

**UNIVERSIDAD DE OTAVALO**  
**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DERECHO PENAL**  
**MENCIÓN DERECHO PROCESAL PENAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

**RESPONSABILIDAD DEL ADULTO MAYOR DESAMPARADO CAUSANTE  
DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN ÁREA RURAL**

**Autor: EDISON GUSTAVO GOMEZ PAILLACHO**

**Tutora: PhD. GLADIS PROAÑO REYES**

**Otavalo, febrero 2022**

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, **EDISON GUSTAVO GÓMEZ PAILLACHO**, declaro que este trabajo de titulación: **RESPONSABILIDAD DEL ADULTO MAYOR DESAMPARADO CAUSANTE DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN ÁREA RURAL** es de mi/nuestra total autoría y que no ha sido previamente presentado para grado alguno o calificación profesional. Así mismo declaro/declaramos que dicho trabajo no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo como autores la responsabilidad ante las reclamaciones que pudieran presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de cualquier responsabilidad al respecto.

Que de conformidad con el artículo 114 del Código Orgánico de la Economía Social, conocimientos, creatividad e innovación, concedo a favor de la Universidad de Otavalo licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos, conservando a mi favor los derechos de autoría según lo establece la normativa de referencia.

Se autoriza además a la Universidad de Otavalo para la digitalización de este trabajo y posterior publicación en el repositorio digital de la institución, de acuerdo a lo establecido en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior. Por lo anteriormente declarado, la Universidad de Otavalo puede hacer uso de los derechos correspondientes otorgados, por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa institucional vigente.



**Abg. Edison Gustavo Gómez Paillacho**

**C.I. 1711436657**

## **RESPONSABILIDAD DEL ADULTO MAYOR DESAMPARADO CAUSANTE DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN ÁREA RURAL**

Edison Gustavo Gómez Paillacho \*

### **Resumen**

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) artículo 373, establece la responsabilidad penal de los peatones, pasajeros, controlador u otra persona cuando es el responsable de un accidente y no el conductor de un vehículo, sancionándolo con las penas previstas según sea el caso y las circunstancias de la infracción. Por su parte, el artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, consagra que los peatones sean adultos mayores de sesenta y cinco años de edad tendrán derecho a contar con la ayuda necesaria por parte de personas responsables y en especial de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas. Precisa atender de forma transversal por medio de esta investigación la garantía y protección de los derechos de los adultos mayores ante situaciones de vulnerabilidad y riesgo, por lo tanto, cabe preguntarse como problema de investigación ¿si el adulto mayor que vive desamparado en un área rural en donde no existen agentes de tránsito y que al cruzar la vía pública sea el causante de un accidente de tránsito, puede encontrarse inmerso en la responsabilidad prevista en el artículo 373 del COIP? Por medio del análisis doctrinario y de las estadísticas en materia de siniestros viales, se arriban a conclusiones sobre la responsabilidad del Estado en la protección de las personas adultas mayores.

**Palabras clave:** grupo desfavorecido, anciano, exclusión social, seguridad del transporte

\*Maestrante en Derecho Penal, mención Derecho Procesal Penal por la Universidad de Otavalo, correo electrónico ep\_eggomez@uotavalo.edu.ec

***Abstract:***

*The Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) article 373, establishes the criminal responsibility of pedestrians, passengers, driver, or another person when he is responsible for an accident and not the driver of a vehicle, sanctioning him with the penalties provided and the circumstances of the offense. For its part, article 265 of the Regulation to the Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, establishes that pedestrians who are pedestrians are adults over sixty-five years of age will have the right to have the necessary help from responsible persons and especially from traffic officers, when crossing public roads. It is necessary to attend in a transversal way through this research the guarantee and protection of the rights of the elderly in situations of vulnerability and risk. traffic agent and that when crossing the public road is the cause of a traffic accident, can he find himself immersed in the responsibility provided for in article 373 of the COIP? Through doctrinal analysis and statistics on road accidents, conclusions are reached on the responsibility of the State in the protection of the elderly.*

***Keywords:*** *disadvantaged group, elderly, social exclusion, transport security*

## **Introducción**

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) en su artículo 373, establece la responsabilidad penal de los peatones, pasajeros, controlador u otra persona cuando es el responsable de un accidente y no el conductor de un vehículo, sancionándolo con las penas previstas según sea el caso y las circunstancias de la infracción, quedando excepcionada la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Por su parte, el artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, precisa que las personas con movilidad reducida que se trasladan con la ayuda de aparatos especiales tales como sillas de rueda, andadores, sillas motorizadas, etc. Sean estos conducidos por ellos mismo o por terceros, tendrán el derecho de contar con ayuda de personas responsables y especialmente de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, de manera especial cuando los peatones sean adultos mayores de sesenta y cinco años de edad, generándose de una parte el derecho de estas personas adultas mayores a contar con la asistencia en su movilidad, y por otra parte el deber del Estado, en cabeza de los agentes de tránsito de garantizar dicha asistencia.

