

Consideraciones legales y constitucionales sobre accidentes de tránsito en Ecuador: Un estudio de revisión

Legal and Constitutional Considerations on Traffic Accidents in Ecuador: A Review Study

<https://doi.org/10.47606/ACVEN/PH0306>

Johanna María Aguilera Almeida^{1*}

<https://orcid.org/0009-0008-3303-6372>

jaguileraa4@unemi.edu.ec

Génesis Del Carmen Alcívar Junco¹

<https://orcid.org/0009-0003-8045-6437>

galcivarj@unemi.edu.ec

Recibido: 28/07/2024

Aceptado: 20/09/2024

RESUMEN

La siniestralidad vial en Ecuador representa una problemática crítica en el ámbito de la seguridad ciudadana. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC, 2024), el país ha experimentado un aumento constante en el número de accidentes de tránsito. Este incremento ha implicado también un alza en las personas lesionadas y fallecidas, lo que refleja una preocupación creciente respecto al impacto de los accidentes en el bienestar público y la seguridad. Por tanto, este estudio de revisión aborda las consideraciones jurídicas y constitucionales que subyacen en el tratamiento de los accidentes de tránsito en Ecuador, con énfasis en el equilibrio entre el poder punitivo del Estado y la protección de los derechos de los involucrados. Se analizan normativas, estadísticas oficiales y estudios teóricos que exploran el proceso penal de tránsito, el cual, constituye un mecanismo clave en la protección de los derechos ciudadanos. Este análisis se enfoca en la aplicación de principios constitucionales de equidad, proporcionalidad y respeto a los derechos humanos en cada fase procesal, desde la investigación hasta la resolución judicial. Se concluye que, a través de un sistema penal garantista, el Ecuador no sólo busca sancionar los delitos viales, sino también promover una cultura de responsabilidad y respeto a las normativas de tránsito.

Palabras Clave: Accidentes de tránsito, seguridad ciudadana, garantías constitucionales.

1. Universidad Estatal de Milagro (UNEMI)-Ecuador

* Autor de correspondencia: jaguileraa4@unemi.edu.ec

ABSTRACT

Traffic accidents in Ecuador represent a critical issue within the realm of public safety. According to the National Institute of Statistics and Census (INEC, 2024), the country has experienced a steady increase in the number of traffic accidents. This rise has also led to a growth in the number of injured and deceased individuals, reflecting growing concern regarding the impact of accidents on public safety and well-being. Therefore, this review study addresses the legal and constitutional considerations underlying the handling of traffic accidents in Ecuador, emphasizing the balance between the State's punitive power and the protection of the rights of those involved. Relevant regulations, official statistics, and theoretical studies exploring the criminal process related to traffic incidents are analyzed, highlighting this process as a key mechanism for the protection of citizens' rights. This analysis focuses on the application of constitutional principles of fairness, proportionality, and respect for human rights in each procedural phase, from investigation to judicial resolution. It is concluded that, through a rights-protective criminal justice system, Ecuador seeks not only to penalize traffic-related offenses but also to promote a culture of responsibility and adherence to traffic regulations.

Keywords: Traffic accidents, public safety, constitutional guarantees.

INTRODUCCIÓN

La siniestralidad en el tránsito es un problema de gran relevancia en el contexto ecuatoriano. Según estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC, 2024), el número de accidentes de tránsito en el país ha presentado un incremento sostenido. En 2024, se registraron 21,352 siniestros viales, un aumento respecto a los 16,972 reportados el año anterior.

Asimismo, el número de personas lesionadas y fallecidas en estos eventos muestra una tendencia ascendente: los heridos pasaron de 13,099 a 17,532, mientras que las muertes in situ aumentaron de 1,591 a 2,131. Este contexto sugiere una creciente preocupación sobre los efectos de estos accidentes en la seguridad ciudadana y el bienestar público.

El análisis de estos datos evidencia que, en muchos casos, la imprudencia tanto de peatones como de conductores es una causa fundamental de los siniestros. A pesar de la existencia de sanciones y regulaciones, las infracciones cometidas por peatones y conductores son frecuentes.

La normativa vigente establece sanciones para peatones y conductores responsables de accidentes, sin embargo, en la práctica, estas medidas no han tenido un impacto significativo en la reducción de estas conductas.

De acuerdo con el análisis de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la tendencia de ciertos infractores a huir de la escena del accidente (Quito informa, 2020), en lugar de enfrentar las consecuencias legales de sus actos, refleja una notable falta de confianza en el sistema judicial.

El fenómeno de la fuga del lugar del accidente implica diversas cuestiones jurídicas y éticas, especialmente cuando el incidente ha generado consecuencias graves como lesiones o muerte.

En estos casos, los conductores suelen argumentar que su huida es una medida de protección personal, pues existe la percepción de que permanecer en el lugar del accidente les garantiza un proceso judicial inmediato, en el que comúnmente se dictan medidas cautelares como la prisión preventiva.

