



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA

“LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD
SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE
BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021”

AUTORA:

LIDIA LOURDES PAGUAY BAYAS

TUTOR:

MSC. MARCO VINICIO CHÁVEZ TACO

GUARANDA - ECUADOR

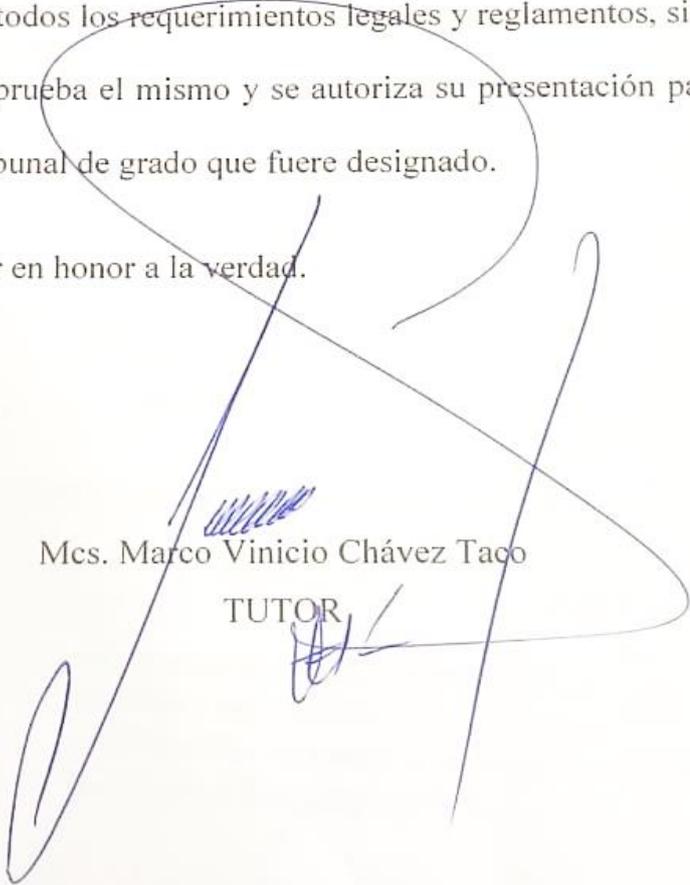
2023

CERTIFICACIÓN DE AUTORIA

Yo, Mcs. **Marco Vinicio Chávez Taco** en mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, como modalidad de titulación contemplada en el Reglamento de la Unidad de Titulación de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, designado mediante resolución de Consejo Directivo, bajo juramento **CERTIFICO:** que la señorita LIDIA LOURDES PAGUAY BAYAS , egresada de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Carrera de Derecho, ha cumplido con todos los requisitos del caso en lo que respecta al Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República, con el tema: “LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021”; el mismo que cumple con todos los requerimientos legales y reglamentos, siendo de su propia autoría, en tal virtud, se aprueba el mismo y se autoriza su presentación para la calificación respectiva por parte del tribunal de grado que fuere designado.

Es todo cuento puedo decir en honor a la verdad.

Atentamente:


Mcs. Marco Vinicio Chávez Taco

TUTOR

DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA.

Yo, LIDIA LOURDES PAGUAY BAYAS, portadora de la cédula de identidad No. 0250127859, egresada de la carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento declaro en forma libre y voluntaria que el presente Proyecto de Investigación con el tema: "LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021" es de mi autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo recopilación bibliográfica tanto de libros, revistas, publicaciones, así como de artículos de la legislación nacional e internacional, dejando a salvo el derecho de terceros sobre la bibliografía consultada y sobre puntos de los autores citados en el presente trabajo investigativo.

Atentamente:



LIDIA LOURDES PAGUAY BAYAS

AUTORA

Se otorgó ante mi y en fe de ello
confiero ésta Primera..... copia
certificada, firmada y sellada en 2 FS.
Guaranda, 14 de Septiembre del 2023.



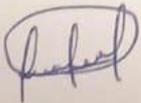
Dr. Hernán Cristóbal Arco
NOTARIO SEGUNDO DEL CANTÓN GUARANDA



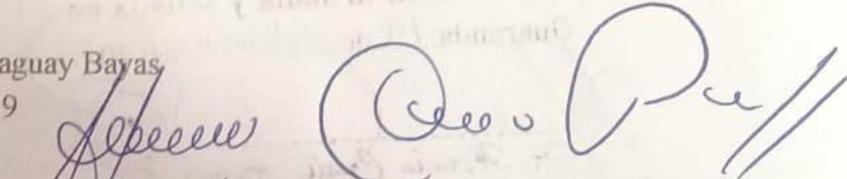
20230201002P01353

DECLARACION JURAMENTADA
OTORGA: LIDIA LOURDES PAGUAY BAYAS
CUANTIA: INDETERMINADA
DI 2 COPIAS

En la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar, República del Ecuador, hoy día jueves catorce de septiembre de dos mil veintitrés, ante mí DOCTOR HERNÁN RAMIRO CRIOLLO ARCOS, NOTARIO SEGUNDO DE ESTE CANTÓN, comparece la señorita Lidia Lourdes Paguay Bayas, por sus propios derechos. La compareciente es de nacionalidad ecuatoriana, mayor de edad, de estado civil soltera, domiciliada en el sector de Quindigua, parroquia Guanujo, cantón Guaranda, provincia Bolívar, con celular número: cero nueve tres nueve siete siete seis siete cinco, correo electrónico: paguay.lourdes.95@gmail.com; a quien de conocerla doy fe en virtud de haberme exhibido su cédula de ciudadanía en base a la que procedo a obtener su certificado electrónico de datos de identidad ciudadana, del Registro Civil, mismo que agrego a esta escritura como documento habilitante; bien instruida por mí el Notario en el objeto y resultados de esta escritura de Declaración Juramentada que a celebrarla procede, libre y voluntariamente.- En efecto juramentado que fue en legal forma previa las advertencias de la gravedad del juramento, de las penas de perjurio y de la obligación que tiene de decir la verdad con claridad y exactitud, declara lo siguiente: "Que previo a la obtención del Título de Abogada en la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, otorgado por la Universidad Estatal de Bolívar, manifiesto que los criterios e ideas emitidas en el presente Trabajo de investigación de Titulación, con el tema: "LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021"; es de mi exclusiva responsabilidad en calidad de autora, además autorizo a la Universidad Estatal de Bolívar hacer uso de todos los contenidos que me pertenece a parte de los que contiene esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación. Es todo cuanto tengo que decir en honor a la verdad". Hasta aquí la declaración juramentada que junto con los documentos anexos y habilitantes que se incorpora queda elevada a escritura pública con todo el valor legal, y que la compareciente acepta en todas y cada una de sus partes, para la celebración de la presente escritura se observaron los preceptos y requisitos previstos en la Ley Notarial; y, leída que le fue a la compareciente por mí el Notario, se ratifica y firma conmigo en unidad de acto quedando incorporada en el Protocolo de esta Notaría, de todo cuanto DOY FE.



Lidia Lourdes Paguay Bayas
C.C. 0250127859



DE HERNÁN RAMIRO CRIOLLO ARCOS
NOTARIO SEGUNDO DE CANTÓN GUARANDA



DERECHOS DE AUTOR

Yo, Lidia Lourdes Paguay Bayas portador de la Cédula de Identidad N°. 0250127859, en calidad de autora y titular de los derechos morales y patrimoniales del Trabajo de Titulación: “LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021, modalidad Proyecto de Investigación de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN, concedemos a favor de la Universidad Estatal de Bolívar, una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo/autorizamos a la Universidad Estatal de Bolívar, para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Digital, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

La autora declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

Lidia Lourdes Paguay Bayas



DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo lo dedico primeramente a Dios por darme la fuerza necesaria para culminar este objetivo, por haber brindado salud, sabiduría en mi trayectoria estudiantil, por permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación.

A mis padres por haberme acompañado, apoyado incondicionalmente, quienes día a día luchan por verme cumplir mi sueño, por enseñarme los valores y principios como persona, a mis hermanos/as quienes han estado pendiente en todo momento, quienes me motivaron a seguir adelante y cumplir mi meta.

AGRADECIMIENTO

Extiendo mi más profundo agradecimiento a la Universidad Estatal de Bolívar, por abrirme las puertas y darme la oportunidad de formarme en tan prestigiosa institución, a todos los docentes quienes compartieron conocimientos y experiencias para poder formar como profesional.

De manera especial a mi tutor el Dr. Marco Vinicio Chávez, quien me ha brindado su dedicación y apoyo dentro de este proyecto de titulación.

A mis padres, hermanos/as y toda mi familia por haberme apoyado en todo momento para culminar mis estudios universitarios sin dificultad.

TEMA:
**“LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD
SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE
BOLÍVAR EN EL PERÍODO DE LOS AÑOS 2020-2021”**

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICACIÓN DE AUTORIA	II
DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA.	III
<i>DERECHOS DE AUTOR</i>	IV
DEDICATORIA.....	IV
AGRADECIMIENTO.....	VI
TEMA:	VII
ÍNDICE GENERAL	VIII
ÍNDICE DE TABLAS.....	XIII
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XIV
RESUMEN.....	XV
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	XVIII
INTRODUCCIÓN.	XX
CAPÍTULO I.....	1
PROBLEMA	1
1.1. Planteamiento del Problema.....	1
1.2. Formulación Del Problema.....	4
1.3. Objetivos De La Investigación	5
1.3.1. Objetivo General:.....	5

1.3.2. Objetivos Específicos:.....	5
1.4. Justificación.....	6
CAPITULO II.....	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. ANTECEDENTES.....	8
2.1.1. Infracción Penal.....	8
2.2. Fundamentación Teórica.....	8
2.2.1. Delito.....	8
2.2.1.1. Conducta.....	9
2.2.1.1.1. La acción.....	9
2.2.1.2. Omisión.....	10
2.2.1.1.3. Tipicidad.....	11
2.2.1.2. Dolo.....	11
2.2.1.3. Culpa.....	12
2.2.1.3.1. Antijuridicidad.....	13
2.2.2. Culpabilidad.....	15
2.2.3. Culpa y deber objetivo de cuidado en los delitos de tránsito.....	16
2.2.4. Imputación objetiva en siniestros de tránsito.....	18
2.2.5. Teoría del riesgo permitido.....	20
2.2.5.1. Teoría del principio de confianza.....	20
2.2.5.2. Teoría de la previsibilidad.....	21

2.2.5.3. La responsabilidad penal en delitos de tránsito.	21
2.2.5.4. Relación de causalidad.....	23
2.2.5.5. Peatón.....	24
2.2.6.1. Seguridad vial.....	26
2.3. Hipótesis.....	28
2.4. Variables de la investigación.....	28
2.4.1. Variable Independiente.....	28
2.4.2. Variable Dependiente.....	28
CAPÍTULO III.....	29
DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO	29
3.1. Ámbito de Estudio.	29
3.2. Tipos de Investigación.....	29
3.2.1. Investigación de campo.....	29
3.2.2. Investigación documental y bibliográfica.....	29
3.4. Métodos.....	30
3.4.1. Deductivo.....	30
3.4.2. Inductivo.....	30
3.4.3. Descriptiva.....	30
3.4.4. Jurídico.....	30
3.4.5. Analítico.....	31
3.5. Técnicas de investigación.....	31

3.5.1. Entrevista Estructurada.....	31
3.5.2. Encuesta.....	31
3.6. Población y Muestra.....	32
3.6.1. Universo.....	32
3.7.1. Muestra.....	32
3.7.2. Población.....	32
3.8. Procedimiento de Recolección de Datos.	33
3.9. Técnicas de Procesamiento, Análisis e Interpretación de Datos.....	33
CAPÍTULO IV.....	34
4.1. Presentación De Resultados.....	34
4.1.1. Estadísticas a Nivel Nacional de Siniestros de Tránsito año 2020 - 2021.....	34
4.1.2. Estadísticas de Siniestros de Tránsito año 2020 – 2021, en el catón Guaranda, Provincia de Bolívar.....	36
4.1.3. Interpretación de resultados de la encuesta dirigida a Profesionales del derecho.....	38
4.1.4. Interpretación de resultados de la encuesta dirigida a peatones.	47
4.1.5. Resultados obtenidos de las entrevistas a Policías especialistas en tránsito.	56
4.1.6. Resultados obtenidos de las entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.	61
4.2. Beneficiarios del Proyecto	69
4.2.1. Beneficiarios Directos.....	69
4.2.2. Beneficiarios Indirectos.....	69
4.3. Impacto de la Investigación.....	70

4.4. Transferencia de Resultados.....	71
CONCLUSIONES.....	72
RECOMENDACIONES.....	74
BIBLIOGRAFÍA.....	75
ANEXOS.....	77

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1 Población.	32
Tabla 2 pregunta 5. Encuesta criterio personal.....	44
Tabla 3 pregunta 6. Encuesta.....	45
Tabla 4 pregunta 5. Encuesta a peatones, criterio personal.	52
Tabla 5 pregunta 6. Encuesta a peatones, criterio personal.	55
Tabla 6, pregunta 1 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	57
Tabla 7, pregunta 2 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	58
Tabla 8, pregunta 3 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	58
Tabla 9, pregunta 4 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	59
Tabla 10, pregunta 5 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	60
Tabla 11, pregunta 6 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	60
Tabla 12, pregunta 7 entrevistas a Policías especialistas en tránsito.....	61
Tabla 13, pregunta 1, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	62
Tabla 14, pregunta 2, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.	63
Tabla 15, pregunta 3, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	64
Tabla 16, pregunta 4, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	65
Tabla 17, pregunta 5, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	65
Tabla 18, pregunta 6, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	66
Tabla 19, pregunta 7, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	67
Tabla 20, pregunta 8, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	67
Tabla 21, pregunta 9, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.....	67

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Siniestros de tránsito período 2020-2021, nacional y por provincias.....	34
Gráfico 2 Indicador Tasa de mortalidad por cada 100.00 habitantes (2020-2021)	35
Gráfico 3 Año 2021- tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en la provincia de Bolívar	35
Gráfico 4 Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2020.....	36
Gráfico 5 Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2021	37
Gráfico 6 pregunta 1. Encuesta.....	38
Gráfico 7 pregunta 2. Encuesta.....	39
Gráfico 8 pregunta 3. Encuesta.....	40
Gráfico 9 pregunta 4. Encuesta.....	41
Gráfico 10 pregunta 5. Encuesta.....	42
Gráfico 11 pregunta 7. Encuesta.....	45
Gráfico 12 pregunta 9. Encuesta.....	46
Gráfico 13 pregunta 1. Encuesta a peatones	47
Gráfico 14 pregunta 2. Encuesta a peatones	48
Gráfico 15 pregunta 3. Encuesta a peatones	49
Gráfico 16 pregunta 4. Encuesta a peatones	50
Gráfico 17 pregunta 5. Encuesta a peatones	51
Gráfico 18 pregunta 6. Encuesta a peatones	53
Gráfico 19 pregunta 7. Encuesta a peatones	55

RESUMEN.

Nuestro Código Orgánico Integral Penal, en adelante COIP, cuerpo de leyes penales vigente desde el año 2014, establece que la infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable, está, considerada como la definición dogmática del delito, en el cual se realiza el estudio de las características generales o presupuestos que deben tener una acción para ser considerada delito, así configurada la conducta, se establece si es típica, antijurídica y culpable y recién ahí imponer la sanción prevista en el COIP.

En el análisis de cada uno de los elementos resalta la tipicidad, como una característica que tiene una conducta de estar individualizada como prohibida por un tipo penal, complementariamente a través de este elemento además se analiza que bienes jurídicos propios protege el derecho penal, los mismos que la titularidad corresponde a toda la sociedad o doctrinariamente conocidos como bienes universales y bienes individuales propios del individuo. Al momento de realizar el estudio de tipicidad es necesario conocer las vertientes de tipo objetivo y subjetivo, el primero entendido como la descripción a través de sus elementos del suceso prohibido y el segundo estudia la voluntad misma que tuvo el autor esta puede ser por dolo claramente establecido como la premeditación de causar una violación o puesta en peligro al bien jurídico; y, según la estructura estudia el elemento culpa como una característica de violación al deber objetivo de cuidado y que produzca un resultado dañoso a un bien jurídico.

En mi investigación me centraré en esta última parte, respecto de los delitos culposos de tránsito, analizando las diferentes teorías psicológicas y caracterológicas respecto de la culpa como elemento subjetivo de la tipicidad, y su relación directa con la responsabilidad dentro de los delitos de tránsito. Tomando en cuenta que existen varias formas de culpa, a

saber la imprudencia, negligencia, impericia y culpa reglamentaria o inobservancia a la ley, presupuestos a ser analizados para considerar que en la mayoría de los casos la subjetividad de la culpa penal de tránsito que se destaca generalmente por la imprudencia asociada generalmente al exceso de velocidad o varias maniobras riesgosas a al factor negligente donde se destaca los descuidos y falta de previsión en este caso de los conductores de vehículos motorizados.

Ahora bien, de lo dicho en el párrafo que antecede, las investigaciones casi siempre se centran el análisis de la conducta de los conductores de vehículos como principal causa basal de accidentes de tránsito, pero muy pocas veces se analiza la responsabilidad objetiva del peatón, como modalidad subjetiva con relación al resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito. Y este análisis va centrado con la teoría de la imputación objetiva, en donde se verifica a quien se le va a tribuir un resultado de la acción mediando dos requisitos: que la acción haya creado el peligro y que de este devenga el resultado dañoso y que este resultado consista en la producción de ese peligro, a manera de ejemplo de lo dicho que el conductor respete el semáforo rojo y al momento de cambio a luz verde y en instantes en que se pone en marcha el vehículo a una velocidad permitida lesiona levemente a un peatón, de este ejemplo visualizo que la acción del conductor no creó el peligro prohibido, al contrario fue creado por el peatón tal vez por falta de previsión de la probable imprudencia de cruzar el paso cebra distraído.

Aquellas acciones realizadas por conductores de vehículos y que producen resultados inevitables, no porque este creó el peligro dañoso al contrario ese resultado dañoso creado por el peatón será sujeto de análisis en este proyecto para poder entender la previsibilidad de la culpa ajena o imprudencia ajena, el descuido de un tercero, la irresponsabilidad del peatón al cruzar una calle por un lugar no permitido para hacerlo y que según la doctrina resultan circunstancias previsibles, posibles y probables para entender que existe una imprudencia

ajena a la del conductor en un suceso de tránsito, presupuestos necesarios a ser analizados en el espacio y tiempo de mi proyecto de investigación, esto es la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, años 2020 y 2021.

GLOSARIO DE TÉRMINOS.

Acción. Es un concepto prejurídico que sostiene toda la teoría del delito, puesto que es un presupuesto de la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad, “La historia de la moderna teoría del delito, desde el causalismo naturalista hasta las actuales tendencias políticas criminales, pone de manifiesto que el delito es entendido esencialmente y antes que nada como acción con determinadas características. (Encalada Hidalgo, 2015, p. 19.)

Culpa. Es la producción de un resultado típico y antijurídico, previsible y evitable a consecuencia de haber desatendido un deber de cuidado que le era exigible. (Yávar Nuñez, 2015, p 89).