Se advierte que el envejecimiento no es una enfermedad, sino un proceso gradual que se desarrolla durante el curso de la vida de todas las personas.

Las personas a medida que envejecen, deben seguir disfrutando de una vida plena, independiente y autónoma, con salud, seguridad, integración y participación activa en las esferas económica, social, cultural y política de sus sociedades. En este sentido, la vejez por sí misma no representa una situación de vulnerabilidad, sin embargo, si encuentra relación con aspectos relacionados con la exclusión económica, tecnológica, educativa, laboral y social, y como la pobreza puede llegar a representar una situación de vulnerabilidad y en algunos casos de discriminación múltiple. (Miranda Bonilla, 2021, pág. 740)

Castellarin y Camacho González (2020) plantean como las organizaciones internacionales identifican que al pasar los sesenta años las personas son consideradas de la “tercera edad”, aunque invitan a pensar en el envejecimiento desde una perspectiva integral, como un proceso cuyas etapas responden a las circunstancias de vida y al desarrollo biológico,

cognitivo, psicológico y social de cada persona, que en la realidad no tiene un punto de partida específico y consecuencias idénticas y generales para todos los seres humanos.

La sociedad atribuye a la vejez un lugar relegado, de descarte, promoviendo incluso mecanismos para disimular las marcas del tiempo a nivel corporal. La imagen que construye en torno a ella es negativa y negadora de esta etapa de la vida como una oportunidad de desenvolverse socialmente, por el contrario, la presenta enfatizando en la disminución de las capacidades y habilidades, agravada por la pérdida de la sexualidad y la reducida adaptación a un mundo aceleradamente tecnologizado. Esto afecta al adulto mayor en su autoestima y a quienes no han llegado a esa etapa por el vínculo que ya están generando con la misma. (Castellarin & Caamaño González, 2020, pág. 9)

La doctrina consultada plantea que la determinación etaria o por edades resulta ser indispensable en términos de atribución, reconocimiento, ejercicio y exigibilidad de derechos; por lo que, llegar a los sesenta años (o sesenta y cinco en el caso de otros países) es la puerta de entrada a toda una gama de derechos civiles, políticos y sociales, recogidos en la normatividad nacional, internacional e incluso en el ámbito universal. (Díaz-Tendero Bollain, 2019)

Rodríguez Calvo y otros (2018) sostienen que la disminución de la capacidad funcional y cognitiva del adulto mayor, puede llevarlo a padecer algún tipo de dependencia y a sufrir o no violencia dentro de su propio núcleo familiar.

En este mismo sentido, Paredes, Yarce y Aguirre (2021) postulan como una característica primordial del envejecimiento normal aquella que está dada por el incremento en la variabilidad intraindividual de las funciones cognitivas, ya que los factores sociodemográficos, el estado de salud, la situación emocional y el nivel funcional son aspectos que influyen y determinan el proceso evolutivo en la vejez, lo que se entrelaza con otros factores que inciden en la vulnerabilidad de las personas adultas mayores.

Esta vulnerabilidad también se ha definido como una fragilidad, es decir, el adulto mayor en palabras de González, Cardentey, Hernández y otros (2017) el término frágil es empleado con frecuencia para referirse a personas mayores, un estado asociado al envejecimiento y que se caracteriza por disminución de la reserva fisiológica que aumenta el riesgo de incapacidad y mayor vulnerabilidad ante factores adversos, tales como malos tratos y abandono.

Según citan estos autores (Rodríguez Calvo, y otros, 2018), la Organización Mundial de la Salud define los malos tratos a personas mayores como la acción única o repetida y la falta de la respuesta apropiada, que causa daño o angustia a una persona mayor y que ocurre dentro de cualquier relación donde exista una expectativa de confianza, por lo que se precisa de una protección integral a estos factores de vulnerabilidad ante toda acción voluntaria, accidental y fortuita que conduzca a una ofensa o descuido físico, psicológico, emocional, social o económico, infringido a una persona mayor de sesenta años por los hijos, sobrinos, hermanos, familiares, terceros, la sociedad o por el medio en el cual se desenvuelve.