Esta tendencia refleja una tensión entre la aplicación de la ley y el principio de presunción de inocencia, fundamental en el sistema de garantías constitucionales de Ecuador.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP), en su Artículo 373, contempla sanciones para los peatones cuando su imprudencia ha sido el detonante del accidente, alineando esta infracción con las cometidas por conductores.

Sin embargo, en la práctica, los procesos penales tienden a privilegiar la prisión preventiva sobre medidas menos restrictivas, especialmente cuando los accidentes involucran lesiones graves o la muerte.

Otro aspecto relevante en el tratamiento de estos casos es la tipificación de la "muerte culposa," regulada en el Artículo 377 del COIP, que impone sanciones penales a las personas responsables de accidentes con resultado de muerte.

En la aplicación de esta norma, las autoridades judiciales deben analizar cuidadosamente el "deber objetivo de cuidado" que compete a cada una de las partes involucradas, especialmente en situaciones donde la responsabilidad del accidente podría no recaer exclusivamente sobre el conductor.

La omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles de una acción es un concepto clave, citado por el jurista Francesco Carrara y retomado en el trabajo de Murillo (2018), donde se plantea la importancia de evitar un derecho punitivo excesivo o arbitrario y de diferenciar entre la culpa y el dolo en los incidentes viales.

Asimismo, el Artículo 45 del COIP considera circunstancias atenuantes que podrían aplicarse en estos casos, tales como la falta de intención de causar daño y la realización de la infracción bajo determinadas circunstancias.

Sin embargo, en la práctica, estos atenuantes son poco aplicados en los procesos relacionados con accidentes de tránsito, particularmente en aquellos con consecuencias letales. Por tanto, la inadecuada aplicación de estas disposiciones ha generado una percepción de falta de seguridad jurídica entre los ciudadanos, quienes temen que el sistema de justicia no respete sus derechos fundamentales durante el proceso penal, especialmente cuando son acusados de homicidio culposo.

Efectivamente, se presume, el tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito en Ecuador requiere una revisión exhaustiva de los mecanismos de aplicación de la justicia penal, en estos casos, incluyendo la adecuación de las medidas cautelares, consideración de las circunstancias atenuantes y garantía de que las sanciones se aplicarán con equidad y proporcionalidad.

En este orden de ideas, el presente estudio de revisión teórica se propone explorar los fundamentos relacionados a garantías legales y constitucionales en ciudadanos(as) involucrados en accidentes de tránsito en el Ecuador.

En cuanto a la metodología, este estudio emplea la revisión documental, enfocada en la recopilación, análisis y sistematización de fuentes secundarias relevantes para abordar las consideraciones jurídicas y constitucionales en torno a los accidentes de tránsito en Ecuador. La revisión documental, tal como lo definen Hernández, Fernández y Baptista (2014), es una estrategia metodológica que permite analizar y sintetizar información preexistente en diversas fuentes para proporcionar una visión integral sobre un fenómeno específico. En este caso, se examinan normativas legales, estadísticas oficiales y estudios previos que abordan la problemática de los accidentes de tránsito y las garantías constitucionales para las personas involucradas.

Los criterios de inclusión de los documentos en esta revisión estuvieron basados en su relevancia jurídica y actual pertinencia en el contexto ecuatoriano. Se priorizaron fuentes de acceso público, legislaciones vigentes, estudios empíricos y trabajos teóricos de autores relevantes en el ámbito de la justicia penal y el derecho constitucional.

DESARROLLO

El conductor

El surgimiento de la figura del conductor es una consecuencia directa del desarrollo y expansión de la industria automotriz. A medida que el mercado de vehículos se incrementó a nivel global, también lo hizo la demanda de personas capacitadas para operar estos automóviles, transformando la conducción en una actividad que no sólo es necesaria para la movilidad, sino que también se convierte en una fuente de empleo y en una profesión para muchos. (Murillo, 2018)

En Ecuador, la figura del conductor va más allá de su función de transportar; en muchos casos, su actividad se constituye en el sustento económico de familias enteras, ya sea a través de la operación de vehículos privados o en el ámbito del transporte público.

Con el crecimiento de esta actividad, también se desarrolló la profesión de chofer, que, en el contexto ecuatoriano, ha adquirido un estatus formal y ha sido reconocida a través de normativas y fechas conmemorativas. La institucionalización de la figura del chofer como profesión tiene raíces históricas significativas en Ecuador, especialmente a partir de la creación del “Día del Chofer” en 1937, instaurado por el entonces presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra. Este decreto, promulgado el 22 de junio de 1944, estableció el 24 de junio como un día de descanso obligatorio para los choferes, acompañado de un reconocimiento a su labor mediante remuneraciones. Esta fecha se creó no solo como un homenaje, sino como una medida para valorar y

dignificar la contribución de los choferes al desarrollo social y económico del país. (Murillo, 2018)

Desde una perspectiva socioeconómica, la profesión de conductor en Ecuador abarca tanto a quienes trabajan en el transporte de personas y mercancías como a aquellos que emplean la conducción como un medio de sustento en el sector privado.

