?* Obtenido de <https://prezi.com/aiv72cl9-bb7/que-es-contravencion-de-transito/#:~:text=El%20tratadista%20Guillermo%20Cabanellas%20define,En%20lo%20Penal.>
- Cañar, G. (2015). *Informe jurídico sobre la falta de aplicación del Código Orgánico Integral Penal (COIP), que sanciona a peatones que cometan infracciones de tránsito en Santo Domingo de los Tsachilas*. Santo Domingo: Repositorio de la Universidad

- Uniandes . Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2578/1/TUSDAB004-2016.pdf>
- Carro, E., & Rueda, A. (jun de 2019). *Conductas de riesgo al conducir un automóvil en zonas urbanas del sur de Tamaulipas y la Ciudad de México*. Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-78582019000100100](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-78582019000100100)
- Castillo et al. . (2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Revista Politécnica*. Obtenido de [http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1390-01292020000500021#:~:text=INTRODUCCI%C3%93N-,Los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20constituyen%20una%20gran%20problem%C3%A1tica%20de%20salud,relacionadas%20con%20accidentes%20de%20tr%](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-01292020000500021#:~:text=INTRODUCCI%C3%93N-,Los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20constituyen%20una%20gran%20problem%C3%A1tica%20de%20salud,relacionadas%20con%20accidentes%20de%20tr%)
- Castillo et al. (2014). Entérate de las últimas novedades y promociones que tiene Toyota. *Scielo Book* . Obtenido de <http://www.toyocosta.com/blog/comportamientos-erroneos-de-los-peatones/>
- Castillo, M. (2014). *La educación vial y el desarrollo de laas destrezas de autonomía en los niños y niñas de los 4 años del centro de educación inicial las Rosas en el ciudad de Ambato*. Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/8887/1/FCHE-EPS-597.pdf>
- Cerda, Consuelo. (2022 de septiembre de 2016). *¿Cuáles son los derechos y deberes de los peatones?* Obtenido de <https://www.misabogados.com/blog/es/derechos-y-deberes-de-los-peatones>
- Clavijo et al. (Sep de 2018). *Políticas e intervenciones para reducir lesiones por accidentes de tránsito: De la evidencia a la práctica*. Obtenido de [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1025-55832018000300010](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1025-55832018000300010)
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2022). *La imprudencia del peatón es el accidente de tránsito más frecuente*. Obtenido de <https://www.ceadechile.cl/blog/112-la-imprudencia-del-peaton-es-el-accidente-de-transito-mas-frecuente>

- Espejel & Jiménez, M. M. (2020). *Nivel educativo y ocupación de los padres: Su influencia en el rendimiento académico de estudiantes universitarios*. Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-74672019000200026](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-74672019000200026)
- Ferro, V. J. (2020). *Manual Operativo del Director y Jefe de Seguridad*. José Manuel Ferro Veiga. Obtenido de [https://books.google.com.ec/books?id=CGnKDwAAQBAJ&pg=PT186&dq=entrevista+en+investigaci%C3%B3n+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiJu\\_j59Yn1AhU6mmoFHSSRB8s4FBD0AXoECAgQAQ#v=onepage&q=entrevista%20en%20investigaci%C3%B3n%20es&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=CGnKDwAAQBAJ&pg=PT186&dq=entrevista+en+investigaci%C3%B3n+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiJu_j59Yn1AhU6mmoFHSSRB8s4FBD0AXoECAgQAQ#v=onepage&q=entrevista%20en%20investigaci%C3%B3n%20es&f=false)
- Flores, R. L. (2018). *Prevención para la enseñanza de la Investigación y Planeación de medios publicitarios*. México: UNID: Editorial Digital. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=ZNRJDwAAQBAJ&pg=PT74&dq=INVESTIGACI%C3%93N+DOCUMENTAL&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjQkYmLq-b1AhUDsDEKHaEeBTgQ6AF6BAgJEA#v=onepage&q=INVESTIGACI%C3%93N%20DOCUMENTAL&f=false>
- Gallegos, K. (2020). La construcción mediática del “peatón imprudente” y la peatonalidad como problema público en Quito. *BAYA - YALA* . Obtenido de <https://books.scielo.org/id/9jbn9/pdf/medranda-9789978105702-08.pdf>
- Gavilanes, J. (2021). *La investigación contable como eje integrador de la formación profesional en los estudiantes de octavo y noveno semestres de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Recuperado el 2 de diciembre de 2021, de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/32333/1/T4932i.pdf>
- Gómez, N. Á., & Cano, M. S. (2020). *Manual para investigar en educación*. Madrid: Narcea Ediciones,. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=Hl4DEAAAQBAJ&pg=PT28&dq=metodo+deductivo+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiBljDqOb1AhWhkWoFHRk4CCU4ChDoAXoECAcQAQ#v=onepage&q=metodo%20deductivo%20es&f=false>