Culpa consciente. Cuando el sujeto actúa con representación del resultado. Es decir que a pesar de haber previsto el peligro de su actuar culposo o imprudente, este lo realiza. (Encalada Hidalgo, 2015, p. 61).

Culpa inconsciente. Cuando el sujeto actúa sin representación del resultado. No sabe las consecuencias que pueden tener sus actos, estos se los conoce como actos negligentes. (Encalada Hidalgo, 2015, p. 61)

Deber objetivo de cuidado. Es la falta de cuidado para evitar el daño a bienes jurídicos e inobservancia de las normas prohibitivas culposas. (Yávar Nuñez, 2015, p. 108).

El Principio de confianza. En los delitos culposos, son actos en que el sujeto activo asume la posibilidad en su mente que saldrá airoso o tiene probabilidades que no violará el deber objetivo de cuidado con su accionar. (Yávar Nuñez, 2015, p. 109)

Imputabilidad. Es la capacidad de conocer la ilicitud del comportamiento y la de determinarse de acuerdo a tal comprensión. (Encalada Hidalgo, 2015, p. 90)

Imprudencia. Supone el incumplimiento de un deber subjetivo de cuidado; es decir, de un deber que está en función de la capacidad del sujeto para comprenderlo y cumplirlo (Yávar Nuñez, 2015, p. 108).

Previsibilidad. Es la omisión voluntaria de diligencia necesaria para prever y prevenir un resultado penalmente antijurídico, posible, previsible y prevenible. (Yávar Nuñez, 2015, p. 110)

Peatón. Persona que circula por las calles, sin el cuidado y hace producir un accidente debido a un descuido, a una imprudencia o tan solo a un caso fortuito. (Gallegos, 2009, p. 88)

Responsabilidad penal. Es cuando luego de analizar el mundo fáctico, material, hechos y circunstancias, probados, que han servido para inferir o presumir la certeza de un tipo de conducta; lo lógico será la sanción o pena. (Gallegos, 2009, p. 96)

Responsabilidad civil. Es la imposición a pagar daños y perjuicios por los resultados en los bienes de la víctima. (Gallegos, 2009, p. 96)

Teoría de la violación del derecho de atención. Que la culpa consiste en realizar actividades peligrosas con las cuales pueden poner en peligro o lesionar derechos ajenos. (Yávar Nuñez, 2015, p. 110)

INTRODUCCIÓN.

Los accidentes de tránsito causados por la imprudencia, inobservancia, impericia entre otras circunstancias de las personas que están frente a la dirección de un vehículo motorizado o por los usuarios de las vías públicas, están entre los índices nacionales más altas respecto de mortalidad, por ello la importancia y finalidad del presente trabajo está enfocado en analizar la responsabilidad objetiva del peatón, respecto de garantizar en un primer momento su integridad física y la de los demás usuarios de la vía pública, y con relación de actuación subjetiva debe necesariamente conocer y obedecer las normas de tránsito, entender y descifrar las señales aplicables a los vehículos a motor y las leyes de tránsito aplicables a los peatones, tales como respetar los semáforos y señales de tráfico, caminar por las aceras o en las áreas peatonales, y cruzar las calles en las zonas autorizadas y con relación al resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito, el mismo puede tener responsabilidad penal como por ejemplo ser multado, por su actuar imprudente puede aumentar el riesgo de accidentes de tránsito, esto puede resultar en lesiones graves e incluso la muerte tanto para el peatón como para los demás usuarios de la vía pública. El bien jurídico protegido es aquel que el derecho penal intenta preservar o proteger, el cual puede ser dañado a través de una conducta delictiva. Son bienes jurídicos aquellos intereses de la vida de la comunidad a los que presta protección el Derecho Penal. De modo que las normas jurídicas prohíben bajo pena aquellas acciones que resultan apropiadas para menoscabar de forma especialmente peligrosa los intereses de la vida y la colectividad.

Por ello, en el esquema de la presente investigación se pasará revista a la ley, doctrina y jurisprudencia, en la que se evidencie luego de un estudio dogmático cuales son las características penalmente relevantes que tienen los peatones por su actuar subjetivo en la vía pública y así evidenciar sanciones por el irrespeto a las leyes de tránsito, pero para no llegar a sanciones por infracciones penales es necesario que cumplan con sus responsabilidades en

la vía pública para garantizar su propia seguridad y la de los demás usuarios. Para determinar esta afirmación, la investigación se apoya en objetivos específicos, Estudiando la vertiente subjetiva de la tipicidad, esto es el elemento culpa, como una característica de violación al deber objetivo de cuidado y que produzca un resultado dañoso a un bien jurídico, por otro lado establecer a quien se le atribuye un resultado en siniestros de tránsito, mediante una verdadera imputación objetiva y sus diferentes teorías, y por último se determinará cómo fue el comportamiento del peatón en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, en los años 2020 y 2021, relacionados con accidentes de tránsito.

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1. Planteamiento del Problema.

La idea central del proyecto de investigación es estudiar la responsabilidad objetiva del peatón, como modalidad subjetiva con relación al resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito, y cuando refiero que de este accidente de tránsito hay un resultado dañoso, necesariamente se entenderá una infracción de tránsito, y estas están contempladas en el Capítulo Octavo, Título IV, Libro Primero del Código Orgánico Integral Penal, así artículo Art. 371 nos menciona respecto a la infracción de tránsito: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (Código Orgánico Integral Penal. p. 119). Estas acciones entendidas cuando la norma prohíbe realizar una conducta, omisiones conocidas porque el agente realiza algo que la norma prohíbe el no realizar determinada conducta, y subjetivamente culposas entendidas porque no se tiene la intención de causar un resultado dañoso, pero cometió por falta de precaución o debido cuidado.

Lo que me interesa en la investigación de este proyecto es aquellas responsabilidades de las o los peatones, pasajeros o controladores, establecidas en el COIP, Art. 373 “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. p. 119).

Generalmente los accidentes de tránsito o siniestro de tránsito estipuladas bajo la legalidad en la Ley Orgánica Reformatoria de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial, comúnmente se dan por culpa de los conductores de vehículos a motor, ya sea porque el conductor excedió los límites de velocidad, malas condiciones del vehículo, estado de embriaguez, etc. Y con relación al Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales), “se evidencia que, a nivel nacional durante el año 2020, existe 147 y durante el año 2021, 185, siniestros viales por imprudencia del peatón” (Visor de siniestralidad – Estadísticas – Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador – ANT”).

Con relación a la acción del peatón es necesario estudiar su comportamiento dentro de los sucesos denominados siniestros de tránsito, respecto de la aplicación de la imputación objetiva incluidas sus teorías, en donde se verificará a quien corresponde atribuir un resultado de la acción penalmente relevante y que analizados los requisitos sea determinante para poder entender que la acción haya creado el peligro y que de este devenga el resultado dañoso y que este resultado consista en la producción de ese peligro, pues es apremiante que el peatón comprenda la debida observancia de leyes y reglamentos respecto de su comportamiento en la vía.

Y para analizar el comportamiento del peatón, la doctrina nacional es escueta en cuanto a estudios y análisis sobre el tipo culposo, entendido de aquella acción prohibida el agente lo hace por violar un deber de cuidado y que produce el resultado típico, en el elemento subjetivo de la tipicidad está la culpa, entendida por el actuar negligente, la imprudencia y la impericia como formas propias de este elemento, nuestra ley penal da un concepto abierto respecto a la culpa.

“Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (Código Orgánico Integral Penal p.16).

Se considera en este concepto que el elemento culposo prohíbe una acción, y que la punibilidad es dable siempre y cuando se encuentre tipificada en el COIP, el derecho penal cuyo fin además de la protección de bienes jurídicos, es la prevención de hechos penalmente relevantes los mismos que violenten o pongan en peligro los mencionados bienes subjetivos, por lo tanto se espera que el ciudadano sea cuidadoso con ciertos hechos, pues el deber de cuidado implica cuestionar la importancia para que el ciudadano respete el derecho. “en un sistema en el que se adscribe la capacidad de actuar libremente se puede establecer el deber de que se planifique o se tenga cuidado con las conductas que encierran un potencial lesivo para los demás” (Benavente Chorres p. 180).

Por otro lado respecto a la imputación objetiva, para acreditar un hecho catalogado como prohibido por nuestro ordenamiento penal – COIP, en los accidentes de tránsito, es necesario el estudio sistemático de esta teoría para unir la acción realizada con el resultado, como lo sostiene el maestro Edgardo Donna cuando cita a Ricoeur respecto de la imputación objetiva “imputar es atribuir a alguien una acción reprochable, una falta, y por ende una acción confrontada y previa a una obligación o prohibición” (Donna p.20). Esta idea implica la atribución del resultado de una conducta típica a quien necesariamente lo merece mediante el análisis además de los riesgos prohibidos y creados por el actuar irresponsable del sujeto concordante con la teoría del principio de confianza.

Este estudio se lo realizará en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, en los años 2020 y 2021, respecto del comportamiento del peatón como sujeto de derechos y además de las obligaciones al transitar en la vía pública y que generalmente debido a su imprudencia o descuido del deber objetivo de cuidado ocasiona siniestros de tránsito y aparentemente el resultado se atribuye generalmente al conductor, dejando de lado el verdadero juicio de la imputación o de la relación de causalidad y que la pena establecida en los tipos culposos de atribuya a quien realmente se lo merece.

1.2. Formulación Del Problema.

¿Se atribuyó al peatón un resultado de siniestros de tránsito, mediante una verdadera imputación objetiva, relacionado con su comportamiento en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, en los años 2020 y 2021?

1.3. Objetivos De La Investigación

1.3.1. Objetivo General:

“Analizar la responsabilidad objetiva del peatón, como modalidad subjetiva con relación al resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito”.

1.3.2. Objetivos Específicos:

- Estudiar el elemento culpa, como una característica de violación al deber objetivo de cuidado y que produzca un resultado dañoso a un bien jurídico.
- Establecer a quien se le atribuye un resultado en siniestros de tránsito, mediante la Imputación Objetiva y sus diferentes teorías.
- Determinar cómo es el comportamiento del peatón en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, en los años 2020 y 2021, relacionados con accidentes de tránsito.

1.4. Justificación.

Previo a desarrollar la investigación, se evidencio en el campo experimental a través de la observación de fenómenos jurídicos con relación al comportamiento de las personas usuarias de la vía pública, un problema evidente es que el peatón al momento de transitar, en la mayoría de los casos no respeta las señales de tránsito y producto de esta inobservancia se produce daños en contra la integridad física propia o de terceros y daños materiales, lo que conllevan a determinar responsabilidades penales por su actuar, por ello es necesario estudiar su comportamiento dentro de los sucesos denominados siniestros de tránsito, respecto de la aplicación de la imputación objetiva incluidas sus teorías, en donde se verificará a quien corresponde atribuir un resultado de la acción penalmente relevante y que analizados los requisitos sea determinante para poder entender que la acción haya creado el peligro y que de este devenga el resultado dañoso que consista en la producción de ese peligro, pues es apremiante que el peatón comprenda la debida observancia de leyes y reglamentos respecto de su comportamiento en la vía.

Razonablemente, para evidenciar este problema se ha revisado la literatura existente y que tiene relación directa con el objetivo, permitiendo identificar qué se ha investigado anteriormente y cuáles son las brechas en el conocimiento actual con la actuación subjetiva del peatón frente a su comportamiento en la vía pública. Es importante abordar el problema planteado desde el punto dogmático, toda vez que casi siempre al momento de darse un siniestro de tránsito, la responsabilidad se le atribuye al conductor de un vehículo.

Los resultados de la investigación contribuirán para que la administración de justicia al momento de resolver y atribuir responsabilidades penales, se apoyen en esta investigación y analicen la importancia de la imputación objetiva y que con la valoración de los elementos de prueba, subsuma los hechos o presupuesto fáctico con la conducta no solo del conductor sino además la del peatón, y que se aplique un verdadero ejercicio de tipicidad objetiva y

subjetiva de la conducta del peatón e imponga responsabilidades. Por otro lado, la sociedad tendrá un sustento investigativo para poder concebir, cuál es la importancia de respetar las señaléticas de tránsito y así evitar el peligro a la integridad física propia o de terceros y daños materiales, relacionados con sucesos de tránsito.

CAPITULO II.

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES.

2.1.1. Infracción Penal.

El estudio de la definición del delito de manera secuencial, la doctrina lo realiza mediante el análisis sistemático establecidas en la teoría del delito, en nuestra ley penal está establecida en el artículo. 18 del Código Orgánico Integral Penal, en adelante COIP, que establece lo que es la infracción penal “Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Código Orgánico Integral Penal p. 16). Para los postulados de la escuela finalista está sería una definición dogmática de delito, entendida que para sancionar a una persona por el cometimiento de cualquier tipo penal establecido en la parte sustantiva del COIP, es necesaria que la conducta sea típica, antijurídico y culpable, “La conducta debe entenderse tanto desde su forma activa (acción), como de la no realización de una acción a la que el autor se encontraba jurídicamente obligado (omisión). La infracción penal está clasificada en delitos y contravenciones. (Art. 19 COIP).

2.2. Fundamentación Teórica.

2.2.1. Delito.

Muñoz Conde, considera que, tras un minucioso análisis del Derecho Penal positivo, define al delito como la conducta (acción u omisión) típica, antijurídica, culpable y punible.

Pero aclara:

“Esta definición tiene carácter secuencial, es decir, el peso de la imputación va aumentando a medida que se pasa de una categoría a otra (de la tipicidad a la antijuridicidad, de la antijuridicidad a la culpabilidad, etc.) teniendo, por tanto, que tratarse en cada categoría los problemas que son propios de la misma. Si

del examen de los hechos resulta, por ejemplo, que la acción u omisión no es típica, ya no habrá que plantearse si es antijurídica, y mucho menos si es culpable o punible” (Muñoz Conde and García Arán p 76).

Se colige que el delito es toda conducta que el legislador sanciona con una pena. Y esto como consecuencia del principio de legalidad, que establece el aforismo latino “nullum crimen, nullum poena sine lege, Parafraseando con el profesor Zaffaroni, manifiesta que “en la base del concepto del delito se halla su característica más genérica, a la que llamamos acción, conducta o acto indistintamente. Es el género sustantivo del delito, porque la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad son adjetivaciones de la conducta” (Zaffaroni p. 311), para determinar que existe un delito, necesariamente debe pasar por los filtros de punibilidad que establece la teoría del delito, esto es conducta, típica, antijurídica y culpable, y así imponer una sanción.

2.2.1.1. Conducta.

Nuestra ley penal establece en su artículo 22, que “son conductas penalmente relevantes las acciones u omisiones que ponen en peligro o producen resultados lesivos, descriptibles y demostrables” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, p. 16), se establece que únicamente podemos sancionar conductas propias de personas que bajo los criterios de anormales y tipificadas en la ley violentan o ponen en peligro bienes jurídicos tutelados por la ley penal. Esta conducta tiene dos modalidades: la acción y la omisión y que según la doctrina esto es elementos se refieren a los presupuestos de penalidad y son:

2.2.1.1.1. Acción.

“El finalismo convirtió a la acción humana como concepto central de la teoría del delito” (Valiente Ivañez et al. p. 227), Para los finalistas la acción o conducta es el ejercicio de una actividad final, ellos consideran que el autor del movimiento corporal voluntario, lo

realiza con un fin, siempre dirige ese movimiento para obtener una determinada finalidad. Hans Welzel, parte del concepto de acción humana como ejercicio de actividad final y no casual. “esta acción final es una acción humana, pues solamente el ser humano en base a su saber causal puede prever, dentro ciertos límites las consecuencias posibles dentro de su actividad, entendida esta como obrar orientado conscientemente desde el fin y no como un acontecer resultante de los componentes causales en cada caso” (Welzel p. 39). En consecuencia, con relación a la acción ésta constituye un comportamiento humano voluntario que se materializa en el exterior, pero los seres humanos no actúan de modo ciego, respondiendo a simples impulsos, sino que prevén o pueden prever las consecuencias posibles de sus conductas, establecer fines diversos y dirigir su actividad a la realización de esos fines. A decir de (Encalada 2015) menciona que la acción es “un concepto jurídico que sostiene toda la teoría del delito, puesto que es un presupuesto de la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad” (Encalada Hidalgo, 2015, p.19), la acción entendida como un acto voluntario emanada de una persona, con capacidad de entender y direccionar sus movimientos. En cuanto a la ausencia de la acción, a saber Art. 24 COIP- Causas de exclusión de la conducta. - “No son penalmente relevantes los resultados dañosos o peligrosos resultantes de fuerza física irresistible, movimientos reflejos o estados de plena inconciencia, debidamente comprobados” (Código Orgánico Integral Penal p.16)

2.2.1.2. Omisión.

“Se define como la no realización de una acción concreta cuando se tenía la capacidad concreta de llevarla a cabo” (Lacruz Lopez et al., 2011, p. 279), en el mismo sentido se define a la omisión como no hacer algo determinado. (no significa no hacer nada), “no todas las omisiones son iguales y de la misma naturaleza, pues existen aquellas que se encuentra expresamente señaladas en la ley y aquellas que se construyen a partir de los delitos de resultado” (García Falconí, 2014, p. 301), por consiguiente, de acuerdo a la definición

establecidas en el COIP, la omisión es no impedir un acontecimiento, cuando se tiene la obligación jurídica de impedirlo, equivale a ocasionarlo.

2.2.1.1.3. Tipicidad.

El maestro Ramiro García Falconí citando la obra de Ernst BELING, se menciona que “La teoría de la tipicidad fue formulada originalmente por Ernst BELING, como complemento de la estructura inicial propuesta por VON LISTZ” (García Falconí, 2014, p. 313), establecida la conducta voluntaria y sin ninguna exclusión, se entrará en el análisis si esta conducta se adecua algún tipo penal descrito en el COIP, por ello lo primero que cabe preguntarse es, si está prohibida con relevancia penal es decir como posible delito. Este ejercicio en la práctica se denomina TIPICIDAD, que es la adecuación de la conducta humana al tipo penal (descripción contenida en la ley). Art. 25 COIP, “Los tipos penales describen los elementos de las conductas penalmente relevantes”. (Código Orgánico Integral Penal, 2022, p. 16). El tipo es una figura que crea el legislador para realizar una valoración de determinada conducta delictiva; es una descripción abstracta de la conducta prohibida” (Benavente Chorres, 2011, p. 171) , consecuentemente se establece que la tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo penal. Los tipos penales tiene sus vertientes que son: el tipo objetivo el mismo que contiene la descripción del suceso prohibido, aquí encontramos los elementos genéricos y necesarios como sujeto activo, pasivo, bien jurídico protegido la acción prohibida y los elementos normativos, y por último el tipo subjetivo está conceptualizado como la actitud, conocimiento ante la realización del tipo penal, dolo y culpa.