En este sentido, el rol del conductor se ha consolidado como una actividad fundamental para la movilidad, no solo en términos de infraestructura vial, sino también en la integración de los distintos sectores de la sociedad. La conducción de vehículos ha pasado de ser una habilidad técnica para convertirse en una ocupación profesional que involucra responsabilidad social y legal. Los conductores deben cumplir con regulaciones específicas que protegen tanto su seguridad como la de los demás usuarios de la vía, siendo responsables de adherirse a las normativas de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y otros marcos normativos ecuatorianos (República del Ecuador, 2014).

El concepto de responsabilidad del conductor es, en consecuencia, un elemento clave en la comprensión de su rol en la seguridad vial. Los conductores, especialmente aquellos en el sector del transporte público, no sólo representan un importante recurso laboral, sino que también están sujetos a altos estándares de comportamiento y profesionalismo, establecidos tanto por leyes nacionales como por códigos de conducta específicos de la profesión. (Cumpa, 2024)

En Ecuador, la figura del conductor ha evolucionado, transformándose en un pilar del sistema de transporte y en un componente esencial para la cohesión económica y social del país.

Por último, es relevante señalar cómo el perfil profesional y personal del conductor exige, en la actualidad, un conocimiento cada vez mayor en normas de seguridad y en la aplicación de medidas preventivas frente a incidentes de tránsito.

La normativa ecuatoriana resalta la importancia de la profesionalización de la conducción, exigiendo a los conductores conocimientos sobre el respeto a las normativas de tránsito y una responsabilidad hacia la seguridad pública, contribuyendo así a reducir la incidencia de accidentes y a mejorar la seguridad en las vías.

Infracciones de tránsito

Para abordar el concepto de infracciones de tránsito, es esencial comenzar con una comprensión general del término "infracción". Según Cabanellas, citado en Rosero (2016) una infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta. Esta definición enfatiza que la infracción implica una violación de normas jurídicas por parte de un individuo que actúa en contravención de las leyes que rigen a la sociedad en su conjunto.

En el contexto ecuatoriano, la definición de infracción penal se establece en el Código Orgánico Integral Penal (COIP). En el Libro Primero, Título II, capítulo 1, el artículo 10 proporciona una definición de infracción penal que, aunque relevante, carece de elementos cruciales. Este artículo no señala explícitamente a quiénes se dirigen los actos imputables. Así, se vuelve necesario aclarar que dichos actos imputables deben ser calificados como típicos, antijurídicos y culpables, estando siempre sujetos a una sanción.

Los actos referidos en el COIP no deben ser considerados únicamente como acciones positivas, sino como decisiones voluntarias que pueden manifestarse tanto en forma física como a través de omisiones. La legislación se refiere exclusivamente a actos jurídicos generados por seres humanos, ya que los eventos naturales no son objeto de imputación legal.

La imputación se refiere a la atribución de un acto delictivo a una persona que posee la capacidad y el conocimiento necesario, asignándole así el ilícito a su responsabilidad moral. Históricamente, la contravención se entendía como un atentado contra lo divino, luego contra el orden social, y finalmente como la vulneración de una norma legal o moral. Así, la infracción de tránsito se enmarca dentro de este contexto de transgresiones.

La Ley de Tránsito anterior proporcionaba una definición más completa, al considerar tanto actos como omisiones. Según el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2018), “de conformidad con la definición de la Ley, el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial”. Esta legislación establece que las infracciones de tránsito forman parte del ámbito del Derecho Penal.

Por lo tanto, para describir una infracción de tránsito, es apropiado calificarla como una infracción penal de tránsito. Anteriormente, para sustanciar un juicio relacionado con infracciones de tránsito, se debía recurrir al antiguo Código de Procedimiento Penal; sin embargo, el COIP ha integrado un procedimiento penal específico para estas infracciones.

Es importante señalar que, desde el 10 de agosto de 2014, el COIP ha sido la normativa vigente que organiza, concentra y tipifica diversas conductas que transgreden el ordenamiento jurídico ecuatoriano, incluyendo aquellas en el ámbito del tránsito. El artículo 370 de este código establece que “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Sin embargo, esta definición, aunque útil, no especifica adecuadamente el injusto culposo de tránsito, ya que es esencial que un jurista reconozca que se enfrenta a una infracción culposa, que requiere un tratamiento conceptual y práctico distinto debido a su naturaleza.

La sustanciación de infracciones de tránsito se rige por la normativa penal adjetiva vigente, es decir, el COIP, ya que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha sido parcialmente derogada y reformada, lo que implica que las infracciones de tránsito deben ser tramitadas conforme a los nuevos procedimientos establecidos en el COIP.