- Heidari et al. (Dic de 2019). *Equidad según sexo y de género en la investigación: justificación de las guías SAGER y recomendaciones para su uso*. Obtenido de <https://scielosp.org/article/gs/2019.v33n2/203-210/es/>
- Herrera et al. (2017). Prácticas parentales y conductas de riesgo del peatón en una muestra de adolescentes chilenos. *Revista médica de Chile*. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-98872014000800004](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-98872014000800004)
- Jímenez, C. (2015). *Informe Jurídico sobre la falta de aplicación del Código Orgánico Integral Penal (COIP), que sanciona a los peatones que cometan infracciones de tránsito en Santo Domingo de los Tsachilas*. Santo Domingo : Universidad Regional Autónoma de los Andes . Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2578/1/TUSDAB004-2016.pdf>
- Ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial. (2008). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-1-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad Vial*. (s.f.). Obtenido de [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (10 de julio de 2017). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial-3.html>
- Martínez, A. (2018). *Evaluación de la percepción del riesgo vial en el desarrollo de actividades de transporte de la empresa Montejo S.A. Proyectos mina Pribbenow y el descanso de Drummond*. Universidad ECCI. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/2645/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Martínez, B. C. (2019). *Estadística básica aplicada*. Ecoe Ediciones. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=WlckEAAAQBAJ&pg=PA128&dq=poblaci%C3%B3n+en+investigaci%C3%B3n+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjEo4G07on1AhVVm2oFHVJ1Ay84ChDoAXoECAIQAg#v=onepage&q=poblaci%C3%B3n%20en%20investigaci%C3%B3n%20es&f=false>

- Martner, R., & Máttar, J. (2012). Los fundamentos de la planificación del desarrollo en América Latina y el Caribe. *CEPAL*. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2621/1/S2012845\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2621/1/S2012845_es.pdf)
- Medina, M. (2020). La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. *Revista de arquitectura*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/1251/125166907008/html/>
- Mendoza et al. (17 de agosto de 2016). *Los peatones tenemos derechos y obligaciones*. Obtenido de <https://ciudaddemendoza.gob.ar/2016/08/17/seguridad-y-transito-los-peatones-tenemos-derechos-y-obligaciones/>
- MINEDUC. (2019). *Ministerio de Educación*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/10/Guia-de-educacion-vial.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/11/AM\\_010-2020-EXPEDIR-REGLAMENTO-CTE.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/11/AM_010-2020-EXPEDIR-REGLAMENTO-CTE.pdf)
- Moyano, E. (2015). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. *Estudios de Psicología (Natal)*. Obtenido de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-294X1997000200008](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X1997000200008)
- Olivera et al. (2020). *Prevalencia y factores asociados a los accidentes de motocicleta por área de ocurrencia*. Obtenido de [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1695-61412020000300093](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1695-61412020000300093)
- Pereyra, L. E. (2020). *Metodología de la investigación*. Klik. Obtenido de [https://books.google.com.ec/books?id=x9s6EAAAQBAJ&pg=PA45&dq=metodo+inductivo+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjc-8GDwYn1AhWXmGoFHd\\_4Ar8Q6AF6BAgCEAI#v=onepage&q=metodo%20inductivo%20es&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=x9s6EAAAQBAJ&pg=PA45&dq=metodo+inductivo+es&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjc-8GDwYn1AhWXmGoFHd_4Ar8Q6AF6BAgCEAI#v=onepage&q=metodo%20inductivo%20es&f=false)
- Pérez, K. (2020). Aproximaciones a las relaciones La construcción mediática del peatón imprudente y la peatonalidad como problema público en Quito . *SciELO Books /*