Como se ha mencionado, la vejez viene asociada a problemas cognoscitivos y principalmente de movilidad, siendo estos los elementos que influyen de manera directa en la accidentabilidad en el tránsito de los adultos mayores. (Segura Cardona, Cardona Arango, Berbesí Fernández, & Agudelo Martínez, 2017) manifiestan que los accidentes de tránsito en los adultos mayores son de interés debido a la alta vulnerabilidad asociada a su edad.

La fragilidad de su organismo para resistir un trauma, la pérdida de reflejos derivados de su deterioro natural, y las consecuencias fatales de un incidente o lesión en edades más adultas puede llevarlos fácilmente a la muerte; diferente a lo que sucede en poblaciones más jóvenes, que tienen procesos más rápidos de recuperación. Las habilidades, capacidad funcional, memoria y aprendizaje pueden verse afectadas con los años. (Segura Cardona, Cardona Arango, Berbesí Fernández, & Agudelo Martínez, 2017, pág. 2)

Una vez realizadas estas apreciaciones iniciales, se precisa atender de forma transversal por medio de esta investigación la garantía y protección de los derechos de los adultos mayores ante situaciones de vulnerabilidad y riesgo, cabe preguntarse como problema de investigación ¿si el adulto mayor que vive desamparado en un área rural en donde no existen agentes de tránsito y que al cruzar la vía pública sea el causante de un accidente de tránsito, puede encontrarse inmerso en la responsabilidad prevista en el artículo 373 del COIP?

El objetivo general de la investigación es desarrollar un análisis crítico jurídico sobre la responsabilidad prevista en el artículo 373 del COIP, del adulto mayor que vive desamparado en un área rural en donde no existen agentes de tránsito y que al cruzar la vía pública sea el causante de un accidente de tránsito.

## **Metodología**

La investigación realizada corresponde al enfoque cualitativo que ha tenido por objeto el desarrollo de un análisis crítico jurídico sobre la responsabilidad prevista en el artículo 373 del COIP del adulto mayor que vive desamparado en un área rural en donde no existen agentes de tránsito y que al cruzar la vía pública sea el causante de un accidente de tránsito. En atención al nivel de la investigación, se encuadra dentro del tipo explicativo de la responsabilidad de los adultos mayores en caso de accidentes de tránsito, cuando no cuentan con la asistencia debida, de conformidad con lo establecido en el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

El tipo de investigación es documental, utilizándose la técnica del análisis documental, por medio de la recolección e interpretación de los instrumentos doctrinarios, legislativos y jurisprudenciales que permitan arribar al tratamiento jurídico tanto teórico sobre la responsabilidad prevista en el artículo 373 del COIP del adulto mayor que vive desamparado en un área rural en donde no existen agentes de tránsito y que al cruzar la vía pública sea el causante de un accidente de tránsito.

## **Presentación y Discusión de resultados**

### **1. Grupos de atención prioritaria constitucionalmente reconocidos:**

Se anota como antecedente de la protección de las personas adultas en América Latina, la Constitución Política de Costa Rica de 1948, la cual en el artículo 51 incorpora el término “anciano” como sujeto del derecho a la protección por parte del Estado, junto a la familia, la madre, el niño y el enfermo desvalido.

Se cita igualmente como antecedente, el artículo 46 de la Constitución de Colombia de 1991 que expresa bajo una consideración de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad y la familia, la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad, promoviendo su integración a la vida activa y comunitaria, aunque a tenor de esa norma, es el Estado a quien le compete garantizar los servicios de la seguridad social integral y el subsidio alimentario en caso de indigencia.



En el caso de la Constitución de la República del Ecuador de 2008, incorpora, bajo una visión de Derechos Humanos, en el artículo 36 por un lado, la determinación etaria de cuándo se entiende que la persona es adulta mayor, lo cual ocurre con aquellas personas cuando hayan cumplido los sesenta y cinco (65) años de edad; por otro lado, estos adultos mayores tienen derecho a recibir atención prioritaria y especializada, tanto en el ámbito público, como en el privado, de manera especial en lo que concierne a la inclusión social y económica, y la protección contra la violencia.