Injusto penal de tránsito

Para definir con precisión el injusto penal de tránsito, es necesario considerar diversas concepciones doctrinarias que aporten claridad sobre esta conducta. Según Cabanellas (1997), “infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley” (p. 205). Además, el doctor Jorge E. Alvarado, citado en Murillo (2018) señala que el delito de tránsito es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes. Esta perspectiva resalta que las infracciones de tránsito son, por naturaleza, acciones u omisiones resultantes de conductas negligentes.

En su momento, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecía que son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes. Este enfoque doctrinario enfatiza que la infracción de tránsito es especialmente singular debido a que se configuran bajo la ausencia de dolo, considerando que son infracciones culposas donde no existe intención de causar daño.

El artículo 27 del COIP define la culpa como aquella acción que infringe el deber objetivo de cuidado que corresponde a la persona, resultando en un daño. Asimismo, el artículo 28 establece que la omisión dolosa describe el comportamiento de una persona que, deliberadamente, prefiere no evitar un resultado material típico. En este sentido, la culpa en el ámbito del tránsito implica que el agente actúa de manera negligente, lo cual se traduce en un incumplimiento del deber de cuidado que todos los usuarios de la vía deben observar.

El autor Carlos Alberto Olano Valderrama, citado en Murillo (2018) refuerza esta idea al afirmar que la culpa se manifiesta en la voluntad de acción u omisión que origina un evento dañino sin intención de producirlo. Esto implica que la infracción de tránsito se configura a partir de conductas que vulneran el deber objetivo de cuidado exigido en el tráfico terrestre.

Deber objetivo de cuidado

Resulta significativo que los conductores, peatones y demás usuarios de la red vial en Ecuador sean responsables de garantizar la vida, integridad y salud de todos los involucrados en el ámbito del transporte terrestre.

Estas personas deben actuar conforme a una “posición de garante”, dado que tienen la obligación legal de cuidar los bienes jurídicos en juego. Al incumplir esta obligación, generan un riesgo que puede poner en peligro a la sociedad. Este riesgo es considerado un segundo presupuesto fundamental del injusto penal de tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias. Esta normativa es fundamental para resaltar la responsabilidad que

todos los actores viales tienen en la prevención de accidentes y en la promoción de un entorno seguro en las vías ecuatorianas.

Una vez analizadas las implicaciones de la culpa y el deber objetivo de cuidado en el contexto de las infracciones de tránsito, se puede definir el injusto penal de tránsito como el acontecimiento imprevisible producto de las acciones u omisiones culposas por parte de los usuarios de la red vial, que vulneran el deber objetivo de cuidado y resultan en una consecuencia dañosa que merece una sanción establecida en el COIP.

Cabe mencionar que, aunque las infracciones de tránsito están incluidas en el COIP, no todas reciben el mismo tratamiento. La naturaleza de la infracción de tránsito excluye el dolo como uno de sus presupuestos esenciales. Por lo tanto, es vital que la ciudadanía, así como los legisladores y administradores de justicia, comprendan que la infracción penal de tránsito no sólo representa una conducta típica antijurídica, sino que es un fenómeno complejo que involucra la vulneración de un deber objetivo de cuidado.

Al conducir, se incurre en un riesgo permitido, y la infracción se configura cuando se incrementa ese riesgo sin necesidad, afectando así a la integridad de las personas y a la sociedad en su conjunto.

Los delitos de tránsito en la tipificación penal ecuatoriana

Para abordar adecuadamente la problemática de los delitos de tránsito en el contexto jurídico ecuatoriano, es fundamental iniciar con una conceptualización precisa del delito. Según Eugenio Cuello Calón, citado en Murillo (2018), describe el delito como una acción que, además de ser antijurídica, es típica y culpable, y que se encuentra sujeta a una sanción penal. Así mismo, Murillo (2018), lo define como una conducta típica, antijurídica y culpable constitutiva de infracción penal.

En el marco de la legislación ecuatoriana, el Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece una clara diferenciación entre delitos y contravenciones, tal como se detalla en su Artículo 19. Este artículo establece que la privación de libertad por un período superior a treinta días es aplicable a aquellas personas que hayan cometido un delito, lo que resalta la gravedad de estas conductas en el ámbito penal.

Sin embargo, es importante señalar que el COIP no proporciona una definición específica de los delitos de tránsito, al igual que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (L.O.T.T.T.S.V.), que tampoco establece un concepto claro en este sentido. En lugar de ello, la legislación menciona una serie de conductas que son consideradas delitos, tales como aquellas provocadas por la ingesta de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, así como los delitos resultantes de la negligencia al volante, y las lesiones causadas en accidentes de tránsito.