- SciELO Livros / SciELO Libros*. Obtenido de <https://books.scielo.org/id/9jbn9/pdf/medranda-9789978105702-08.pdf>
- Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2012).
- Ríos, C. V. (2021). “*Plan Integral de Seguridad Vial en las Zonas Educativas del Centro Histórico Cantón Latacunga Casos de Estudio: Unidades Isidro Ayora, La Salle e Inmaculada*”. Universidad de las fuerzas armadas. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/28292/1/M-ESPEL-CLT-0227.pdf>
- Rodriguez, N. (Abr de 2018). *Envejecimiento: Eduad, Salud y sociedad*. Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-74592018000200087](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-74592018000200087)
- Rojas, M. (10 de julio de 2018). *Imprudencia de Peatones*. Obtenido de <https://smsafemode.com/blog/imprudencia-de-peatones/>
- Ruiz et al. (2020). *Análisis del tránsito peatonal, alternativas y soluciones a congestionamientos en la Avenida América, entre Avenida Manabí y Calle Ramón Fernández. Portoviejo-Manabí*. Obtenido de <file:///C:/Users/Yadira/Downloads/2967-Art%C3%ADculo-10329-3-10-20210929.pdf>
- Trujillo et al. . (2018). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017. *Universidad y Salud* . Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v21n1/2389-7066-reus-21-01-8.pdf>
- UNAM. (2017). *Técnicas de Investigación de Campo*. Recuperado el 2 de diciembre de 2021, de Unidad de Apoyo para el Aprendizaje: <https://uapa.cuaieed.unam.mx/sites/default/files/minisite/static/0fec888-6a3f-4b31-b704-a2d94e3eed72/U000308176506/index.html>
- Viteri, C. (2017). *Conceptualización de las contravenciones de tránsito*. Ibarra : Universidad Regional Autónoma de los Andes . Obtenido de <https://1library.co/article/conceptualizaci%C3%B3n-de-las-contravenciones-de-tr%C3%A1nsito.yee84x4y>

## ANEXOS

### Anexo A. Formato de encuestas



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍBAR**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA**  
**CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS**  
**CUESTIONARIO**

Estimado(a) señor (a) (ita): la presente encuesta tiene como:

**OBJETIVO:** Analizar la responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima y/o irresponsable concurrente en los accidentes de tránsito en el cantón Tisaleo, provincia Tungurahua en el primer semestre 2022.

#### Instrucciones:

- Marque con una **X** su respuesta
- Lea detenidamente cada una de las preguntas
- Responda todas las preguntas

DATOS GENERALES								
Género		Edad			Estado civil			
Masculino		Menor de 35 años		De 45 a 54 años		Soltero/a		Unión libre
Femenino		De 35 a 44 años		De 55 a 64 años		Casado/a		Divorciado/a
						Viudo/a		
Nivel de instrucción								