2.2.1.2. Dolo.

Silva Sánchez comenta lo siguiente: “el objeto del dolo ha de ser básicamente el riesgo contenido y determinable ex ante en la conducta del sujeto” (Silva Sanchez, n.d., p. 65), de

esta definición dada se desprende que el dolo está constituido por dos elementos: uno intelectual y otro volitivo. En lo que respecta al primer elemento, para actuar dolosamente el sujeto de la conducta debe saber qué es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan conducta como típica. En ese sentido encontramos además establecido en el art. 26 COIP *“Dolo. - (Sustituido por el Art. 6 de la Ley s/n, R.O. 107-S, 24-XII-2019). - “Actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, p. 16).*

Clases de dolo

Existen tres tipos principales de dolo

1. Dolo directo o de primer grado. - quien actúa con dolo directo en su acción u omisión conoce perfectamente que está realizando un hecho prohibido y además, tiene la voluntad de cometerlo. Existe una intencionalidad clara de cometer un hecho delictivo.
2. Dolo directo de segundo grado. - este tipo de dolo se da cuando la voluntad del sujeto no es realizar el hecho prohibido, pero sabe que este se produciría daño como consecuencia de su acción.
3. Dolo eventual. - el dolo eventual se comete cuando el sujeto sabe que va cometer un hecho prohibido, pero hay menos probabilidad de dañar a la posible víctima, aunque es consciente el daño que va ocasionar.

2.2.1.3. Culpa.

Ausencia del deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde y produce resultado dañoso, la infracción cometida debe ser personal y debe establecer un resultado que afecte a un bien jurídico, “Se ha sostenido que la culpa simple o inconsciente, es aquella en la que el agente no ha previsto el posible resultado antijurídico pudiendo y debiendo preverlo” (Gallegos, 2009, p. 27), en el Código Orgánico Integral Penal artículo 27, encontramos un

definición clara de lo que es este elemento subjetivo así: “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (*Código Orgánico Integral Penal*, 2022, p. 16), de la lectura del mencionado artículo se desprende el deber objetivo de cuidado que es la falta de cuidado para evitar el daño a bienes jurídicos e inobservancia de las normas prohibitivas culposas, para que sea considerado culposo y este hecho es cuando el sujeto activo no previó los efectos nocivos de su acto, que habiendo podido preverlos, o cuando a pesar de haberlos previsto no lo hizo, o confió imprudentemente en poder evitarlos.

Para (Encalada 2015) cuando cita en su obra a Francisco Muñoz Conde, respecto de los delitos culposos menciona que “se los conoce también como delitos imprudentes o negligentes, estos tienen dos elementos fundamentales: la acción culposa y el resultado que ella ha causado” (Encalada Hidalgo, 2015, p. 57), la culpa se refiere a la responsabilidad que tiene una persona por un acto que ha causado daño a otra, debido a su falta de diligencia o cuidado en la realización de la acción. En términos generales, se puede entender la culpa como la falta de la diligencia necesaria para evitar el daño.

2.2.1.3.1. Antijuridicidad.

Una acción típica es considerada antijurídica, cuando es contraria al Derecho en su totalidad, de manera que haya una relación de contradicción entre la acción y el Derecho, “La Antijuridicidad es el acto voluntario típico que contraviene el presupuesto de la norma penal, lesionando o poniendo en peligro bienes e intereses tutelados por el derecho” (Lopez Barbha de Quiroga, n.d., p. 181), parafraseando con Esteban Righi- “una acción típica sólo es antijurídica cuando no está amparada por ninguna norma jurídica, con lo que antijuridicidad es igual a ausencia de justificación”, de acuerdo con el art. 29 del COIP respecto a la Antijuridicidad.- “Para que la conducta penalmente relevante sea antijurídica deberá amenazar

o lesionar, sin justa causa, un bien jurídico protegido por este Código” (*Código Orgánico Integral Penal*, 2022, p. 17), Entendido que lesionar un bien jurídico sin causas de justificación se puede evidenciar que la conducta es típica y antijurídica, ahora bien cuáles son las denominadas causas de justificación, Son permisos para realizar, en determinadas situaciones, un tipo legal, una conducta típica. Estas causas de justificación le quitan la antijuridicidad al acto, Algunos tratadistas, consideran preceptos permisivos, que autorizan a realizar un hecho, de principio prohibido, mientras que, para otros, las causas de justificación son circunstancias eximentes que por determinadas razones excluyen la Antijuricidad. Estas causas de justificación están establecidas en nuestra ley penal de la siguiente forma:

Estado de necesidad. - Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:

1. Que el derecho protegido esté en real y actual peligro.
2. Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar.
3. Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.

Art. 33.- Legítima defensa. - Existe legítima defensa cuando la persona actúa en defensa de cualquier derecho, propio o ajeno, siempre y cuando concurren los siguientes requisitos:

1. Agresión actual e ilegítima.- es el ataque inminente, real, no provocado, injustificado y antijurídico.
2. Necesidad racional de la defensa. Ser racional, es decir, adecuada para impedir o repeler la agresión. Implica que la víctima no tendría otro recurso que

defenderse para evitar el ataque del agresor y sus consecuencias. Por lo tanto, es necesaria la relación entre la agresión y la defensa

3. Falta de provocación suficiente por parte de quien actúa en defensa del derecho. - Según la doctrina, provocación suficiente será aquella que al hombre medio le hubiera suscitado una reacción agresiva. En todo caso, no se podrá alegar legítima defensa cuando el defensor hubiera provocado al agresor para actuar ilegítimamente (*Código Orgánico Integral Penal*, 2022, p.18).

En conclusión, la antijuridicidad se refiere a la cualidad de un acto o comportamiento que viola una norma jurídica, es decir, que es contrario a la ley. En otras palabras, es la ausencia de justificación o de permiso legal para realizar una determinada conducta. La antijuridicidad es uno de los elementos que deben estar presentes para que una conducta pueda ser considerada como un delito. Si una conducta es considerada antijurídica, entonces se encuentra en conflicto con la ley y puede ser sancionada por el Estado.

2.2.2. Culpabilidad.

La culpabilidad es la circunstancia por la cual una persona imputable y responsable se le atribuye la comisión del hecho delictual:

Es el juicio necesario para vincular en forma personalizada el injusto a su autor y, en su caso, operar como principal indicador del máximo de la magnitud de poder punitivo que puede ejercerse sobre éste. Este juicio resulta de la síntesis de un juicio de reproche basado en el ámbito de autodeterminación de la persona en el momento del hecho (formulado conforme a elementos formales proporcionados por la ética tradicional) con el juicio de reproche por el esfuerzo del agente para alcanzar la situación de vulnerabilidad en que el sistema penal ha concretado su peligrosidad,

descontando del mismo el correspondiente a su mero estado de vulnerabilidad
(Zaffaroni, 2006, p. 413)

El maestro Basigalupo precisa que “ la culpabilidad constituye el conjunto de condiciones que determinan que el autor de una acción típica y antijurídica sea criminalmente responsable de la misma” (Bacigalupo, 1997, p. 387), la culpabilidad es un elemento importante en la determinación de la responsabilidad penal de una persona, ya que para que se le pueda condenar por un delito, es necesario que se demuestre que la persona tenía la capacidad de entender la ilicitud de su acción y la libre voluntad de cometer el delito.

2.2.3. Culpa y deber objetivo de cuidado en los delitos de tránsito.

Respecto de la culpa en la infracción de tránsito se entiende como aquella que el agente o sujeto mediante de manera voluntaria no ha previsto el posible resultado antijurídico pudiendo y debiendo preverlo, hablar de responsabilidad es sinónimo de culpa, y para establecer la misma es necesario conocer quien efectuó la infracción: por lo tanto es determinar con claridad quién cometió el delito o la infracción, si fue delito ya sea por su intención, con fines dañosos o sin querer causar daño (Gallegos, 2009, p. 18).

Existen dos clases de culpa: a) Culpa consciente: cuando el sujeto si bien no quiere causar el resultado advierte la posibilidad que este ocurra, pero confía en que no ocurrirá. b) Culpa inconsciente: no sólo no se quiere el resultado lesivo, sino que ni siquiera se prevé su posibilidad: no se advierte el peligro. La diferencia entre la culpa consciente y la inconsciente radica en la previsibilidad que puede tener el hombre medio: si prevé el resultado será culpa consciente; de lo contrario será inconsciente si el hecho no podía ser previsto; entonces no existe culpa; sino que el hecho es fortuito.

La idea de mencionar al deber objetivo de cuidado como el hecho de que una conducta culposa debe responder siempre a un cuidado necesario en el cual el agente necesariamente debe actuar con la debida diligencia y así evitar causar un daño a un a un bien

jurídico protegido por nuestra ley penal, al respecto indica Welzel “una conducta responde al cuidado objetivo, si considera prudente los efectos de la acción planeada que sean cognoscibles en un juicio inteligente, es decir, si coincide con la conducta que seguiría un hombre inteligente y prudente en la situación del autor” (Welzel, 1964, p. 71), siguiendo con la definición Núñez nos explica que “El deber objetivo de cuidado es per se, una construcción finalista, en donde la acción final es entendida en su connotación relevante a lo jurídico, como conducta necesariamente vinculada a una finalidad y en donde en materia de injustos culposos” (Palencia Núñez, 2017), para la literatura penal tradicional según Torio López, manifiesta que, “la presencia del elemento objetivo del delito culposo, consistente en la producción del resultado típico, y del elemento subjetivo, equivalente a su previsibilidad y evitabilidad individual, agotaban los presupuestos de punibilidad de esta clase de infracciones, la nueva concepción introduce en el delito de imprudencia una nota restrictiva de la responsabilidad” (Torio López, n.d., p. 27), Consecuentemente el deber objetivo de cuidado está relacionado directamente con el elemento subjetivo de la tipicidad la culpa, según el COIP, Art. 27 “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (*Código Orgánico Integral Penal*, 2022, p. 16), “el concepto de cuidado es un concepto objetivo y normativo, por cuanto lo que se debe analizar ante la producción del resultado típico es si el infractor ha actuado o no dentro de los riesgos permitidos” (Encalada Hidalgo, 2015, p. 58).

El deber objetivo del cuidado según la redacción de la norma, es necesario entender de manera general como el deber de diligencia ante una situación plenamente establecidas en la norma a fin de evitar poner en riesgo mediante acciones o peligrosos bienes jurídicos propios o de terceros, este deber de diligencia se entiende como el respeto irrestricto a las reglas que debe observar una persona al realizar una actividad específica. En este sentido, la

punición de la violación al deber objetivo de cuidado tiene su fundamento en la vulneración de bienes jurídicos, que se produce por un descuido ineludible de quien no actuó de forma cuidadosa.

Encalada en su libro teoría constitucional del delito menciona que los requisitos para que exista un delito culposo: “La violación al deber objetivo de cuidado, el resultado típico y el nexo causal entre los anteriores” (Encalada Hidalgo, 2015, p. 58).

Ahora bien, se puede concluir que la culpa y el deber objetivo de cuidado son conceptos relacionados con la responsabilidad en situaciones culposas como los siniestros de tránsito donde se ha causado algún tipo de daño o perjuicio a otra persona. La culpa se refiere a la falta de cuidado o diligencia que se ha tenido en una situación determinada, lo que ha llevado a la ocurrencia de un daño. En otras palabras, se considera que alguien es culpable cuando no ha actuado con el grado de atención que se espera de una persona en una situación similar; y, por tanto, ha causado un daño a otra persona.

Por otro lado, el deber objetivo de cuidado se refiere al grado de atención que se espera de una persona en una situación determinada, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de la situación. Este deber varía según la actividad que se esté realizando, el lugar donde se desarrolla, las personas involucradas, entre otros factores. En el contexto legal, la determinación de la culpa y el deber objetivo de cuidado son fundamentales para establecer la responsabilidad de una persona en un evento determinado. Si se considera que alguien ha incumplido con su deber objetivo de cuidado y ha causado un daño, se puede proceder a tomar medidas legales para reparar el daño causado y, en algunos casos, para sancionar al culpable.

2.2.4. Imputación objetiva en siniestros de tránsito.

Para Roxin el criterio general para determinar la imputación objetiva es el aumento del riesgo. las reglas con que concreta esta fórmula son básicamente tres: “Un resultado

causado por el agente sólo puede imputar al tipo objetivo (a) si la conducta del autor ha creado un peligro para el bien jurídico, no cubierto por un riesgo permitido, y (b) si ese peligro se ha realizado en el resultado concreto” (Zaffaroni, 2006, p. 390). La imputación objetiva es un concepto utilizado en derecho para determinar si un resultado o consecuencia jurídica puede ser atribuido objetivamente a una acción u omisión determinada de un individuo. En otras palabras, la imputación objetiva se utiliza para establecer si una persona es responsable de un resultado dado en virtud de su conducta. Para que se pueda imputar objetivamente un resultado a una persona, se requiere que exista una relación causal entre la acción u omisión de la persona y el resultado en cuestión. Además, la acción u omisión de la persona debe haber creado un riesgo jurídicamente relevante que haya contribuido al resultado.

La imputación Objetiva tiene como función determinar de forma normativa a quien le incumbe un suceso por ser obra suya, y así delimitar la penalización de las acciones llevadas a cabo por el responsable de la acción, de forma que solamente será imputable aquella acción en la que concurran los tres requisitos que definen el concepto de imputación objetiva, como son: la realización de un riesgo evidentemente, que el resultado sea consecuencia de dicho peligro y que dicho resultado sea producto del riesgo, por incumplimiento de una norma (Costa Gascón, 2016, p. 84), En el ámbito de los delitos imprudentes, donde la teoría de la imputación objetiva presta sus mejores servicios, fundamentalmente en el marco de la realización del riesgo del resultado, y concretamente, en los casos de concurrencia de aportaciones entre autor y víctima, o entre autor y un tercero. Así, el resultado se puede imputar objetivamente (con arreglo a criterios de previsibilidad o responsabilidad) a unos y no a otros. Consecuentemente la imputación objetiva significa atribuir de manera objetiva un hecho a una persona y no a causas externas. Esta determinación objetiva se divide en dos

partes: la imputación del comportamiento (creación de un riesgo prohibido) y la imputación objetiva del resultado (realización del riesgo) (Benavente Chorres, 2011, p. 171).

2.2.5. Teoría del riesgo permitido.

“Hay riesgos tolerables como permisibles debido a la utilidad social que ellas implican; pero si el individuo rebase más allá de ese riesgo, el resultado ocasionado debe ser imputado al tipo objetivo” (Peña Gonzales, 2010, p. 152), Peña Gózales parafraseando con la Jurisprudencia Peruana, indica que “El riesgo socialmente aceptado y permitido que implica conducir un vehículo motorizado no desemboca necesariamente en la penalización del conductor cuando produce un resultado no deseado, ya que sería aceptar que el resultado es pura condición objetiva de punibilidad y que basta que se produzca, aunque sea fortuitamente, para que la acción imprudente sea ya punible. (Ejecutoria superior de la Sala Penal de Apelaciones para Procesos Sumarios con Reos Libres de la Corte Superior de Justicia de Lima del 6 de agosto de 1998, Exp. No. 8653-97)”

2.2.5.1. Teoría del principio de confianza.

“El principio de confianza frente a las prestaciones de terceros tiene dos formas distintas de manifestación. En primer lugar, pueden mencionarse los casos en los que una actuación se mostraría inocua si la persona que actúa a continuación cumple con sus deberes. La otra forma de manifestación del principio de confianza se presenta cuando una situación concreta ha sido preparada previamente por un tercero. En principio, se debe tener la confianza en que este tercero ha actuado de manera correcta” (Benavente Chorres, 2011, p. 183).

En teoría el principio de confianza en la imputación objetiva establece que una persona puede confiar en que sus acciones no tendrán consecuencias no deseadas o ilegales en ciertas circunstancias, siempre y cuando cumpla con ciertos criterios, como tener una

creencia razonable y no haber creado el riesgo que llevó a dichas consecuencias. “Quien realiza un comportamiento riesgoso, en general lícito, actúa confiando en que quienes participan con él van a actuar correctamente, conforme a las reglas preexistentes. Ejemplo: El conductor que cruza en luz verde espera que los demás respeten la luz roja” (Peña Gonzales, 2010, p.p. 153 y 154).

2.2.5.2. Teoría de la previsibilidad.

La teoría de la previsibilidad se basa en la idea de que toda persona tiene el deber de prever las consecuencias de sus acciones y tomar medidas razonables para evitar cualquier daño o perjuicio que pueda causar a terceros. En otras palabras, se espera que las personas actúen con la debida diligencia y cuidado en todas las circunstancias para evitar causar daño a otros. El investigador ecuatoriano (Yavar 2015), menciona en su obra respecto de la previsibilidad que “Es la omisión voluntaria de diligencia necesaria para prever y prevenir un resultado penalmente antijurídico, posible, previsible y prevenible”. (Yávar Nuñez, 2015, p. 110), la doctrina establece a la previsibilidad una relación con la culpa temeraria, esta entendida que “el observador tercero percibe la creación de un peligro prohibido en forma tan clara dirigido a la producción de un resultado” (Zaffaroni, 2006, p.432), y menciona respecto de la previsibilidad “ el tipo determinar qué previsibilidad es típicamente relevante, o sea, que debe haber un límite objetivo para ello, que está dado por la creación de un riesgo de un peligro prohibido por violación del deber de cuidado. (ibidem),

2.2.5.3. La responsabilidad penal en delitos de tránsito.

Responsabilidad penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho tipificado en una ley penal por un sujeto, y siempre que dicho hecho sea contrario al orden jurídico, es decir, sea antijurídico; además de punible. Generan responsabilidad penal todas aquellas acciones humanas (entendidas como voluntarias) que lesionen o generen un

riesgo de lesión a un bien protegido por el ordenamiento jurídico (por ejemplo: vida, integridad física, libertad, honor, orden público, etc.). La comisión de un delito o falta generará responsabilidad penal.

La responsabilidad penal se concreta en la imposición de una pena, que bien puede ser de privativa de libertad (como la pena de prisión o la localización permanente), privativa de otros derechos (como el derecho a portar armas, el derecho a conducir vehículos a motor, el derecho a residir en un lugar determinado, etc.), pudiendo también consistir dicha pena en una multa pecuniaria. (Responsabilidad Penal).

“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. “La responsabilidad en el peatón, tal como lo dijo Díaz Emiliano corresponde a tres variables: Peatón en la calzada, Cruzar repentinamente la calzada, Imprudencia de los peatones Transitar en estado de ebriedad” (Análisis De Responsabilidad Penal En Infracciones De Tránsito Del Peatón Como Víctima E Irresponsable Concurrente, n.d.).

La impericia. - Falta de práctica, de habilidad, de ejercicio de (aprendiz) (Gallegos, 2009, p.39)

La negligencia. - Es sinónimo de descuido, omisión, ociosidad, falta de prudencia. (Gallegos, 2009, p. 40)

La imprudencia. - Falta de juicio, de moderación, discernimiento, de prudencia. (Gallegos, 2009, 41).