De acuerdo con la propuesta presentada por Murillo (2018), se ha planteado una reforma al Artículo 384 del COIP, la cual busca establecer la suspensión temporal de la licencia de conducir durante el tiempo que dure la pena impuesta a aquellas personas que conduzcan bajo el efecto de sustancias prohibidas. Esta iniciativa es un reflejo del compromiso por garantizar el derecho a

la seguridad humana, y subraya la necesidad de fortalecer el marco legal en materia de delitos de tránsito.

Por otro lado, estudios recientes, como el de Vargas et al. (2021), analizan la responsabilidad penal en las infracciones de tránsito, abordando tanto al peatón como a los conductores, en función de su comportamiento y su potencial implicación en situaciones de riesgo. Este tipo de investigaciones resultan significativas para comprender la complejidad del fenómeno de los accidentes de tránsito y para desarrollar políticas públicas efectivas que mitiguen su impacto.

Finalmente, Quinchuela (2017) destaca la importancia de la regulación de las infracciones de tránsito dentro del COIP, enfatizando la necesidad de una revisión y actualización constante de las normativas para adaptarse a la realidad del tráfico y la movilidad en el país.

De esta manera, se puede inferir que la tipificación de los delitos de tránsito en el contexto ecuatoriano requiere un enfoque multidimensional que contemple no sólo las normas legales, sino también el análisis crítico de su aplicación y las implicaciones sociales de estas conductas delictivas.

Competencia y jurisdicción de tránsito: Rol del Estado y GAD en la regulación del tránsito

El juzgamiento de los delitos de tránsito en Ecuador es una competencia específica que recae directamente en los Jueces de Tránsito. Estos jueces asumen dicha responsabilidad en las unidades penales ubicadas dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales. Asimismo, esta función se extiende a otras instancias judiciales definidas en la Ley Orgánica de la Función Judicial.

Sin embargo, hasta que se establezcan juzgados de contravenciones de tránsito, la judicatura también ejercerá competencias sobre estas infracciones. Este marco normativo establece un sistema claro de jurisdicción que busca optimizar la atención y resolución de los conflictos que surgen en el ámbito del tránsito, garantizando así el cumplimiento de las leyes y la protección de los ciudadanos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en sus tres primeros artículos, define de manera exhaustiva la función del Estado como ente regulador del tránsito y sus actividades conexas. Según esta ley, su objetivo primordial es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta normativa busca no solo la seguridad de las personas y bienes en movimiento, sino también contribuir al desarrollo socioeconómico del país, asegurando el bienestar general de la ciudadanía.

Además, la citada normativa, establece principios jurídicos fundamentales que protegen la seguridad de los ciudadanos en sus desplazamientos. Entre estos principios se encuentran la equidad y solidaridad social, el derecho a la movilidad de personas y bienes, y la obligación de respetar las normas de circulación. Estos principios orientan las conductas de los usuarios de las vías, promoviendo el respeto por las señales de tránsito y la atención a las necesidades de grupos vulnerables, lo cual es esencial para garantizar la seguridad vehicular.

De acuerdo con el artículo 3 de la misma ley, el Estado tiene la obligación de garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. Esto refuerza el papel del Estado como regulador, promoviendo un transporte seguro y accesible para todos los ciudadanos.

Por otro lado, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece, en su artículo 130, las competencias que tienen los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en materia de tránsito. Los GAD están habilitados para asumir la competencia de tránsito, lo que representa un mecanismo de desconcentración del poder del gobierno central. Esta transferencia de competencias busca consolidar un nuevo régimen de desarrollo que promueva un progreso equilibrado en el país.

Es importante señalar que no todos los GAD podrán asumir estas competencias de manera indiscriminada. Solo aquellos cantones que cuenten con una población de 150,000 o más habitantes estarán en condiciones de adjudicarse la competencia de tránsito. Así, conforme a las proyecciones oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la Municipalidad asumirá progresivamente la planificación, regulación y coordinación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en su jurisdicción.

Un ejemplo significativo de esta dinámica se observa en la ciudad de Guayaquil, donde el GAD ha asumido la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Este proceso de delegación de competencias permite que el GAD de Guayaquil gestione de manera más eficiente cada aspecto relacionado con el tránsito, adaptándose a las necesidades y particularidades de su territorio. A medida que se desarrolle la estructura organizativa y operativa del GAD, se espera que se asuman de forma progresiva todas las competencias relacionadas con el tránsito, mejorando así la regulación y el control en esta materia.

Intervinientes en la circulación

La circulación vial se define como el conjunto de movimientos que ocurren en las diversas calles, avenidas y carreteras, e involucra tanto a personas como a vehículos. Estos pueden ser de diferentes tipos, incluyendo motocicletas y bicicletas. En este contexto, se identifican tres elementos fundamentales de la circulación vial: las personas, los vehículos y la vía pública. La interacción de estos componentes es esencial para garantizar un tránsito seguro; si alguno de ellos falla, puede dar lugar a accidentes que resulten en lesiones, muertes o daños materiales significativos, los cuales, dependiendo de su gravedad, pueden ser tipificados como delitos según la normativa vigente.