Analfabeto		Colegio incompleto	
Escuela incompleta		Colegio completo	
Escuela completa			
<b>Ocupación</b>			
Desempleado		Empleado/a público	
Ganadero		Empleado/a privado	
Agricultor			
<b>1. ¿Sabe usted cual es la definición de peatón?</b>			
Si		No	
<b>2. ¿Conoce usted cuales son los tipos de factores de riesgo al conducir?</b>			
Si		No	
<b>3. ¿los peatones tienen incidencia en los accidentes de tránsito?</b>			
Si		No	
<b>4. ¿Tiene importancia los peatones en la seguridad vial?</b>			
Si		No	
<b>5. ¿Considera usted que la educación en las leyes de tránsito a los peatones disminuirá los accidentes?</b>			
Si		No	
<b>6. ¿Ha estado usted implicado en algún accidente de tránsito?</b>			
Si		No	
<b>7. ¿Está usted de acuerdo que se implemente una reforma a las ordenanzas municipales del GADMT?</b>			
Si		No	

***¡Gracias por su colaboración!***

**Anexo B. Trabajo de campo**



**Población Tisaleña**



**Trabajo en conjunto con el cuerpo de bomberos – Señales de tránsito**



**Alcalde. Dr. Víctor Zumba**



**Vice-alcalde. Sr. Isaías Mejía**

## DECÁLOGO DEL PEATÓN

- 1 CUIDO MI VIDA Y LA SALUD Y LA SALUD EN LA VÍA PÚBLICA
- 2 SIEMPRE CRUZO POR EL PASO PEATONAL
- 3 AVANZO CUANDO EL SEMÁFORO LO INDIQUE
- 4 VOLTEO A LA DERECHA Y A LA IZQUIERDA ANTES DE CRUZAR
- 5 RESPETO A LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

### CONCEJOS DE SEGURIDAD PARA PEATONES



Caminar por zonas alumbradas y transitadas



Esperar que los vehículos se hayan detenido para cruzar la calle



Respetar los señalamientos peatonales



No usar el teléfono mientras caminas



Evitar correr o detenerse en medio de la calle

### 5 TIPS PARA SER UN PEATÓN RESPONSABLE



1. Cuida tu vida y de la de los demás en la vía pública
2. Siempre cruza por el paso peatonal
3. Avanza cuando el semáforo lo indique
4. Mira a la derecha e izquierda antes de cruzar
5. Respeta las señales de tránsito



## TU SEGURIDAD TU RESPONSABILIDAD



**PARE, MIRE, ESCUCHE Y CRUCE**

Por: Gilson Javier Yuccha Labre



# SEÑALES DE TRÁNSITO



Las señales de tránsito son aquellos carteles colocados al costado de la ruta o elevados sobre el piso con información útil para los conductores, peatones y ciclistas.

Se dividen en tres grandes grupos:

- ✓ Reglamentarias o prescriptivas
- ✓ Señales preventivas
- ✓ Señales informativas
- ✓ Señales transitorias

## REGLAMENTARIAS O

### PRESCRIPTIVAS:

Estas se subdividen a su vez en: de prohibición de restricción y de prioridad.

**Prohibición:** simbolizan que determinada acción no puede realizarse. **Restricción:** son aquellas que indican los límites de la velocidad, peso y tamaño de los vehículos, uso de estacionamiento y carriles.

**Prioridad:** cambian o refuerzan la prioridad respecto de a quién corresponde pasar primero en una esquina o tramo del camino.



### SEÑALES PREVENTIVAS:

Se agrupan en: de máximo peligro y físicas.

**Máximo peligro:** indican que hay que conducirse con extrema precaución sobre determinados lugares porque el peligro que hay alrededor es muy grande. **Físicas:** simbolizan determinadas características de la ruta, por ejemplo: que se acerca una curva, un túnel o un puente.



### SEÑALES INFORMATIVAS

Se clasifican en: de nomenclatura urbana (destinos y distancias, características de la vía) y de información turística y de servicios.

Nomenclatura vial y urbana: informan el nombre y la altura de las calles o avenidas; identifican la ruta en las zonas rurales. Además, muestran la distancia que falta para llegar a una localidad o destino determinado.