2.2.5.4. Relación de causalidad.

Hay que establecer que la acción como tal tiene sus elementos, según la doctrina estos son: La manifestación de la voluntad , el resultado y la relación de causalidad entre la manifestación de la voluntad y el resultado, este último elemento se entiende que es necesario que exista una relación entre la acción del agente y el resultado, “si hay tal relación se sigue el supuesto criminal hasta la responsabilidad penal; si no hay relación, se suspende el seguimiento del supuesto porque no hay acción” (Peña Gonzales, 2010, p. 103), se puede explicar la relación que existe entre una acción como causa y un resultado, “así pues para poder atribuir un resultado a una persona como consecuencia de su actuar, es preciso determinar si entre ambos- acción y resultado existe relación de causalidad desde un punto de vista natural, para a continuación, determinar la existencia de un vehículo jurídico entre ambos” (Benavente Chorres, 2011, p. 179).

La relación de causalidad es un elemento fundamental para establecer la responsabilidad de una persona en un delito. Esta relación se refiere a la conexión que existe entre la conducta delictiva y el resultado dañoso que se produce como consecuencia de dicha conducta. Para que se establezca la relación de causalidad, es necesario que se cumplan dos elementos: la causalidad material y la causalidad jurídica.

La causalidad material. Se refiere a la relación física entre la conducta delictiva y el resultado dañoso. Es decir, se debe demostrar que la conducta del autor fue la causa física del resultado dañoso. Por ejemplo, si alguien dispara un arma de fuego y causa la muerte de otra persona, se debe demostrar que el disparo fue la causa material de la muerte.

La causalidad jurídica, por otro lado, se refiere a la relación legal que existe entre la conducta delictiva y el resultado dañoso. Es decir, se debe demostrar que la conducta del autor fue la causa legal del resultado dañoso, es decir, que el resultado dañoso era previsible y evitable a través del cumplimiento del deber de cuidado. Por ejemplo, si alguien dispara un

arma de fuego de forma negligente y causa la muerte de otra persona, se debe demostrar que el autor tenía el deber de cuidado de manejar el arma de forma segura y que su conducta negligente fue la causa legal de la muerte.

La relación de causalidad en derecho penal se refiere a la conexión entre la conducta delictiva y el resultado dañoso, y es fundamental para establecer la responsabilidad de una persona en un delito.

2.2.5.5. Peatón.

“El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos” (Fernández Roper, n.d., p. 6). La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial, de la misma manera establece cual es el comportamiento de los usuarios de la vía, “Art. 181.- Comportamiento de usuarios de la vía. - Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes”. “Art. 183.- Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen”. Estos artículos relacionados con las obligaciones y el comportamiento del peatón en la vía pública, pero la misma ley orgánica establece los derechos y obligaciones así:

Art. 198.- Derechos de los peatones. - Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para una movilidad segura;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad a los peatones en especial para las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;
- d) Contar con infraestructura urbana para descanso;
- e) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones inclusive en aquellas reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté

encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

f) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

g) Ser atendidos por las autoridades pertinentes en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ley, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución;

h) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; e,

i) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos. (*Ley Orgánica De*

Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial, n.d.)

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

a) Cumplir con la Ley, acatar las indicaciones de los servidores encargados del control de tránsito, las señales de tránsito, así como las disposiciones que para el efecto se dicten;

b) Utilizar el espacio público sin poner en riesgo su seguridad, la de terceros o bienes;

c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;

d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos, de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;

e) No caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;

f) No cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;

g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos: h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, solo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;

i) Cuidar en todo momento su propia seguridad y la de los demás;

j) Caminar con atención y concentración, evitar elementos distractores; y,

k) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos. (Ibidem)

2.2.6.1. Seguridad vial.

La seguridad vial se puede entender como un conjunto de medidas y acciones que buscan prevenir los accidentes de tránsito y garantizar la seguridad de todas las personas que circulan en las vías públicas, ya sean conductores, pasajeros o peatones. Incluye diversas áreas de actuación, como la infraestructura vial (diseño de carreteras y calles, señalización, iluminación, entre otros), el mantenimiento y conservación de las vías, la regulación y control del tráfico, la educación vial y la formación de conductores, entre otros aspectos.

El objetivo de la seguridad vial es reducir el número de accidentes de tránsito y minimizar las consecuencias de los mismos, como lesiones y muertes. Para lograr este objetivo, es fundamental la colaboración de todos los actores involucrados, incluyendo las autoridades, los conductores, los peatones y los pasajeros.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial vigente establece en TÍTULO II, el tema de la Educación Vial y Capacitación, en el mencionado artículo se evidencia varios objetivos cuya finalidad es la de establecer una verdadera cultura vial, que conlleva justamente a evitar se produzcan infracciones de tránsito, así:

- “Art. 185.- Objetivos de la educación en tránsito. - La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:*
- a) Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito;*
 - b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;*
 - c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;*
 - d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;*
 - e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;*
 - f) Procurar la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito;*
 - g) Capacitar a los docentes de educación inicial, básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en*

coordinación con la entidad responsable del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales así como de las instituciones de Educación Superior, en materia de educación vial, conducción defensiva y normas generales de tránsito, acreditadas por el ente encargado del sistema de calidad de la educación superior y en coordinación con el ministerio rector de la educación;

h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;

i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores:

j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;

k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;

l) Promover el respeto de los derechos humanos eliminando toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo hacia las personas que forman parte de los grupos de atención prioritaria, pueblos y nacionalidades y demás usuarios de las vías; y,

m) Difundir la cultura de la convivencia y seguridad vial entre todos los actores de la movilidad” (Ibidem)

Los peatones de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos.

2.3. Hipótesis.

¿Cuál es la responsabilidad objetiva del peatón, como modalidad subjetiva con relación al resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guaranda, provincia de Bolívar en el periodo de los años 2020-2021?

2.4. Variables de la investigación

2.4.1. Variable Independiente

La responsabilidad objetiva del peatón, como modalidad subjetiva.

2.4.2. Variable Dependiente

Resultado dañoso dentro de los accidentes de tránsito.

CAPÍTULO III

DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO

3.1. Ámbito de Estudio.

En el presente proyecto de investigación, el ámbito de estudio está conectado con el área de conocimiento Derecho Penal Sustantivo Ecuatoriano en el análisis dogmático a la teoría del delito, conducta, exclusión, tipicidad y sus vertientes objetivas y subjetivas (dolo y culpa), antijuridicidad y culpabilidad, siendo el tema “LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PEATÓN, COMO MODALIDAD SUBJETIVA CON RELACIÓN AL RESULTADO DAÑOSO DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARANDA PROVINCIA DE BOLÍVAR EN EL PERIODO DE LOS AÑOS 2020-2021”, la línea de investigación es de Criminología, Ciencias Forense y Seguridad Ciudadana, para el desarrollo de la investigación se utilizó fundamentalmente información documental-bibliográfica y estadísticas la cual permitió obtener información relevante y detallada para el desarrollo del presente proyecto de investigación.

3.2. Tipos de Investigación.

3.2.1. Investigación de campo.

Con la investigación de campo me permitió acudir de manera directa a la zona de estudio esto es en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, a fin de determinar, comprender y resolver las necesidades o problemas que se investigó y realizar una observación más profunda que permita generar nuevos conocimientos en el campo de la realidad social o bien a estudiar a efectos de aplicar los conocimientos con fines prácticos.

3.2.2. Investigación documental y bibliográfica.

La investigación documental y bibliográfica me ayudó a recopilar y obtener la información a través de documentos como libros, revistas, periódicos, anuarios, códigos, la

internet u otras publicaciones a fin de poder profundizar en la investigación y determinar varios enfoques y criterios de autores relacionado al tema de investigación. Fue indispensable realizar este tipo de investigación por que permitió generar amplio conocimiento y desarrollar de manera adecuada el marco teórico.

3.4. Métodos

3.4.1. Deductivo.

Este método me permitió analizar el problema de manera racional que va de lo general a lo particular, es decir, me permitió realizar un análisis de los principios generales del tema de investigación que una vez comprados y verificados se procede a aplicarlo en contextos particulares.

3.4.2. Inductivo.

Consiste en un razonamiento que me ha permitido analizar los hechos que va de manera individual a lo general, permitiéndome realizar el estudio u observación de los hechos particulares a fin de llegar a determinar conclusiones, que puedan inducir a derivar los fundamentos de una teoría.

3.4.3. Descriptiva.

Realicé una exposición narrativa, numérica y/o grafica de manera detallada sobre la situación actual del problema que se investiga, permitiéndome adquirir conocimientos en base del estudio de información relacionada con el problema de investigación, para obtener una información congruente sobre los hechos en base a la metodología utilizada.

3.4.4. Jurídico.

Se realiza el estudio, análisis e interpretación de los textos legales, doctrina o jurisprudencia para determinar los objetivos o problemáticas de la investigación, a fin de

verificar su pertinencia en la aplicación de área de estudio para cumplir una meta o propósito en relación al alcance que tiene la ley.

3.4.5. Analítico.

Con este método me ayudó a descomponer o separar el todo en sus partes o elementos básicos, a fin de poder observar y estudiar las causas, la naturaleza y los efectos del fenómeno para analizar con detalle y profundidad cada una de las partes del contenido de la investigación, este método se utiliza para obtener cualidades y características del problema

Lo mencionado en los tipos de investigación y métodos, están sustentados en conceptos de investigadores.

3.5. Técnicas de investigación.

3.5.1. Entrevista Estructurada.

Se basa en una conversación, el cual es dirigido por el entrevistador con la finalidad de recopilar información sobre el tema que se está investigando, pero se realiza un formulario como guía para controlar las preguntas y evitar divagar durante la entrevista, por lo que el dialogo implica diversos cuestionamientos al entrevistado que tiene importancia desde un punto de vista social y educativo. Los resultados dependen en gran medida del nivel de comunicación entre el investigador y los participantes de la misma. Esta técnica de investigación permitirá obtener resultados más relevantes y se realizará un formulario de preguntas a fin de llevar una secuencia lógica de la conversación entre el entrevistado y el entrevistador (Gómez, 2012).

3.5.2. Encuesta.

Es la técnica que se utiliza como alternativa a las limitaciones que se presenta la observación y consiste básicamente en realizar preguntas direccionadas a obtener determinados

datos. Por medio de esta técnica se podrá recopilar información de manera escrita y directa a un determinado grupo social a fin de conocer sobre la propuesta planteada.

3.6. Población y Muestra

3.6.1. Universo.

Esta técnica esta direccionada al estudio de una población y la muestra en relación con el estudio de las variables y la realidad del problema. En tal sentido, se menciona al universo como el estudio de los fenómenos sujetos a la investigación que en vez de estudiar al conjunto en su totalidad se realiza el estudio a un subconjunto el cual se lo denomina muestra, es decir, al existir esa dificultad de estudiar a toda la población se realiza el estudio a una parte de ella (Carrasco, 2009, párr. 2). Esto realiza cuando el estudio de la población resulta muy extenso y es necesario aplicar métodos estadísticos a fin de determinar una subpoblación específica, que permita obtener resultados más concretos en base a la investigación.

3.7.1. Muestra.

La muestra implicada para el estudio de la presente investigación está constituida por los siguientes involucrados:

3.7.2. Población.

POBLACIÓN	NÚMERO
Abogados en libre ejercicio.	10
Jueces.	5
Peatones	15
Peritos especialistas en accidentes de tránsito	5
TOTAL	35

Tabla 1 Población.

3.8. Procedimiento de Recolección de Datos.

Previamente se definió los objetivos de la investigación, luego en base a ello, se determinó los instrumentos de investigación, como consta es la encuesta y la entrevista mediante la elaboración de preguntas previas relacionadas además con el problema planteado. Esto ayudó a determinar qué tipo de datos se necesitan y cómo deben ser recolectados. Luego se aplicó el instrumento. una vez que se ha validado el instrumento, se aplica a la muestra seleccionada.

Y por último se evidenció el procesamiento de los datos una vez recopilados los datos, esto puede implicó la codificación, la tabulación y el análisis estadístico de los datos. Finalmente, se interpretaron los resultados para responder a las preguntas de investigación planteadas al inicio.

3.9. Técnicas de Procesamiento, Análisis e Interpretación de Datos.

Para levantar la información estadística y tabulación respectiva, fue necesario la utilización de programas informáticos como por ejemplo Word.

Indicador Tasa de mortalidad por cada 100.00 habitantes (2020-2021)

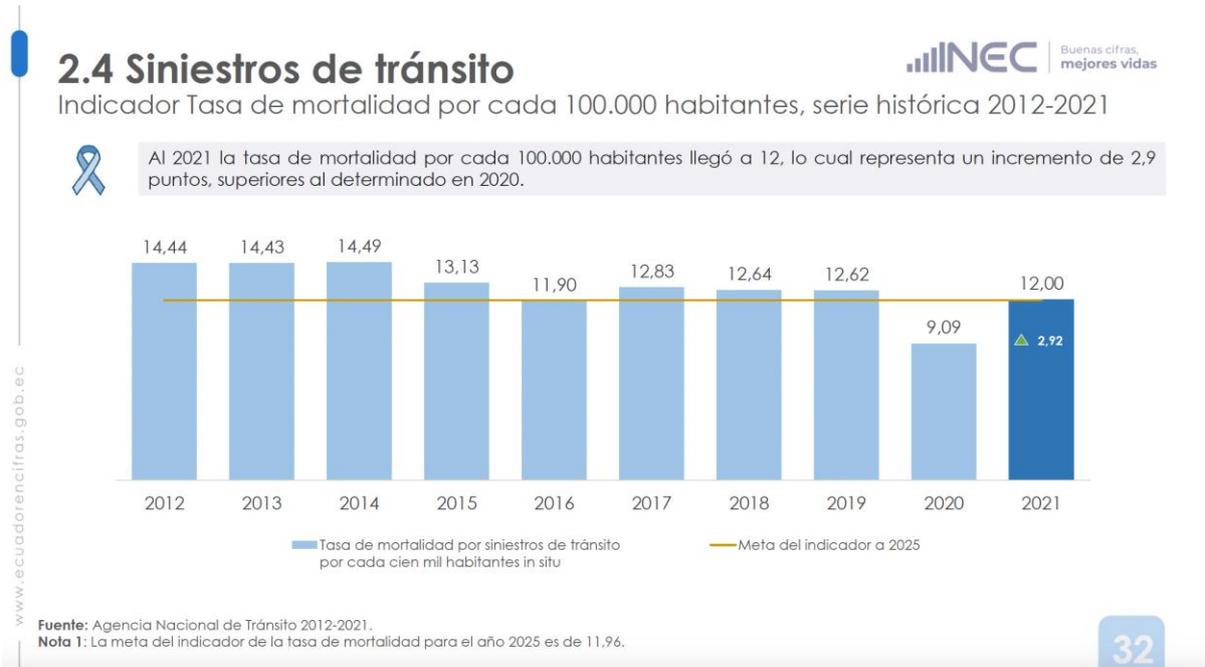


Gráfico 2 Indicador Tasa de mortalidad por cada 100.00 habitantes (2020-2021)

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INEC

Año 2021- tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en la provincia de Bolívar

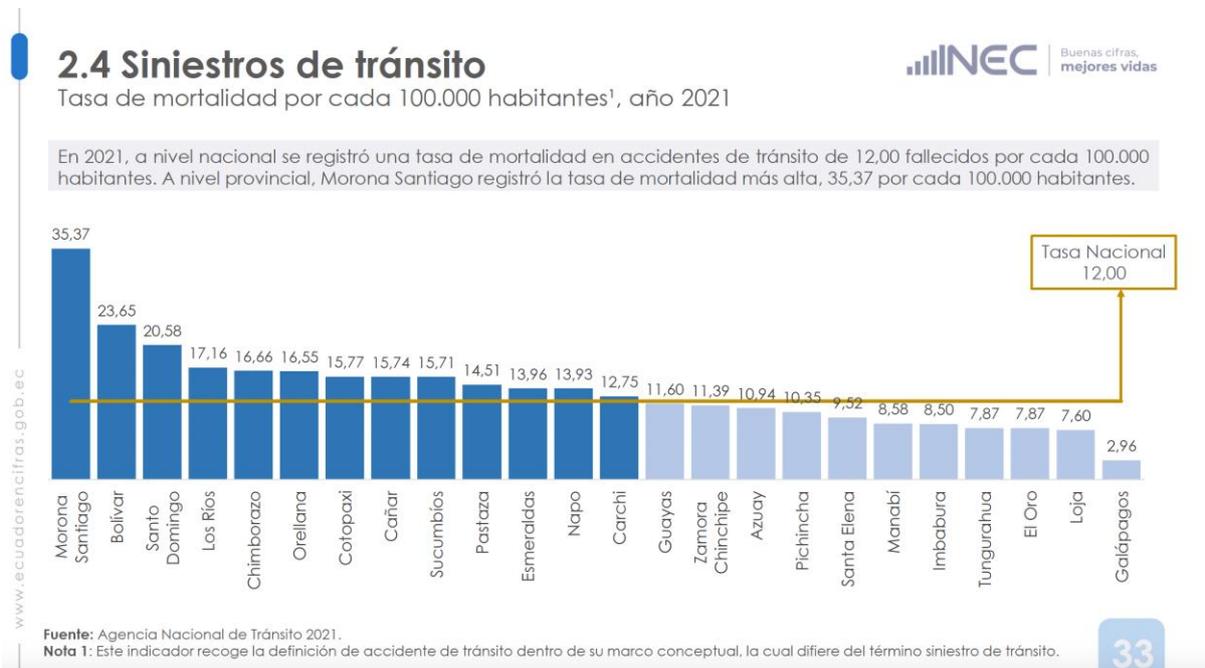


Gráfico 3 Año 2021- tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en la provincia de Bolívar

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INEC

Interpretación: La información constante en los gráficos 2 y 3, refieren de siniestros de tránsito tanto a nivel nacional y provincial, en la que se evidencia tasas de mortalidad por accidentes de tránsito de 12,00 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Llama la atención que en la gráfica 1, En 2021, diez provincias concentraron el 91,7% de siniestros a nivel nacional. Las provincias que registraron mayor variación en incremento de siniestros de tránsito entre el año 2020 y 2021 son: Bolívar (105,1%) y Galápagos (100%).

4.1.2. Estadísticas de Siniestros de Tránsito año 2020 – 2021, en el cantón Guaranda, Provincia de Bolívar.

La información estadística obtenida, fue evidenciada mediante una investigación requiriendo de portales de internet, concretamente de la página de la Agencia Nacional de Tránsito, información recabada respecto de los siniestros de tránsito de manera general y en la provincia Bolívar, cantón Guaranda, durante el año 2020 y 2021.

Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2020

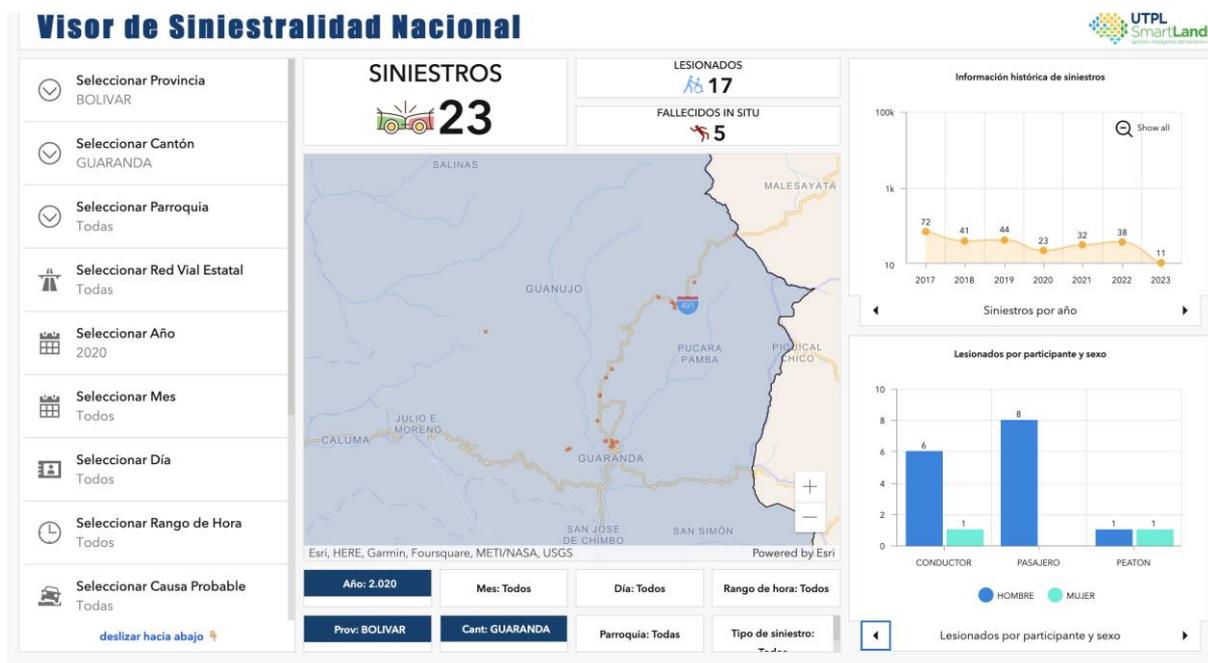


Gráfico 4 Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2020

Fuente: Visor de Siniestralidad Nacional- Agencia Nacional de Tránsito.

Interpretación: Se evidencia que en el catón Guaranda, Provincia de Bolívar, durante el año 2020, existieron 23 siniestros de tránsito, de los cuales resultaron lesionados 17 personas y 5 fallecieron, respecto de las personas lesionadas 7 son conductores mientras tanto 2 son peatones.

Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2021

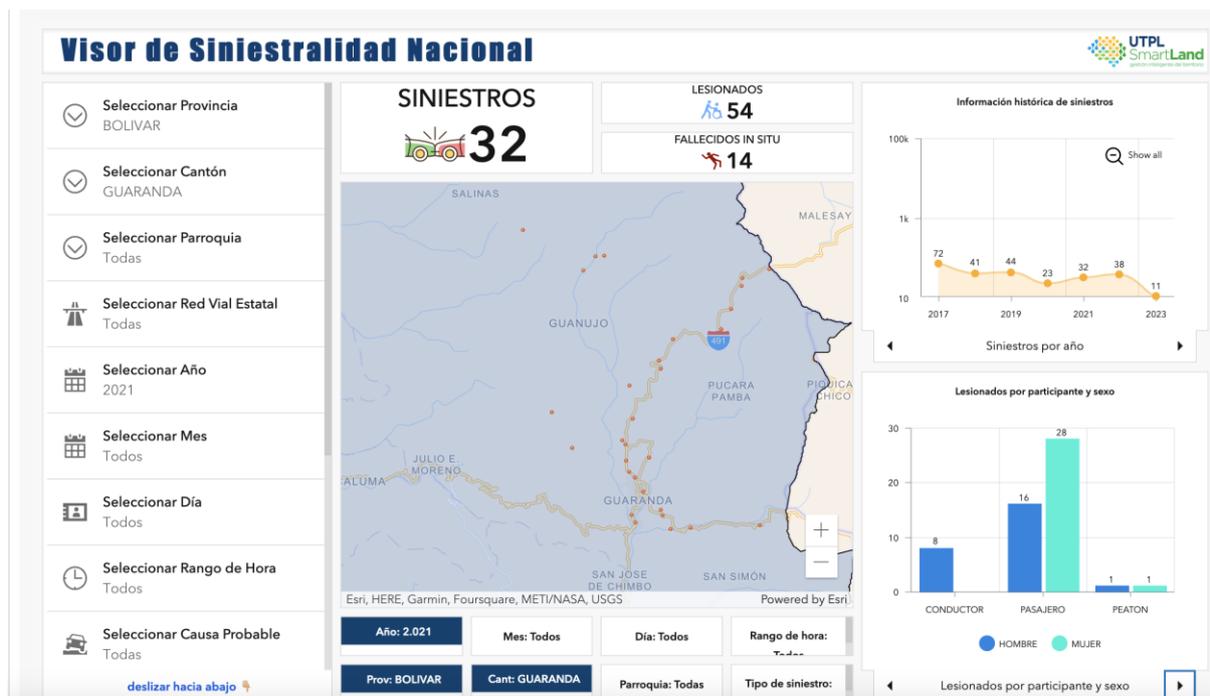


Gráfico 5 Siniestros de tránsito, Cantón Guaranda. Año 2021

Fuente: Visor de Siniestralidad Nacional- Agencia Nacional de Tránsito.

Interpretación: Se evidencia que en el catón Guaranda, Provincia de Bolívar, durante el año 2021, existieron 32 siniestros de tránsito, de los cuales resultaron lesionados 54 personas y 14 fallecieron, respecto de las personas lesionadas 8 son conductores mientras tanto 2 son peatones pasajeros 44 pasajeros.

4.1.3. Interpretación de resultados de la encuesta dirigida a Profesionales del derecho.

PREGUNTA 1.



Gráfico 6 pregunta 1. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El resultado nos demuestra, que el 100% de los encuestados mencionan que realizar algo que la norma prohíbe, respecto de la pregunta ¿Cuál sería la responsabilidad objetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?

Gráfico 6.

PREGUNTA 2



Gráfico 7 pregunta 2. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 70% de los encuestados responde que el peatón no tiene precaución o debido cuidado como responsabilidad subjetiva de accidentes de tránsito, y el 30% menciona falta de precaución o debido cuidado.

Gráfico 7

PREGUNTA 3

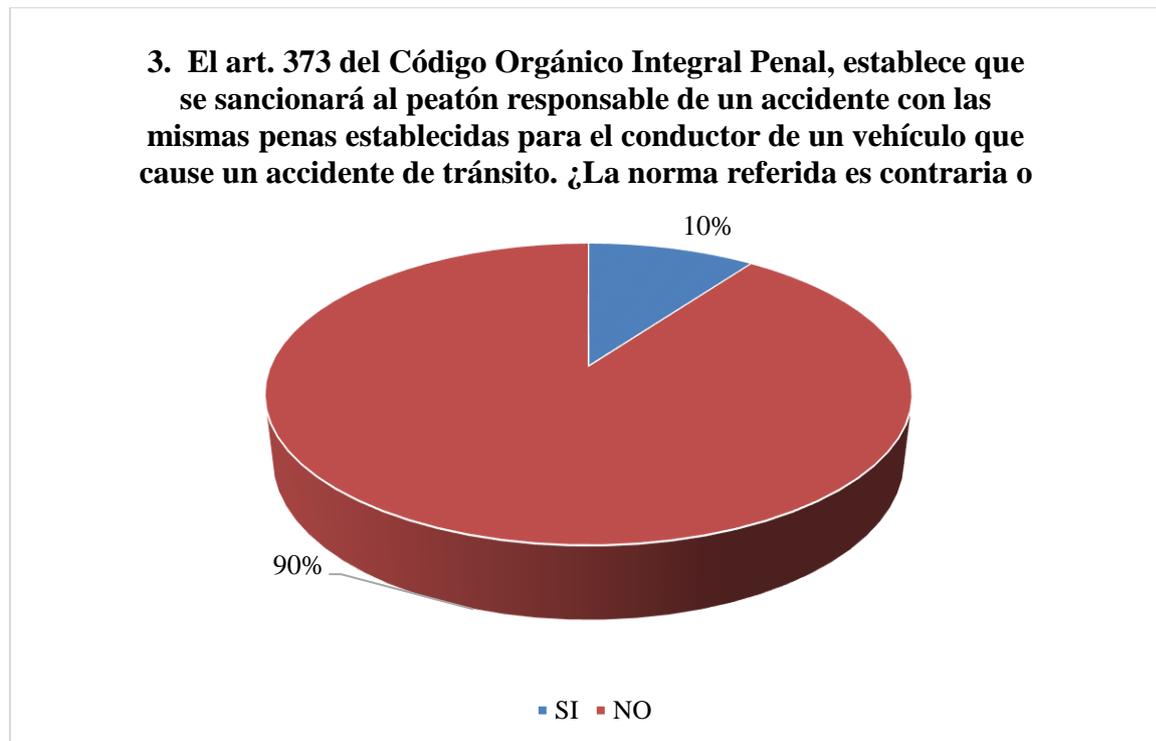


Gráfico 8 pregunta 3. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

¿La norma referida es contraria o no con el principio de proporcionalidad de la pena establecida en el Art. 76. 6 de la Constitución de la República del Ecuador?, a esta pregunta el 90% responde no violenta el principio referido y tan solo el 10% menciona que sí.

Gráfico 8

PREGUNTA 4

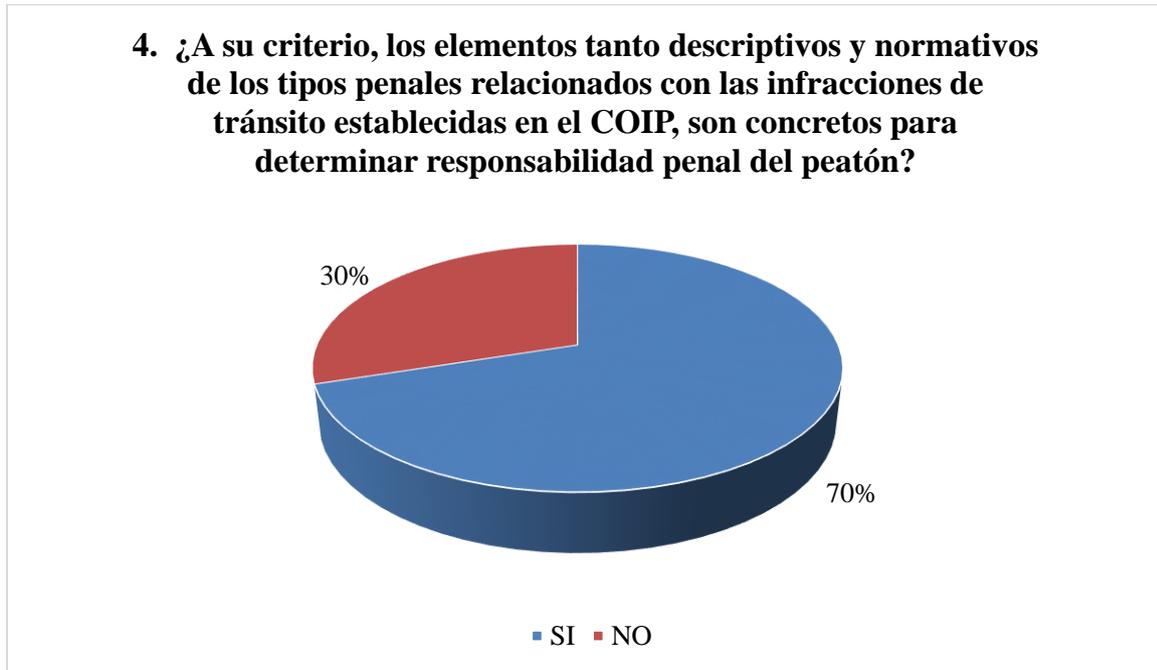


Gráfico 9 pregunta 4. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

Los encuestados en un 70% mencionan que sí son concretos los elementos constitutivos del tipo penal relacionados con las infracciones de tránsito y el 30% menciona que no.

Gráfico 9

PREGUNTA 5

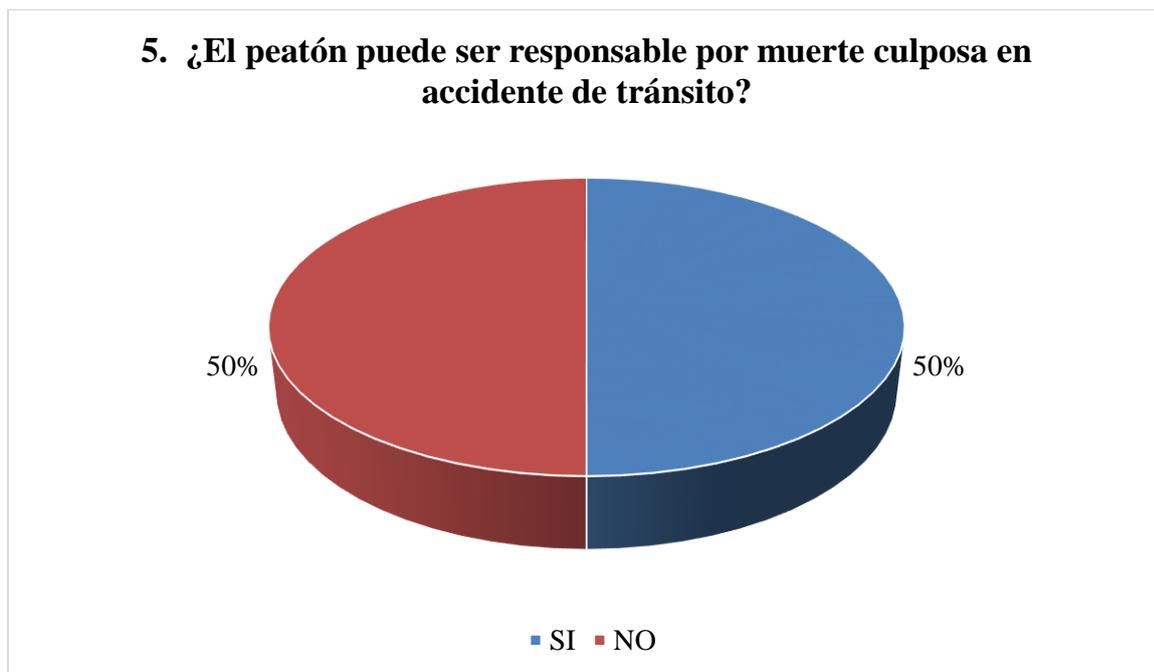


Gráfico 10 pregunta 5. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

Respecto de la responsabilidad del peatón en un siniestro de tránsito y que el resultado sea la muerte de una persona, el 50% menciona que sí y el otro 50% dice que no.

A continuación, se establece los criterios personales de los encuestados relacionados con la pregunta 5.

5. ¿El peatón puede ser responsable por muerte culposa en accidente de tránsito? Por qué
Abogado #1
Sí porque en virtud de que los elementos descriptivos y el verbo rector del tipo penal determina la persona que ocasione un accidente de tránsito, pudiendo ser el causante el usuario de vías.
Abogado #2
Si porque la misma ley establece los elementos descriptivos y el verbo rector del tipo penal determina la persona que ocasione un accidente de tránsito, pudiendo ser el peatón tiene que cumplir la misma pena que el conductor.
Abogado #3
Si porque la ley determina los mismos elementos descriptivos, así como verbo rector del tipo penal para sancionar al peatón por haber formado parte de la vía pública.
Abogado #4
Si porque el Código orgánico integral penal establece los mismos elementos descriptivos para sancionar tanto al conductor como al peatón en caso de causar una infracción de tránsito.
Abogado #5
No porque en muchos de los casos de accidentes de tránsito los peatones que tienen la culpa mueren atropellados por lo tanto no tienen ninguna responsabilidad.
Abogado #6
Si porque no respetó las leyes de tránsito debidamente es decir no tuvo la intención de causar daño, pero sí tuvo la culpa por no actuar con respectivo cuidado al momento de cruzar la calle o la vía pública.
Abogado #7
No porque en muchas ocasiones los peatones sufren más daños que el conductor del vehículo, y siempre pasa ser la víctima los peatones por ello no debería ser responsable de accidente de tránsito.
Abogado #8
No porque a pesar de que ley determina los elementos descriptivos como normativos del tipo penal indican claramente que la persona que ocasione un accidente de tránsito, recibirá las mismas sanciones que el conductor, no puede ser responsable el peatón debido a a que en muchas veces fallece dentro del mismo accidente de tránsito.
Abogado #9
No porque la ley es muy compasiva con los conductores.

Abogado #10
No porque los peatones son víctimas de todo accidente de tránsito así a causa de ellos produzca el accidente.

Tabla 2 pregunta 5. Encuesta criterio personal

PREGUNTA 6

6. ¿Qué entiende por Imputación Objetiva?
Abogado #1
La imputación objetiva es el ejercicio de la subsunción de la conducta a una infracción penal, para la cual se debe adecuar la lesividad de la modalidad de la conducta a un determinado tipo penal.
Abogado #2
La imputación objetiva es considerada como la facultad de una acción frente al resultado dañosos que crea peligro no permitido.
Abogado #3
La imputación objetiva se puede decir que es una herramienta para interpretar adecuadamente si la infracción puesta en marcha por una persona debe ser apreciado como un acontecer socialmente relevante o irrelevante.
Abogado #4
La imputación objetiva consiste en valorar si el agente conoce el riesgo de su conducta, es decir si actúa con dolo o con culpa, es decir si tiene o no la intención de causar algún daño.
Abogado #5
Para que exista la imputación objetiva es preciso que la conducta sea adecuada y cree un riesgo penalmente relevante y el producto del resultado encaje en el fin de protección o evitación de la norma.
Abogado #6
La imputación objetiva se entiende como un resultado o hecho típico penalmente relevante solo será imputado objetivamente cuando se ha realizado en él, el riesgo jurídicamente no permitido creado por el autor.
Abogado #7
Para la teoría de la imputación objetiva, un resultado debe imputarse al autor si se verifica que con su acción se elevó al nivel de riesgo permitido, siendo concretizado dicho riesgo, resultado que a su vez pertenece a la protección de la ley penal.
Abogado #8
La teoría de la imputación objetiva es un elemento que discrimina entre las causas del daño que son jurídicamente relevantes y los que no lo son a partir de la valoración del riesgo creado por cada uno de ellos de que el daño se produjese.
Abogado #9
La imputación objetiva es lograr una justa sanción al causante de un accidente de tránsito y comprobarlo con toda la carga probatoria.

Abogado #10
La imputación objetiva es una comprobación para determinar en un primer momento el peligro jurídicamente desaprobado y en el segundo momento si el resultado es producto de aquel peligro.

Tabla 3 pregunta 6. Encuesta

PREGUNTA 7



Gráfico 11 pregunta 7. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 100% de las personas encuestas, menciona que, durante los años 2020 y 2021, ellos no han conocido de peatón alguno procesada por un accidente de tránsito.