Las personas son el elemento más importante en la dinámica de la circulación vial, participando de manera directa o indirecta como peatones, pasajeros, conductores o ciclistas. Su comportamiento y decisiones al transitar por las vías influyen considerablemente en la seguridad vial. La responsabilidad de los peatones, por ejemplo, se torna especialmente relevante, ya que su comportamiento puede determinar la ocurrencia de accidentes. En este sentido, se

requiere una educación vial efectiva y la implementación de regulaciones que fomenten un tránsito seguro y responsable.

Así mismo, los vehículos son los medios de transporte que facilitan la movilización de personas y bienes. Pueden clasificarse en motorizados y no motorizados. La Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en su Título II, Capítulo I, establece diversas categorías de transporte terrestre, que incluyen: a) Transporte Público: destinado al transporte de dos o más personas; b) Transporte comercial: aquel que se ofrece a terceros a cambio de una remuneración económica, excluyendo el transporte colectivo o masivo; c) Transporte por cuenta propia: utilizado para satisfacer necesidades de movilización de personas o bienes en actividades comerciales, mediante vehículos de propiedad privada; d) Transporte personal: que se refiere al uso particular de vehículos.

Esta categorización es crucial para establecer las normas y regulaciones pertinentes para cada tipo de transporte, así como para garantizar la seguridad de los usuarios en la vía pública.

Dentro de este contexto, los automotores se definen como aquellos vehículos impulsados por un motor. La legislación ecuatoriana clasifica los vehículos en dos categorías: privados y públicos. Los vehículos privados son de uso particular, mientras que los públicos ofrecen un servicio de transporte a la comunidad. Esta diferenciación es relevante, ya que implica diferentes obligaciones y derechos para los propietarios y usuarios de cada tipo de vehículo.

A ello, se suman las vías que son los espacios donde se desarrolla el tránsito de personas y vehículos, incluyendo calles, avenidas y bulevares. La infraestructura vial adecuada y bien mantenida es fundamental para asegurar un flujo de tránsito eficiente y seguro. La planificación urbana, que contemple la creación de espacios destinados a la circulación de bicicletas y peatones, es igualmente importante para promover un tránsito más ordenado y reducir la congestión vehicular.

Resulta significativo que, a pesar de su papel fundamental en la circulación, el reglamento de tránsito ecuatoriano no establece de manera explícita las obligaciones de los peatones. Se limita a mencionar contravenciones leves, como lo señala el artículo 139, literal J, de la antigua Ley de tránsito. Esta falta de regulación adecuada ha contribuido a un comportamiento irresponsable por parte de los peatones, generando desmanes en el tráfico vehicular y aumentando la incidencia de accidentes. Es crucial que se implementen sanciones más rigurosas para los peatones que infrinjan las normas de tránsito, especialmente aquellos que circulan bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas. La falta de penalidades efectivas puede perpetuar esta conducta irresponsable, poniendo en riesgo no solo la vida de los propios peatones, sino también la de conductores y otros usuarios de la vía. (Murillo, 2018)

En 2012, se llevó a cabo una breve campaña destinada a concienciar a los peatones sobre la importancia de respetar las normas de tránsito. Sin embargo, la duración limitada de la campaña y la falta de medidas efectivas por parte de las autoridades impidieron la consecución de resultados positivos. (Murillo, 2018)

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su capítulo sobre los actores de la seguridad vial, menciona los derechos de los peatones y de las personas con movilidad reducida. Sin embargo, se observa que las infracciones cometidas por peatones carecen de sanciones suficientemente disuasorias, a diferencia de las penas privativas de libertad y sanciones económicas que enfrentan los conductores por sus infracciones.

Otra consideración relevante lo constituyen los ciclistas y motociclistas. En este sentido, la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial reconoce los derechos de los ciclistas, aunque no establece de manera clara sus obligaciones. En los últimos años, se han habilitado espacios específicos para ciclistas en varias ciudades ecuatorianas, contribuyendo a reducir el congestionamiento vehicular y promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Quito, por ejemplo, ha sido pionera en la implementación de proyectos que favorecen a los ciclistas, evidenciando que este modo de transporte no solo disminuye el tráfico, sino que también contribuye a la reducción de la contaminación ambiental.

Por otro lado, los motociclistas enfrentan regulaciones más estrictas debido al alto índice de accidentes en los que se ven involucrados. Estos incidentes pueden atribuirse tanto a la imprudencia de los conductores de motocicletas como a la falta de atención de otros conductores. La interacción entre motociclistas, automóviles y peatones en el entorno urbano requiere una atención particular, ya que las dinámicas de tráfico son diferentes en las ciudades en comparación con las carreteras.