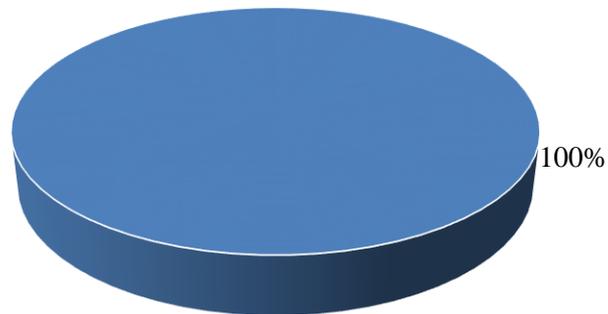
PREGUNTA 8.

8. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo de delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?

Todas las respuestas a la pregunta anterior son negativas.

PREGUNTA 9

9. ¿A su criterio cuál es la causa principal de los accidentes de tránsito?



- Violación al deber objetivo de cuidado.
- Inexistencia de una política de seguridad vial.
- Deficiente capacitación.
- Desconocimiento de las leyes.

Gráfico 12 pregunta 9. Encuesta

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Abogados de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 100% de los encuestados mencionan, que la causa de los accidentes de tránsito
Violación al deber objetivo de cuidado.

4.1.4. Interpretación de resultados de la encuesta dirigida a peatones.

PREGUNTA 1

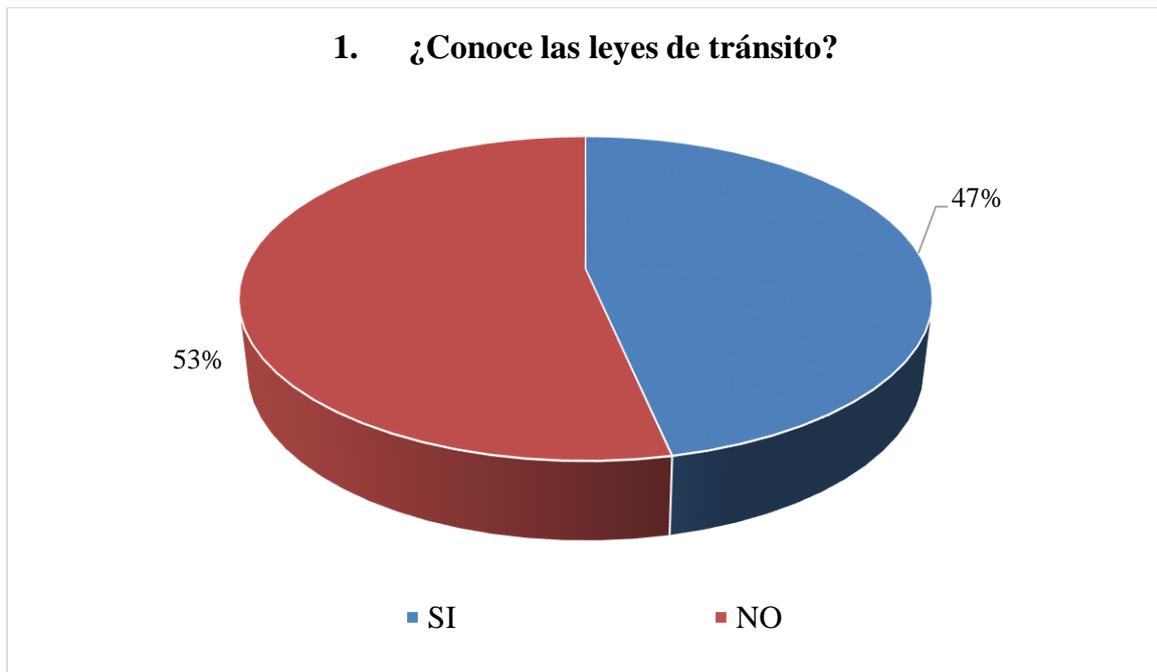


Gráfico 13 pregunta 1. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El conocimiento a las leyes de tránsito está representado por el 47% de los encuestados y en un mayor porcentaje esto es el 53% menciona que no.

PREGUNTA 2

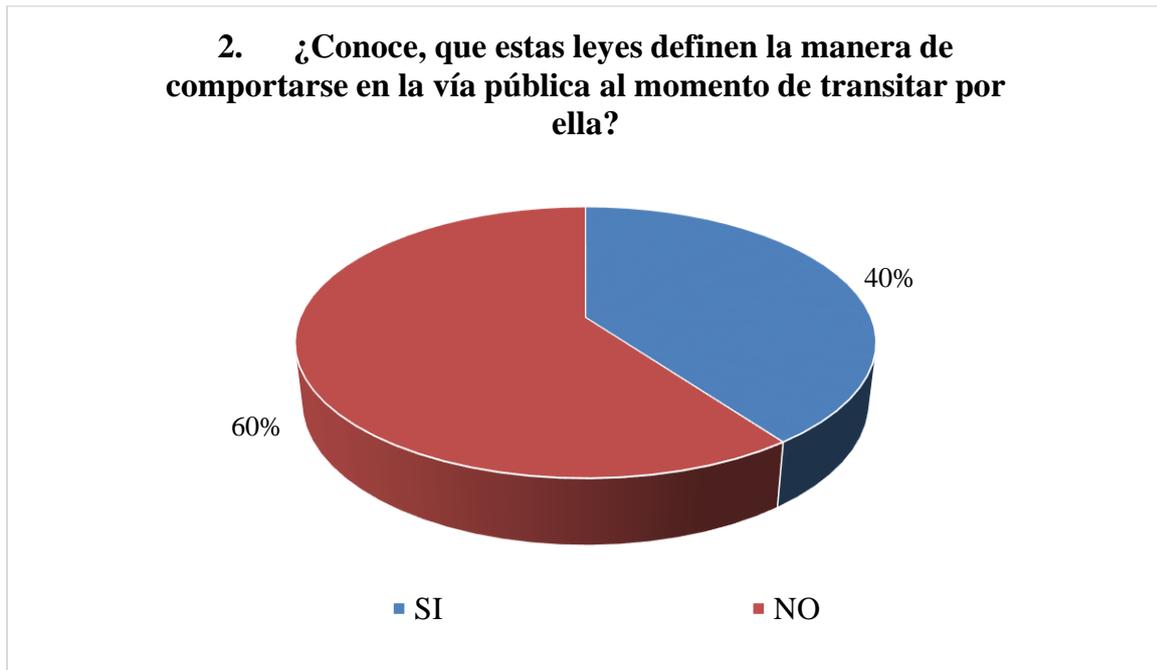


Gráfico 14 pregunta 2. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 40% de los encuestados, afirma que las leyes de tránsito están para regular el comportamiento del peatón en la vía pública y el 60% menciona que no.

PREGUNTA 3

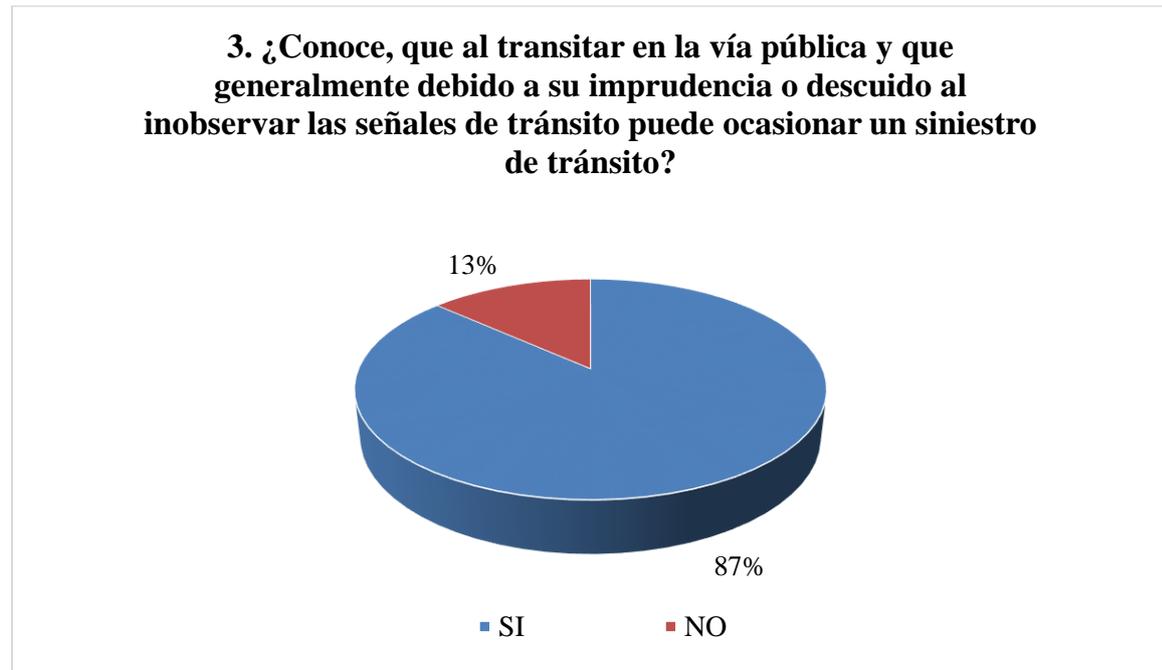


Gráfico 15 pregunta 3. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

Con relación al transitar del peatón en la vía pública y que generalmente debido a su imprudencia o descuido al inobservar las señales de tránsito puede ocasionar un siniestro de tránsito, el 87% menciona que sí y el 13% su respuesta es negativa.

PREGUNTA 4



Gráfico 16 pregunta 4. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

Con relación al transitar del peatón en la vía pública y que generalmente debido a su imprudencia o descuido al inobservar las señales de tránsito puede ocasionar un siniestro de tránsito e ir a la cárcel, el 60% menciona que sí y el 40% su respuesta es negativa. En esta pregunta se evidencia que las respuestas de los encuestados no son objetivas, porque la pregunta 3 es la misma y solo se aumenta la palabra e” ir a la cárcel” y el resultado es diferente, por ello es necesario una verdadera capacitación vial.

PREGUNTA 5

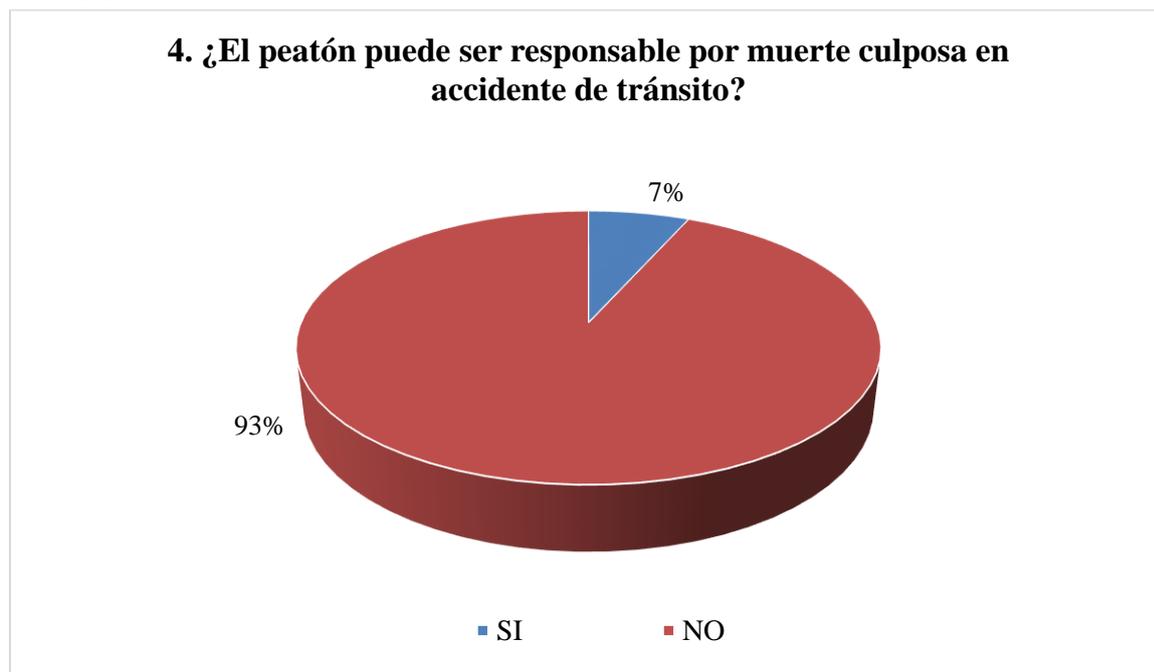


Gráfico 17 pregunta 5. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 93% menciona que no y apenas el 7% su respuesta es afirmativa.

5. ¿El peatón puede ser responsable por muerte culposa en accidente de tránsito? Por qué
Peatón #1
No Porque la persona que tenía la culpa ya está fallecida y no hay otra persona que haga responsable
Peatón #2
No Porque las leyes vigentes siempre amparas los derechos de los ciudadanos.
Peatón #3
No Porque el conductor tiene que ver si el peatón está cruzando o no.
Peatón #4
No Porque el conductor debe ser responsable mas no el peatón.
Peatón #5
No Porque los conductores son los responsables de evitar accidentes de tránsito ver si está cruzando las personas o no.

Peatón #6
No Porque la mayoría de las veces fallece los peatones.
Peatón #7
Si, por inobservar las leyes de tránsito.
Peatón #8
No Porque el conductor es la persona más responsable de evitar los accidentes de tránsito.
Peatón #9
No Porque el conductor es la persona más responsable al transitar por la vía pública.
Peatón #10
No Porque el conductor es la persona más responsable de evitar los accidentes de tránsito porque ellos si tienen conocimiento acerca de las leyes de tránsito.
Peatón #11
No Porque los peatones siempre son considerados como víctimas, aunque ellos tengan la culpa.
Peatón #12
No Porque cuando hablamos de muerte culposas el peatón está fallecido y no tiene ninguna responsabilidad.
Peatón #13
No Porque se encuentra fallecido el peatón.
Peatón #14
No Porque tienen resultados de muerte los peatones.
Peatón #15
No Porque dentro de estas infracciones de tránsito la mayoría de los peatones fallecen y no hay responsabilidad

Tabla 4 pregunta 5. Encuesta a peatones, criterio personal.

PREGUNTA 6

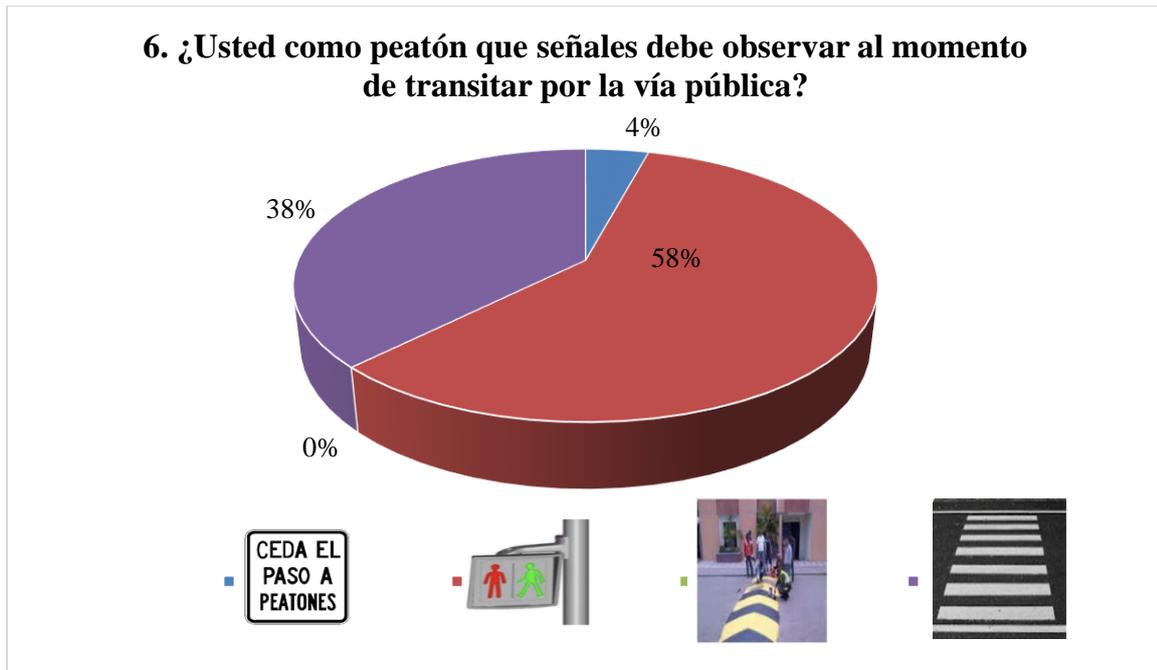


Gráfico 18 pregunta 6. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 4% menciona que debe transitar por la señalética “ceda el paso a los Peatones”.

El 58% menciona que debe transitar por el lugar en el que el semáforo se encuentra en luz verde para el cruce peatonal.

El 38% menciona que debe transitar por la señalética “por paso cebra”

Y el 0% corresponde a una señal para reducir la velocidad de vehículos.

Interpretación de la opción seleccionada respecto de las señales de tránsito.

6. ¿Usted como peatón que señales debe observar al momento de transitar por la vía pública?
Peatón #1
El semáforo cuando se encuentre en color rojo Y el ceda el paso a peatones mientras no esté cruzando los vehículos
Peatón #2
Respetar la señal de precaución por paso de peatones. Cruzar cuando el semáforo se encuentre en color rojo.
Peatón #3
El semáforo ya que se encuentra visible para un correcto paso peatonal. El paso peatonal indica porque está pintada la calle.
Peatón #4
El semáforo sabemos que indica el rojo permite el paso de personas. El cruce peatonal por lo que está pintada la vía.
Peatón #5
Esperar que el semáforo cambie a color rojo para cruzar la calle. Ver la señal de precaución del paso peatonal.
Peatón #6
El semáforo indica que debemos cruzar cuando cambia al color rojo Ceda el paso a peatones también nos indican pasar por esa calle.
Peatón #7
Para estar seguro debemos esperar que cambie el semáforo a la luz roja. La señal de precaución de paso peatonal nos indica el paso de personas.
Peatón #8
Ceda el paso a los peatones nos indica que los conductores deben tener más cuidado. El semáforo la señal más visible para el cruce de la vía para los conductores.
Peatón #9
El semáforo rojo nos indica que podemos cruzar la vía. También cuando vemos la ceda el paso a peatones podemos cruzar la vía
Peatón #10
El semáforo es la señal de tránsito más importante para cruzar la vía. La señal de precaución de paso de peatones también es una de las señales más importantes.
Peatón #11
Ceda el paso a los peatones indica que demos cruzar la vía y los conductores deben tener precaución en ese momento. El semáforo cuando se encuentre en color rojo indica que demos cruzar la calle.

Peatón #12
Ceda el paso de peatones es un beneficio para los peatones para que puedan cruzar. El semáforo cuando se encuentra en color rojo también nos indica cruzar las personas por la calle.
Peatón #13
El semáforo es una señal más visible para cruzar la calle. Señal de precaución de paso peatonal permite a un conductor disminuir la velocidad cuando este pasando el peaton.
Peatón #14
El semáforo cuando se encuentra en color rojo indica el paso de la calle de la personas. La señal de precaución del paso de peatones tambien ayuda a segurar el cruce de calles de los peatones.
Peatón #15
El semáforo es una señal muy importante que indica el cruce de las calles cuando se encuentre encendida la luz roja. La señal de precaución del paso de los peatones también indica que los conductores de los vehículos deben gtener mucho cuidado al momento de cruzar los peatones.

Tabla 5 pregunta 6. Encuesta a peatones, criterio personal.

PREGUNTA 7

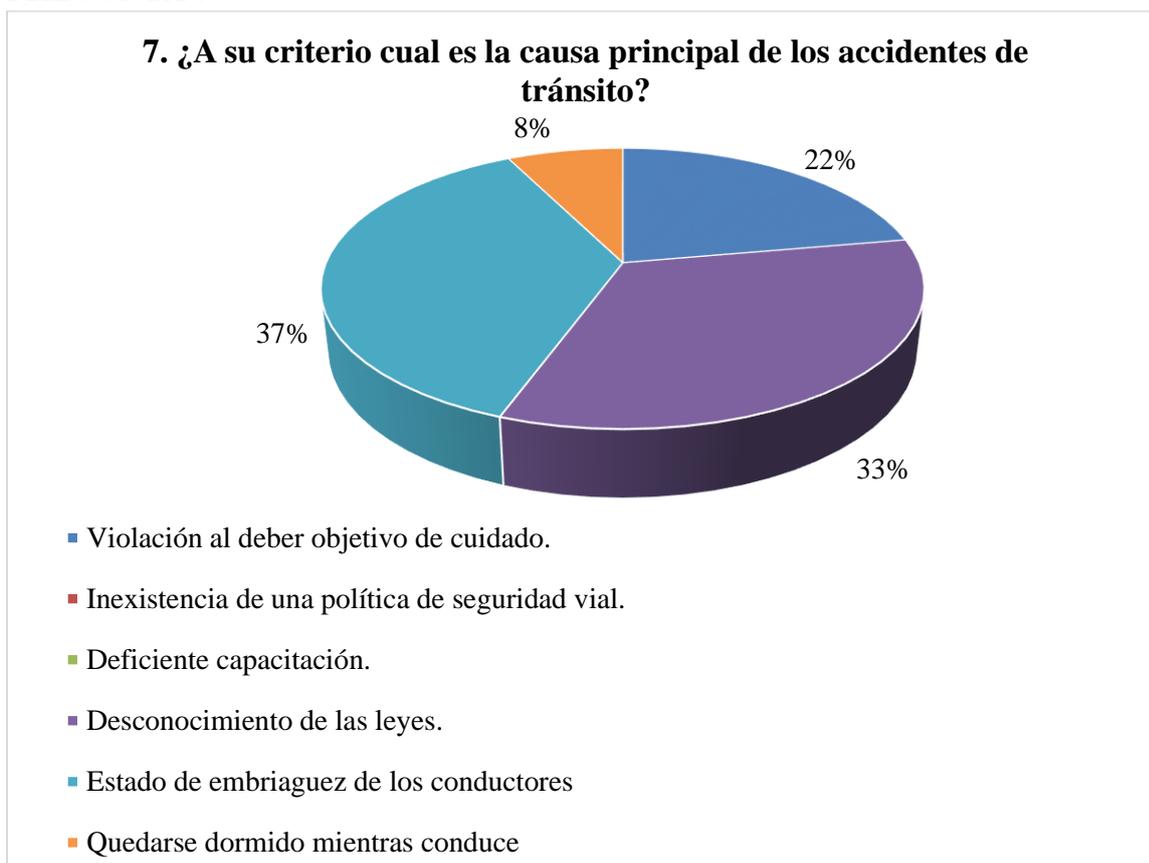


Gráfico 19 pregunta 7. Encuesta a peatones

Elaborado por: Lidia Lourdes Paguay.

Fuente: Peatones de la ciudad de Guaranda.

Análisis.

El 37% menciona el estado de embriaguez de los conductores, el 33% el desconocimiento de las leyes, el 22% menciona como causa de accidentes de tránsito a violación al deber objetivo de cuidado y el 8% quedarse dormido mientras conduce. Las opciones restantes no fueron valoradas por los encuestados.

4.1.5. Resultados obtenidos de las entrevistas a Policías especialistas en tránsito.

PREGUNTA 1

1. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?	
Entrevistado #1	La responsabilidad por parte de los peatones para evitar un accidente de tránsito sería la observancia de las normas de las normas y leyes a la cual nos regimos todos los ciudadanos en este los usuarios viales ya que son más vulnerables los peatones, podemos referir como por ejemplo el cruzar por los lugares determinados como las zonas seguras en este caso pasos peatonales, así como peatonales que son lugares seguros para los peatones en el caso de que las persona como peatones si cumplieran a cabalidad las normas y responsabilidades no estarían sujetas a ser víctimas de un accidente de tránsito.
Entrevistado #2	Para evitar accidentes de tránsito en la vía pública lo primordial sería capacitar a la ciudadanía por los miembros de la Agencia Nacional De Tránsito para que los peatones hagan el uso respectivo de las aceras, de las calles y los pasos peatonales.
Entrevistado #3	Los peatones deben respetar el deber objetivo de cuidado la que tiene que regularizar las normas de tránsito en concordancia con la vía el peatón y el vehículo.
Entrevistado #4	La responsabilidad del peatón se debe más a la observancia de la ley de tránsito claramente tenemos definido que las aceras son destinadas para el uso de los peatones y las vías son destinadas para

	el uso de los vehículos. Al momento de que el peatón va a ser uso de la vía debe tomar las medidas de precaución necesarias para que pueda realizar dicha maniobra, cruce de calzada lo que sea dentro de la ciudad.
Entrevistado #5	La responsabilidad tanto del peatón como del conductor es respetar lo que son las señaléticas de tránsito, respetar los semáforos peatonales vehiculares en si respetar todas las señales de tránsito.

Tabla 6, pregunta 1 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

Interpretación:

Todos los entrevistados en la presente pregunta coinciden en la observación, el respeto a las señales de tránsito, para ello deben tener una capacitación en el tema específico, esto es con la relación a la responsabilidad del peatón en la vía pública, y así evitar accidentes de tránsito

PREGUNTA 2

2. Entre los requisitos para determinar un delito culposo de accidente de tránsito está, la violación al deber objetivo de cuidado. ¿Qué entiende por deber objetivo de cuidado?	
Entrevistado #1	Por lo general los accidentes de tránsito so delitos culposos es decir que existe una violación al deber objetivo de cuidado lo cual es una inobservancia a las leyes, una falta de cuidado al momento de realizar cualquier acción como seres viales en este caso los conductores como los peatones.
Entrevistado #2	El deber objetivo de cuidado es de cada uno de los usuarios de la vía tanto del peatón como los conductores actuar con cuidado en la vía pública.
Entrevistado #3	El deber objetivo de cuidado son las normas y reglamentos que existen para normar el transito así sea en la ciudad o en el campo
Entrevistado #4	El deber objetivo de cuidado se encuentra primeramente estipulado en la Constitución De La República Del Ecuador con eso nos referimos a que es obligación tanto de conductores como de peatones tener conocimiento sobre las leyes de tránsito la observancia y el respeto a la misma.

Entrevistado #5	El deber objetivo de cuidado es que toda persona o conductor tiene que respetar todas las señales y reglamentos de tránsito establecidas, así poder evitar cualquier tipo de accidentes, es decir si el peatón respeta los semáforos no puede producir ningún tipo de accidente
------------------------	---

Tabla 7, pregunta 2 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

Interpretación.

Se evidencia que no todos los entrevistados tienen una definición clara y coherente de lo que es el deber objetivo de cuidado, y muy pocos se acercan a lo que es el deber objetivo de cuidado que implica tomar medidas razonables y prudentes para evitar daños a los demás, y se basa en lo que una persona razonablemente cuidadosa y prudente habría hecho en circunstancias similares

PREGUNTA 3

3. ¿Conoce usted, sí durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito?	
Entrevistado #1	No se juzgado directamente por lo general la mayoría de los peatones han fallecido en esos tipos de accidentes y la fiscalía se ha encargado de archivar las denuncias.
Entrevistado #2	En la unidad de Investigaciones De Accidentes De Tránsito no ha dado a conocer ninguna sentencia para peatones.
Entrevistado #3	Bueno en este caso todas las personas que son parte del accidente del vehículo como del peatón entran a juzgamiento por parte de los jueces según los informes le juzgan, pero no conozco de una sentencia firme.
Entrevistado #4	Si hubo juzgamiento por delitos de tránsito a los peatones.
Entrevistado #5	No por lo general cuando hay estos casos de que tienen la responsabilidad los peatones prácticamente ya con la causa basal que nosotros determinamos llegan a una conciliación entre las partes es por eso que no ha procesado a peatones.

Tabla 8, pregunta 3 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

Interpretación.

Se colige que, durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito, a decir de un entrevistado solamente hubo un procesado y sentenciado.

PREGUNTA 4

4. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?	
Entrevistado #1	Ninguna
Entrevistado #2	Ninguna
Entrevistado #3	Ninguna
Entrevistado #4	Por lo general hablamos delitos como atropellos
Entrevistado #5	Ninguna

Tabla 9, pregunta 4 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

PREGUNTA 5

5. ¿Cree usted que existe una verdadera educación vial en el Ecuador, respecto de cómo deben comportarse los peatones al momento de transitar por la vía pública?	
Entrevistado #1	No existe una verdadera educación vial para los peatones en si a todos los usuarios viales por ello es que se violan las normas establecidas en materia de tránsito.
Entrevistado #2	No existe el 100% de educación vial en el Ecuador, aunque el estado debería garantizar a todos los ciudadanos y capacitar a los peatones, no existe la cultura para la misma
Entrevistado #3	Bueno anteriormente el SIAT brindaba clases a los estudiantes de los colegios sobre la educación vial pero ya se dejó seria que lo retomen esas tipos de charlas para que tengan más conocimiento.

Entrevistado #4	No tenemos una educación vial en el Ecuador anteriormente si hubo una materia de educación vial dentro de los colegios en la actualidad no existe por ello desconocen la materia de educación vial.
Entrevistado #5	Por lo general hace falta más educación vial tanto a peatones como para conductores ya que por el hecho mismo del desconocimiento es que se suscitan los accidentes ya que el peatón no tiene suficiente educación vial por donde son los lugares determinados para poder cruzar la calzada.

Tabla 10, pregunta 5 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

Interpretación:

Todos los entrevistados coinciden que, en el Ecuador, no existe una verdadera educación vial.

PREGUNTA 6

6. ¿En la ciudad de Guaranda, existe suficiente señalética de tránsito peatonal?	
Entrevistado #1	No existe suficiente señalética
Entrevistado #2	En este si están señalizando en estos momentos a lo que compete el municipio más o menos un 70 % están señalizando dentro de la ciudad.
Entrevistado #3	Si existe, pero falta de colocar más señaléticas de tránsito en los pasos peatonales en los sitios que existe cruce de estudiantes a los colegios y escuelas que es muy importante para que los niños respeten las señaléticas.
Entrevistado #4	No existe
Entrevistado #5	No existe suficiente señalética de tránsito por ello dan casos de accidentes de tránsito, no existes los cruces peatonales no existe los semáforos peatonales.

Tabla 11, pregunta 6 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

Interpretación:

Las respuestas están divididas, se firma que en la ciudad de Guaranda existe poca señalética de tránsito y otros entrevistados mencionan que la señalética es nula.

PREGUNTA 11

7. ¿Cuál sería su recomendación para evitar accidentes de tránsito, en los que el responsable sea el peatón?	
Entrevistado #1	<p>El apego restricto a las leyes de tránsito.</p> <p>Cruzar por zonas seguras los peatones, es decir puentes peatonales, cruces peatonales.</p> <p>Por parte de los organismos de control crear campañas de seguridad vial tanto como peatones y conductores por lo que los peatones son los usuarios más vulnerables en las por lo que el conductor no toma en consideración.</p>
Entrevistado #2	<p>Tanto para los peatones, los conductores que conducen vehículos a motor y a todos los usuarios de la vía pública para evitar los accidentes de tránsito recomendaría tener la cultura de conocer todas las leyes de tránsito vigentes y respetar las señaléticas que existen para regir en ello.</p>
Entrevistado #3	<p>Sería muy importante la educación a los niños para que aprendan y enseñarles cómo se deben cruzar y para qué sirven las señaléticas como es el color de los semáforos la policía puede implementar con los conocimientos al respecto de la educación vial</p>
Entrevistado #4	<p>Mi recomendación sería que las personas o usuarios de la vía pública debemos ser respetuosos de nuestro espacio y por lo general debemos tener un poquito más de conocimiento en relación a la ley de tránsito y en cuanto a la responsabilidad que tenemos los peatones.</p>
Entrevistado #5	<p>Los peatones deben respetar los espacios peatonales las señaléticas establecidas en este caso los semáforos peatonales y cruzar las calzadas por los lugares determinados para evitar cualquier tipo de accidentes como peatones.</p>

Tabla 12.pregunta 7 entrevistas a Policías especialistas en tránsito

4.1.6. Resultados obtenidos de las entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.

PREGUNTA 1

1. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad objetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?

Juez #1	Los peatones están obligados a comportarse de forma que no causen peligro, perjuicios innecesarios, utilizar los espacios públicos destinadas para su desplazamiento y acatar a las disposiciones legales (art. 199 LOTTTSV)
Juez #2	Dentro de lo que es el derecho a la seguridad vial está el descuido de todos los actores viales quienes tienen derechos y responsabilidades esto conlleva que el peatón el acto ejecutado que conlleve a un siniestro vial es responsable por ese hecho, en tales circunstancias su responsabilidad es acatar al ordenamiento jurídico a través de la normativa penal a la ley de tránsito que tienen las obligaciones los peatones en las vías.
Juez #3	La responsabilidad objetiva es una fuente de las obligaciones, la cual consiste en la obligación de responder por los daños que se puede causar ya sea el peatón o el conductor de un vehículo cuando se produce un accidente de tránsito, la persona que cometió la infracción tiene la responsabilidad de resarcir daños a la víctima.
Juez #4	El peatón debe resguardar de los peligros de tránsito, de actuar con cuidado prudencia y sus actitud debe ser siempre diligente, pues debe tener conciencia de su fragilidad, por lo que cruzar una calle no significa insertarse a un ámbito de peligrosidad más bien de cuidado personal.
Juez #5	El peatón tiene obligación necesaria de observar correctamente las respectivas normas y reglamentos establecidas por la ley tránsito, especialmente en el cruce de una calle o vía, respetando las señaléticas como los semáforos las señales de precaución de los pasos peatonales, es decir actuando con conciencia, cuidado y prudencia.

Tabla 13, pregunta 1, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 2

2. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad subjetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?	
Juez #1	La responsabilidad subjetiva es el principio jurídico en virtud del cual solo puede castigarse a quien ha cometido el delito de forma dolosa o imprudente; es decir el peatón debe responder por sus actos.

Juez #2	Como responsabilidad subjetiva tenemos la acción o la omisión de cada persona que comete el acto le corresponde a cada persona su deber objetivo de cuidado, esto es evitar de realizar acciones imprudentes para no que produzca un siniestro de tránsito.
Juez #3	La responsabilidad subjetiva deriva de la culpa o deber de cuidado, por actuar de manera imprudente pudiendo evitar que ocurra cualquier tipo de accidentes dentro de la red vial publica
Juez #4	Dentro de este contexto el peatón debería evitar de realizar acciones u omisiones inobservantes e imprudentes derivados por el dolo, por lo que si lo realiza deberá ser responsable por el resultado causado dentro del accidente de tránsito.
Juez #5	Los accidentes de tránsito ocurren por infringir el deber objetivo de cuidado ya sea mediante acción u omisión producida por el conductor o el peatón o los usuarios de la red vial, su responsabilidad es acatar a las leyes de tránsito impuestas para prevenir de los accidentes, no tener la intención de causar daño.

Tabla 14, pregunta 2, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda.

PREGUNTA 3

3. El art. 373 del Código Orgánico Integral Penal, establece que se sancionará al peatón responsable de un accidente con las mismas penas establecidas para el conductor de un vehículo que cause un accidente de tránsito. ¿La norma referida es contraria o no con el principio de proporcionalidad de la pena establecida en el Art. 76. 6 de la Constitución de la República del Ecuador?	
Juez #1	La norma nos señala que cuando el responsable es el peatón será sancionado con las penas previstas en el artículo correspondiente, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos. - la ley es la que debe establecer la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción penal
Juez #2	Considero que es justo porque cada persona es responsable de sus actos, y los peatones por el hecho de que actúen de forma imprudente tienen que ser juzgados bajo la misma modalidad que la persona que conduce un automotor.

Juez #3	Considero que no es contraria al principio de proporcionalidad por lo que cada persona en juzgada depende sus actos que ha cometido, por ello debe ser responsable de los hechos.
Juez #4	Dentro de un accidente de tránsito las consecuencias son similares tanto para el conductor como para el peatón, por tal razón el accionar o la omisión de un peatón puede conllevar a producir un siniestro de tránsito y conlleva a causar daños al conductor que conduce el vehículo, por eso considero que en el fin de la pena es proporcional la sanción establecida.
Juez #5	En concordancia con los artículos mencionados las penas establecidas en el COIP no son contrarias a la Constitución por lo que la ley establece la debida proporcionalidad entre la infracción dolosa o culposa que le causo y la sanción penal que debe recibir.

Tabla 15, pregunta 3, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 4

4. ¿A su criterio, los elementos tanto descriptivos y normativos de los tipos penales relacionados con las infracciones de tránsito establecidas en el COIP, son concretos para determinar responsabilidad penal del peatón?	
Juez #1	Considerando que los elementos descriptivos se conocen por medio de los sentidos; pero los elementos normativos requieren una valoración para determinar responsabilidad penal del peatón.
Juez #2	No son concretos tenemos dentro del catálogo de delitos y contravenciones tenemos aquellas que son, en su gran mayoría solo para conductores, pero para los peatones no existe catálogos de delitos digamos una responsabilidad propia.
Juez #3	En la actualidad no existe en el COIP un capítulo referente a los delitos de tránsito cometidos por parte de los peatones, es decir deberán establecer modificaciones para que sea concreto los elementos descriptivos para determinar aquella responsabilidad.
Juez #4	No son concretos por lo que el COIP solo determina los elementos descriptivos y normativos para las infracciones de tránsito de manera general, en donde deberá existir una individualización de elementos

	específicamente para los peatones en caso de ser actores en un accidente de tránsito.
Juez #5	La ley establece de manera concreta que el peatón deberá recibir la misma sanción y la responsabilidad que cualquier otro interviniente dentro de un accidente de tránsito excepcionado la pérdida de puntos en la licencia de conducir.