El Proceso penal de tránsito, garantías de derechos y deberes en la circulación

El proceso penal de tránsito en Ecuador se distingue por su estructura específica y normativa orientada a regular los delitos de acción pública vinculados a infracciones de tránsito. Su configuración consta de etapas bien delimitadas que integran una fase pre procesal, la cual incluye la indagación previa, y el proceso penal propiamente dicho. En estos delitos de acción pública, el proceso adquiere una dinámica particular en comparación con los delitos de acción privada, enfatizando la protección de derechos y el cumplimiento de garantías constitucionales tanto para las víctimas como para los procesados.

Fase de investigación previa y apertura de instrucción fiscal

La investigación previa es una fase pre procesal a cargo de la Fiscalía General del Estado, cuyo desarrollo está sujeto al cumplimiento de las normas del debido proceso y bajo control judicial. Esta etapa es fundamental para determinar si existen bases jurídicas y probatorias suficientes para iniciar una imputación formal contra el presunto infractor. La apertura de la instrucción fiscal, que se realiza de forma obligatoria ante un delito flagrante, marca el comienzo formal de la etapa investigativa. La fiscalía tiene la potestad para iniciar la indagación en

base a los principios de objetividad, buscando de manera imparcial los elementos que permitan esclarecer la supuesta infracción.

Instrucción fiscal y evaluación judicial

La instrucción fiscal es la primera etapa formal del proceso penal y se centra en la recolección de indicios y pruebas que sustenten una acusación penal. En esta fase investigativa, la Fiscalía debe recabar elementos probatorios que permitan establecer tanto la tipificación del delito como la posible implicación penal del acusado, siempre bajo la observancia de los principios de objetividad e imparcialidad. La supervisión judicial en esta etapa asegura la legitimidad y la legalidad del proceso, verificando que se respeten los derechos tanto del procesado como de las víctimas o partes acusadoras, en caso de existir.

La Fiscalía puede, al finalizar esta etapa, acusar formalmente al implicado o inhibirse de presentar una acusación, decisión que es evaluada por el juez de garantías penales. Esta decisión permite al órgano jurisdiccional actuar como un filtro, determinando si el proceso cumple con los requisitos de validez y está sustentado en pruebas y fundamentos legales suficientes.

Cabe destacar que, en el sistema penal ecuatoriano, se puede inferir tiene una circunstancia significativa y sistémica: La Fiscalía tiene la atribución exclusiva y excluyente del acto de imputación (formular cargos) sin posibilidad de control por parte del juzgador y, mucho menos, oposición por parte de la persona procesada (contra quien se han formulado cargos).

Esto hace que, en la dinámica judicial penal real, la Fiscalía pueda formular cargos incluso sin contar con elementos de convicción suficientes. No obstante, el Juez sí puede regular/graduar las medidas cautelares por medidas menos gravosas por el tiempo que dure la instrucción fiscal.

Etapa de juicio y rol del juez de tránsito

En los casos de tránsito, el juicio es llevado a cabo por un juez unipersonal en primera instancia, quien cumple un rol dual de control y decisión. Durante esta etapa, el juez examina la teoría del caso presentada por las partes, que incluye los hechos, el derecho, las pruebas y las conclusiones. La audiencia de juicio es el núcleo central del proceso, donde las partes presentan y confrontan las pruebas bajo el principio de contradicción, garantizando así un proceso justo.

La resolución del caso culmina con la sentencia del juez, la cual debe estar debidamente motivada y contener un análisis exhaustivo de los hechos, las pruebas presentadas y las normas legales aplicables. Esta resolución debe ser razonada, en el sentido de que debe existir una relación lógica y coherente entre los hechos, las pruebas y el derecho aplicable.

Garantías constitucionales y derechos de los intervinientes en la circulación

El modelo garantista de la Constitución ecuatoriana, adoptado en 2008, establece una estructura sólida de protección de derechos para todas las partes involucradas en los procesos judiciales. En el contexto de tránsito, el garantismo se manifiesta a través de principios como el de contradicción, la igualdad de armas

entre acusación y defensa, la independencia judicial y la presunción de inocencia, entre otros. Estos principios no solo buscan la averiguación de la verdad material, sino que también promueven la justicia, protegiendo a los involucrados en la circulación y promoviendo la resolución de conflictos de manera equitativa y justa.

El garantismo en el ámbito penal se orienta, según la teoría de Ferrajoli, hacia un “derecho penal mínimo” que impone estrictos límites a la potestad punitiva del Estado, tanto en sus aspectos sustantivos como procesales. Las garantías penales sustanciales tienen como fin la protección de los derechos fundamentales, mientras que las procesales se orientan a asegurar un juicio justo, transparente y equitativo.

En cuanto a los intervinientes en la circulación, es importante destacar que los peatones, motociclistas y ciclistas gozan de derechos específicos que, en muchas ocasiones, los colocan en una posición favorable frente a los conductores de vehículos motorizados. No obstante, existe una asimetría en la aplicación de las garantías, que en ocasiones afecta a los conductores cuando, por ejemplo, se impone la prisión preventiva sin considerar adecuadamente la responsabilidad del peatón en el accidente.