Tabla 16, pregunta 4, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 5

5. Entre los requisitos para determinar un delito culposo está, la violación al deber objetivo de cuidado. ¿Qué entiende por deber objetivo de cuidado?	
Juez #1	El deber objetivo de cuidado en Ecuador debe ser entendido de manera general como el deber de diligencia ante una situación de riesgo o peligrosa, que evite el peligro o daño de determinados bienes jurídicos.
Juez #2	El deber objetivo de cuidado es la tiene toda persona para efectuar una acción sin menos cavar derechos de las demás personas como nos conocemos la modalidad de la culpa es hacer un acto sin tomar las medidas necesarias para que este convierta en hecho gravoso.
Juez #3	El deber objetivo de cuidado desde mi punto es entendido como el deber de diligencia ante un situación de riesgo o peligro que puede causar, es decir debemos actuar con observancia y conocimiento principalmente en la red vial pública.
Juez #4	El deber objetivo de cuidado hace referencia a que el ordenamiento jurídico exige un concreto cuidado en situaciones que se encuentren en riesgo o peligro con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos
Juez #5	Como un concepto básico del deber objetivo de cuidado podemos decir que es una inobservancia a las leyes de tránsito, una falta de cuidado al momento de realizar cualquier acción como seres viales en cualquier espacio determinado, en este caso los conductores como los peatones deben transitar con mucha responsabilidad

Tabla 17, pregunta 5, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 6

6. ¿El peatón responsable objetivamente por una infracción de tránsito, a su criterio actuó con culpa consciente o inconsciente?	
Juez #1	En la culpa consciente, el sujeto también conoce las probabilidades del resultado fatico, pero confía en que este por alguna razón no se producirá. Por otro lado, en la culpa inconsciente el sujeto no advierte l peligro de su acción. Efectivamente el responsable de una infracción de tránsito actúa con culpa consciente.
Juez #2	No es la generalidad porque cada caso final tiene un hecho subjetivo propio de que interviene en el proceso eso ya depende de cada caso o circunstancia que ha rodeado al hecho
Juez #3	Eso depende del momento en donde se encontró el peatón al momento de suscitar dicha infracción, la causa basal se determina mediante la investigación del caso, pero si el peatón tuvo su responsabilidad objetiva actuó con culpa consciente.
Juez #4	Cuando el peatón está actuando de manera responsable y se puede suscitar el accidente de tránsito actúa con culpa consciente porque esta persona confía en que el hecho no produciría.
Juez #5	Dentro de las infracciones de tránsito evidentemente el responsable actúa con culpa consciente, por lo que no está seguro de lo que puede ocurrir, pero prácticamente suscito el hecho.

Tabla 18. pregunta 6, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 7

7. ¿Qué entiende por Imputación Objetiva?	
Juez #1	De forma sencilla podría indicarse que la imputación objetiva, se define como aquel análisis que se debe realizar sobre una conducta, la misma que debe poner en un peligro real un bien jurídico protegido por el Estado, es decir, se hace referencia a la conexión entre un comportamiento o una conducta y un resultado.
Juez #2	Dentro de la teoría del delito está considerada como una falta de acción dentro de lo que es la tipicidad, es decir la persona que comete el delito no lo hace con el conocimiento.

Juez #3	La imputación objetiva se considera como un elemento que distingue las causas del daño que son jurídicamente relevantes y un resultado y las que no lo son a partir de la valoración del riesgo creado.
Juez #4	La imputación objetiva es lograr una certeza de imputación de hechos razonamiento y valoraciones normativas para imputar el resultado dañoso hacia la conducta de la persona, la relación de la conducta que realiza la persona tiene que ver con el resultado ocasionado por ella.
Juez #5	La imputación objetiva consiste en valorar el comportamiento de la víctima dentro de la intervención del resultado dañoso de una conducta típica ponderando los derechos de cada persona al momento de violentar la norma penal.

Tabla 19, pregunta 7, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 8

8. ¿Conoce usted, sí durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito?	
Juez #1	No
Juez #2	No
Juez #3	No
Juez #4	No
Juez #5	No

Tabla 20, pregunta 8, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

PREGUNTA 9

9. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?	
Juez #1	Ninguna
Juez #2	Ninguna
Juez #3	Ninguna
Juez #4	Ninguna
Juez #5	Ninguna

Tabla 21, pregunta 9, entrevistas a Jueces de Garantías Penales de Guaranda

Interpretación general a las respuestas que dieron los Juzgadores con competencia en tránsito de la Unidad Judicial Penal del cantón Guaranda.

Se respeta cada respuesta realizada, toda vez que son personas con conocimientos en el área, no se realiza una interpretación a las respuestas por el mismo hecho de tener la calidad además de jurisconsultos y sus criterios me ayudan a concluir de manera efectiva.

4.2. Beneficiarios del Proyecto

4.2.1. Beneficiarios Directos.

Los beneficiarios directos de la presente investigación son las personas que ocupan la vía pública en calidad de peatones.

4.2.2. Beneficiarios Indirectos.

Los beneficiarios indirectos son todos los ecuatorianos, en especial los profesionales del derecho como Abogados en libre ejercicio, Jueces, Fiscales y estudiantes de Derecho.

4.3. Impacto de la Investigación.

El impacto de la presente investigación es muy significativo en varios aspectos. En primer lugar, contribuye al avance del conocimiento área del derecho penal sustantivo, respecto de un problema jurídico como es la falta de un verdadero estudio dogmático, respecto de uno de los elementos subjetivos de la tipicidad, como es la culpa, determinar sus clases y las diferentes teorías que sustentan una verdadera imputación objetiva, lo que puede tener implicaciones importantes para la comprensión de fenómenos dogmáticos, sociales porque las personas que utilizan la vía pública a través de una verdadera capacitación y conocedora de sus obligaciones y derechos , eviten ser responsables de siniestros de tránsito.

Además, con la investigación realizada las implicaciones son prácticas e importantes, como el desarrollo de nuevos conocimientos respecto del problema planteado, un verdadero proceso de aplicación de la imputación objetiva para los responsables de siniestros de tránsito, mejores políticas públicas capacitación en temas viales para los integrantes de la sociedad ecuatoriana. La investigación también proporciona evidencias que respalden la toma de decisiones políticas y la formulación de políticas públicas más efectivas.

Finalmente, la investigación también tiene un impacto social y cultural importante, ya que puede contribuir a la comprensión de cuestiones importantes que afectan a la sociedad en general, como el desconocimiento de las leyes en materia de tránsito, la integridad personal de los peatones de la mano de una educación vial y la justicia social, lo que puede llevar a cambios positivos en la sociedad y en la vida de las personas.

4.4. Transferencia de Resultados.

La presente investigación realizada en el ámbito de estudio de Derecho Penal sustantivo ecuatoriano, cuya línea de investigación es de Criminología, Ciencias Forenses y Seguridad Ciudadana, mediante la cual se pudo recopilar datos e información aplicando encuestas y entrevistas, misma que por medio del instrumento de encuesta se aplicó a un total de 35 personas entre ellos: diez Abogados en libre ejercicio, cinco Juezas en funciones, quienes integran la Unidad de Garantías Penales del cantón Guaranda y cinco Peritos especialistas en accidentes de tránsito. Donde resalte mi investigación y que fue diseñado en base al problema, los objetivos y la hipótesis constantes en el proyecto de investigación.

La transferencia de resultados de la investigación es de gran importancia, ya que permite que los conocimientos dogmáticos y las soluciones que se han desarrollado en el ámbito de la investigación se apliquen en la práctica. Esto significa que los resultados de la investigación pueden traducirse en conocimientos en el derecho penal sustantivo relacionados con los siniestros de tránsito, tanto en la responsabilidad objetiva y subjetiva y que benefician directamente a la sociedad y a al mundo del derecho en general, teniendo un impacto positivo en los peatones.

CONCLUSIONES.

Se puede concluir que la culpa y el deber objetivo de cuidado son conceptos relacionados con la responsabilidad en situaciones culposas como los siniestros de tránsito donde se ha causado algún tipo de daño o perjuicio a otra persona. La culpa se refiere a la falta de cuidado o diligencia que se ha tenido en una situación determinada, lo que ha llevado a la ocurrencia de un daño. En otras palabras, se considera que alguien es culpable cuando no ha actuado con el grado de atención que se espera de una persona en una situación similar; y, por tanto, ha causado un daño a otra persona y el deber objetivo de cuidado se refiere al grado de atención que se espera de una persona en una situación determinada, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de la situación. Este deber varía según la actividad que se esté realizando, el lugar donde se desarrolla, las personas involucradas, entre otros factores. En el contexto legal, la determinación de la culpa y el deber objetivo de cuidado son fundamentales para establecer la responsabilidad de una persona en un evento determinado. Si se considera que alguien ha incumplido con su deber objetivo de cuidado y ha causado un daño, se puede proceder a tomar medidas legales para reparar el daño causado y, en algunos casos, para sancionar al culpable.

La imputación objetiva es un concepto utilizado en derecho penal, para determinar si un resultado o consecuencia jurídica puede ser atribuido objetivamente a una acción u omisión determinada de un individuo. En otras palabras, la imputación objetiva se utiliza para establecer si una persona es responsable de un resultado dado en virtud de su conducta. Para que se pueda imputar objetivamente un resultado a una persona, se requiere que exista una relación causal entre la acción u omisión de la persona y el resultado en cuestión. Además, la acción u omisión de la persona debe haber creado un riesgo jurídicamente relevante que haya

contribuido al resultado, según la doctrina citada menciona sobre diferentes teorías que se analizan dogmáticamente para imputar un resultado dañoso en tránsito a quien realmente se merece, teorías como creación de un riesgo prohibido y la imputación objetiva del resultado realización del riesgo, previsibilidad y de confianza.

Con relación al comportamiento del peatón en la ciudad de Guaranda, Provincia de Bolívar, en los años 2020 y 2021, relacionados con accidentes de tránsito, primeramente se obtuvo información mediante la aplicación de instrumentos de investigación a una población que tiene relación directa con el conocimiento y juzgamiento de siniestros de tránsito en el cantón Guaranda, con esta información se concluye que en el tiempo de investigación no existieron peatones procesado y peor juzgados, por tener responsabilidad directa en estos accidentes. Se resalta el conocimiento de los Policías peritos en tránsito respecto del deber objetivo de cuidado, la falta de políticas públicas direccionadas a capacitar a los integrantes de la sociedad en temas de relacionados con la educación vial, y por último, por parte de los administradores de justicia de la ciudad de Guaranda existe un conocimiento objetivo sobre dogmática penal respecto de la imputación objetiva, como mecanismo jurídico e idóneo utilizado para establecer si una persona es responsable de un resultado dado en virtud de su conducta.

RECOMENDACIONES.

Se recomienda, crear verdaderas políticas públicas en temas de educación vial enfocadas a la promoción de medidas que contribuyen a la prevención de accidentes de tránsito, además educando a los conductores, peatones y ciclistas en la importancia del respeto de las normas de tránsito y en el uso correcto de las vías, y así se pueden reducir significativamente los accidentes viales.

Fomentar por parte de las autoridades del cantón Guaranda, Provincia de Bolívar, y quienes ejerzan competencia en temas de tránsito, la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los ciudadanos. La educación vial en este ámbito permite que los conductores y peatones conozcan y respeten las señales de tránsito, lo que disminuye el número de infracciones y, por ende, de accidentes.

Establecer un verdadero plan y aplicación relacionado con la señalética vial en el cantón Guaranda, por cuanto a decir de los señores peritos de tránsito entrevistados la falta de señalización y semaforización es un problema actual en la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. (s.f.). Retrieved 8 de April de 2023, from Dialnet:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8231821>

Código Orgánico Integral Penal. (2022). Corporación de estudios y Publicaciones.

Costa Gascón, A. (2016). Imputación objetiva en los accidentes de tránsito: una perspectiva práctica. Editorial Reus.

Bacigalupo, E. (1997). Principios de derecho penal: parte general. Akal.

Benavente Chorres, H. (2011). La Aplicación de la teoría del caso y la teoría del delito en el proceso penal acusatorio. J.M. Bosch Editor.

Donna, E. A. (s.f.). Derecho Penal (Vol. Tomo I).

Encalada Hidalgo, P. (2015). Teoría constitucional del delito: análisis aplicado al Código orgánico integral penal. Corporación de Estudios y Publicaciones.

García Falconí, R. J. (2014). Código orgánico integral penal comentado: Arts. 1 al 78, Principios y parte general. Universidad Internacional del Ecuador.

Gallegos, B. (2009). La responsabilidad en el delito de tránsito. Hean.

Lacruz Lopez, J. M., Melendo Pardos, M., Gil Gil, A., & Nuñez Fernandez, J. (2011). Curso de derecho penal: parte general. Dykinson.

Lopez Barbha de Quiroga, J. (s.f.). DERECHO PENAL PARTE GENERAL. Editorial Gaceta Jurídica.

Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2022). Derecho Penal. Parte general 11a Edición, revisada y puesta al día con la colaboración de Pastora García Álvarez. (P. García Álvarez, Ed.) Editorial Tirant Lo Blanch.

- Palencia Núñez, M. (2017). Presupuestos para el redimensionamiento teórico del deber objetivo de cuidado en Ecuador. Editorial Universitaria.
- Peña Gonzales, O. (2010). Teoría del delito, manual práctico para su aplicación en la teoría del caso. editorial Asociación Peruana de Ciencias Jurídicas y Conciliación.
- Responsabilidad penal. (s.f.). Retrieved 8 de April de 2023, from Wikipedia:
https://es.wikipedia.org/wiki/Responsabilidad_penal.
- Silva Sanchez, J. M. (s.f.). ABERRATIO ICTUS E IMPUTACIÓN OBJETIVA.
- Torio Lopez, A. (s.f.). El Deber Objetivo De Cuidado En Los Delitos Culposos. Anuario De Derecho Penal y Ciencias Penales.
- Valiente Ivañez, V., Mir Puig, S., & Gómez Martín, V. (2016). Derecho penal: parte general. (V. Gómez Martín, Ed.) Editorial Reppertor.
- Visor de siniestralidad – Estadísticas – Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador – ANT. (s.f.). Retrieved 8 de April de 2023, from ANT:
https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670
- Welzel, H. (1964). El nuevo sistema del Derecho penal. traducción y notas de Cerezo Mir, J. Barcelona.
- Welzel, H. (1997). Derecho penal alemán: parte general. Editorial Jurídica de Chile.
- Zaffaroni, E. R. (2006). Manual de Derecho Penal. Ediar.

ANEXOS



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS ESCUELA DE DERECHO

ENTREVISTA ESTRUCTURADA A JUECES.

1. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad objetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?
2. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad subjetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?
3. El art. 373 del Código Orgánico Integral Penal, establece que se sancionará al peatón responsable de un accidente con las mismas penas establecidas para el conductor de un vehículo que cause un accidente de tránsito. ¿La norma referida es contraria o no con el principio de proporcionalidad de la pena establecida en el Art. 76. 6 de la Constitución de la República del Ecuador?
4. ¿A su criterio, los elementos tanto descriptivos y normativos de los tipos penales relacionados con las infracciones de tránsito establecidas en el COIP, son concretos para determinar responsabilidad penal del peatón?
5. Entre los requisitos para determinar un delito culposo está, la violación al deber objetivo de cuidado. ¿Qué entiende por deber objetivo de cuidado?
6. ¿El peatón responsable objetivamente por una infracción de tránsito, a su criterio actuó con culpa consciente o inconsciente?
7. ¿Qué entiende por Imputación Objetiva?

8. ¿Conoce usted, sí durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito?
9. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?

Gracias por su colaboración.

**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO**

ENTREVISTA ESTRUCTURADA A POLICÍAS ESPECIALISTAS DE TRÁNSITO.

1. ¿A criterio del entrevistado, cuál sería la responsabilidad del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?
2. Entre los requisitos para determinar un delito culposo de accidente de tránsito está, la violación al deber objetivo de cuidado. ¿Qué entiende por deber objetivo de cuidado?
3. ¿Conoce usted, sí durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito?
4. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?
5. ¿Cree usted que existe una verdadera educación vial en el Ecuador, respecto de cómo deben comportarse los peatones al momento de transitar por la vía pública?
6. ¿En la ciudad de Guaranda, existe suficiente señalética de tránsito peatonal?
7. ¿Cuál sería su recomendación para evitar accidentes de tránsito, en los que el responsable sea el peatón?

Gracias por su colaboración.

**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO**

ENCUESTA ESTRUCTURADA PARA ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO.

1. ¿Cuál sería la responsabilidad objetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?
 - a. Realiza algo que la norma prohíbe.
 - b. El no realizar determinada conducta.
 - c. Todas las opciones de respuesta.

2. ¿Cuál sería la responsabilidad subjetiva del peatón en la vía pública, para evitar accidentes de tránsito?
 - a. Falta de precaución o debido cuidado.
 - b. No tiene la intención de causar un resultado dañoso.
 - c. Falta de capacitación en seguridad vial.

3. El art. 373 del Código Orgánico Integral Penal, establece que se sancionará al peatón responsable de un accidente con las mismas penas establecidas para el conductor de un vehículo que cause un accidente de tránsito. ¿La norma referida es contraria o no con el principio de proporcionalidad de la pena establecida en el Art. 76. 6 de la Constitución de la República del Ecuador?
Sí
No

4. ¿A su criterio, los elementos tanto descriptivos y normativos de los tipos penales relacionados con las infracciones de tránsito establecidas en el COIP, son concretos para determinar responsabilidad penal del peatón?

Sí

No

5. ¿El peatón puede ser responsable por muerte culposa en accidente de tránsito?

Sí.

No.

Porqué.....
.....
.....

6. ¿Qué entiende por Imputación Objetiva?

.....
.....
.....
.....

7. ¿Conoce usted, sí durante los años 2020 y 2021, en la Unidad de Garantías Penales del Cantón Guaranda, se procesaron a personas y juzgaron conductas de peatones por tener responsabilidad penal en delitos de tránsito?

Sí.

No.

8. De ser afirmativa su respuesta, ¿Qué tipo delito culposo de tránsito respecto de la responsabilidad del peatón, predominó en estos años?

.....
.....
9. ¿A su criterio cual es la causa principal de los accidentes de tránsito?

- a. Violación al deber objetivo de cuidado.
- b. Inexistencia de una política de seguridad vial.
- c. Deficiente capacitación.
- d. Desconocimiento de las leyes.
- e. otra

Gracias por su colaboración.

**UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO**

ENCUESTA ESTRUCTURADA PARA PEATONES.

1. ¿Conoce las leyes de tránsito?

Sí

No

2. ¿Conoce, que estas leyes definen la manera de comportarse en la vía pública al momento de transitar por ella?

Sí

No

3. ¿Conoce, que al transitar en la vía pública y que generalmente debido a su imprudencia o descuido al inobservar las señales de tránsito puede ocasionar un siniestro de tránsito?

Sí

No

4. ¿Conoce, que al transitar en la vía pública y que debido a su imprudencia o descuido y al inobservar las señales de tránsito puede ocasionar un siniestro de tránsito e ir a la cárcel?

Sí

No

5. ¿El peatón puede ser responsable por muerte culposa en accidente de tránsito?

Sí.

No.

Porqué.....
.....
.....

6. Escoja las opciones correctas ¿usted como peatón que señales debe observar al momento de transitar por la vía pública?



.....
.....

7. ¿A su criterio cual es la causa principal de los accidentes de tránsito?

a. Violación al deber objetivo de cuidado.

b. Inexistencia de una política de seguridad vial.

c. Deficiente capacitación.

d. Desconocimiento de las leyes.

e. otra

Gracias por su colaboración.