Sanciones y penas en el ámbito de tránsito

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece una serie de sanciones tanto privativas como no privativas de libertad en función de la gravedad del delito de tránsito cometido. Las penas privativas pueden alcanzar hasta cuarenta años en los casos más graves, mientras que las penas no privativas incluyen servicios comunitarios, restricciones de movilidad y limitación de derechos, tales como la suspensión de la licencia de conducir.

La proporcionalidad de las sanciones y el carácter preventivo de las mismas son elementos centrales en la aplicación de la ley penal en materia de tránsito. Estas sanciones buscan castigar al infractor, así como también prevenir futuras infracciones mediante la reeducación y la reintegración del condenado.

CONCLUSIÓN

El proceso penal de tránsito en Ecuador y las garantías de derechos y deberes en la circulación reflejan el compromiso del Estado ecuatoriano con la justicia y la protección integral de los derechos de los ciudadanos.

La normativa vigente, sustentada en principios constitucionales de dignidad, equidad y proporcionalidad, busca articular un sistema penal garantista que respalde los derechos fundamentales de todas las personas involucradas en incidentes de tránsito, desde los conductores y peatones hasta las víctimas y sus familias.

Este sistema penal se organiza mediante una estructura procesal específica, la cual integra fases bien definidas que persiguen el respeto al debido proceso, desde la investigación hasta la resolución judicial.

En cada etapa del proceso penal, las garantías procesales aseguran que la aplicación de la ley se ajuste a la protección de los derechos humanos y evite

prácticas arbitrarias, estableciendo un equilibrio entre el poder punitivo del Estado y la preservación de las garantías constitucionales de los implicados.

En particular, la indagación previa y la instrucción fiscal funcionan como filtros de legalidad que previenen imputaciones infundadas y promueven la búsqueda de la verdad procesal, sustentando así un proceso transparente y justo.

Es destacable cómo este sistema contribuye no solo a sancionar los delitos de tránsito, sino también a fomentar una cultura de responsabilidad y respeto hacia las normas de circulación, que es esencial para la seguridad vial y la cohesión social en el país.

Las garantías específicas que protegen a los intervinientes en el proceso, así como las penas y sanciones adecuadas para cada tipo de infracción, refuerzan el compromiso del Ecuador con la justicia social y la prevención de delitos, además de impulsar un sistema judicial orientado a la rehabilitación y la disuasión, en lugar de un castigo punitivo excesivo.

En este sentido, el sistema penal de tránsito se constituye en un mecanismo legal que, además de proteger a la ciudadanía, promueve el desarrollo de una cultura jurídica responsable en las prácticas de conducción y circulación en las vías públicas.

La protección de derechos y la seguridad de todos los actores viales, mediante un proceso respetuoso de los principios constitucionales, consolidan una visión de justicia que, al alinearse con las tendencias garantistas contemporáneas, fortalece la confianza en el sistema judicial ecuatoriano y ratifica el rol del Estado en la defensa de los derechos ciudadanos.

REFERENCIAS

- Cumpa, J. (2024) Gestión de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en un distrito de la provincia de Chiclayo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/137096>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014) Metodología Investigación Científica 6ta ed. Mc Graw Hill, México.
- Instituto nacional de estadísticas y censo [INEC] (2024) Estadísticas de Siniestros de Tránsito. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas-siniestros-de-transito/>
- Murillo, R. (2018) Proyecto de reforma al art. 384 del código orgánico integral penal, que establezca la suspensión temporal de la licencia de conducir por el tiempo que dure la pena impuesta, en caso de que una persona maneje un vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y preparados que lo contengan, para garantizar el derecho a la seguridad humana. UNIANDES. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8921/1/PIUSDAB107-2018.pdf#:~:text=Como%20dec%C3%ADa%20el%20jurista%20cl%C3%A1sico%20Dr.%20Francesco,omisi%C3%B3n%20de%20diligencia%20en%20calcular%20las%20consecuencias>
- Quinchuela, C. (2017) La infracción de tránsito en el COIP. <https://derechoecuador.com/la-infraccion-de-transito-en-el-coip/>

- Quito informa (2020) Agentes de tránsito impidieron que un infractor se de a la fuga. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2020/05/04/agentes-de-transito-impidieron-que-un-infractor-se-de-a-la-fuga/>
- República del Ecuador (2014) Código orgánico integral penal, COIP. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014. Última modificación: 17-feb.-2021. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- República del Ecuador (2018) Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Última modificación: 21-ago.-2018. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Rosero, P. (2016) Las sanciones de las contravenciones leves del Código Orgánico Integral Penal frente al principio de proporcionalidad y derecho a la libertad constitucional. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/4746/1/PIUAAB009-2016.pdf>
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, L., y Vargas, P. (2021) Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. Dominio de las Ciencias, ISSN-e 2477-8818, Vol. 7, N°. 2, 202. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8231821>