La Ley Orgánica de las Personas Adultas Mayores del Ecuador del año 2019 consagra que para hacer efectivos sus derechos, bastará que la persona presente su cédula de identidad, pasaporte o algún documento que demuestre su identidad y la edad, exceptuando a la persona adulta mayor que se encuentre en situación de movilidad humana, en situación de callejización, abandono absoluto o cualquier condición de vulnerabilidad; sin perjuicio de que las personas adultas mayores que pertenezcan a comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades que pudieran tener otro medio de prueba al descrito anteriormente atendiendo a su especificidad intercultural.

En este sentido, el Estado se plantea a garantizar los siguientes derechos (artículo 37):

1. La atención gratuita y especializada de salud, así como el acceso gratuito a medicinas.
2. El trabajo remunerado, en función de sus capacidades, para lo cual tomará en cuenta sus limitaciones.
3. La jubilación universal.
4. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.
5. Exenciones en el régimen tributario.
6. Exoneración del pago por costos notariales y registrales, de acuerdo con la ley.
7. El acceso a una vivienda que asegure una vida digna, con respeto a su opinión y consentimiento. (Ley Orgánica de las Personas Adultas Mayores, 2019)

Díaz Tendero (2019) enfatiza que la concepción tradicional ha sido entender y reconocer la vejez como una etapa de carencias y vulnerabilidades, aunque sin ignorar o desconocer esta realidad, el enfoque de derechos humanos trasciende esta percepción, eliminando las asociaciones forzosas entre vejez y carencias, así como entre vejez y vulnerabilidades.

El enfoque de derechos humanos consiste en que el derecho internacional es el marco conceptual aceptado y capaz de obtener un sistema coherente de principios y reglas que guíen la doctrina y la jurisprudencia, así como las políticas públicas, tanto en el diseño, como en la implementación y evaluación de las mismas. La supremacía del derecho internacional está relacionada con o es impulsada por el movimiento jurídico transnacional, que en los últimos años apoya consistentemente –desde los organismos internacionales gubernamentales y no gubernamentales, así como desde sectores académicos y asociaciones nacionales e internacionales de la sociedad civil– la justiciabilidad de los derechos humanos. (Díaz-Tendero Bollain, 2019)

Teniendo como trasfondo de este reconocimiento a la especial protección, los principios constitucionales del Estado Social de Derecho, la dignidad humana y el principio de solidaridad; aunque se deberá atender al respeto de la independencia y autonomía de los adultos mayores como sujetos de derechos. “No obstante, la realidad en muchos países evidencia ello no se respeta y el principal problema que enfrenta este grupo, es la discriminación debido a su edad.” (Miranda Bonilla, 2021). Se hace referencia al concepto de ciudadanía social, a la cual todos, incluidas las personas mayores, tienen derecho.

La ciudadanía social se refiere a los derechos al bienestar y seguridad económicos y se ubica en el siglo XX, con la extensión del sistema educativo y los servicios sociales del Estado de Bienestar. Entre los derechos sociales figuran: el derecho a un empleo y a un salario, a la protección social (jubilación, seguridad social, desempleo, bajas laborales por enfermedad, maternidad o paternidad, accidentes laborales), a una vivienda, a la educación, a la sanidad, a un medioambiente saludable, acceso a la cultura y a todos los ámbitos de la vida pública. (Díaz-Tendero Bollain, 2019, pág. 68)

A la situación propia de la edad, Russo y Klein (2020) destacan que los niveles educativos de los adultos mayores son extremadamente deficitarios, en los países latinoamericanos se estima que los adultos mayores que residen en áreas urbanas apenas han completado seis años de estudio, es decir, no más que el ciclo primario. “A este “analfabetismo” estructural se unen índices alarmantes de pobreza. Más de la mitad de los países latinoamericanos mantienen a sus adultos mayores urbanos en una línea de pobreza del 30%. Este porcentaje se agudiza en las áreas rurales.” (Russo & Klein, 2020, pág. 150)

Son todos estos elementos el epicentro de la mayoría de los abusos y vulnerabilidades por parte del entorno familiar y de los terceros hacia los adultos mayores, y que deben ser atendidos por parte de las autoridades públicas, en los Estados democráticos que se sustentan sobre la base del respeto de la dignidad humana. Bajo la premisa del Estado de bienestar éste resulta ser el único responsable de ofrecer recursos que mitiguen situaciones de vulnerabilidad social de las personas mayores. (Amezcu-Aguilar, Alberich-Nistal, & Sotomayor Morales, 2020)

En el caso del Estado ecuatoriano, la atención a las personas adultas mayores resulta ser prioritaria y especializada, de conformidad con la perspectiva de derechos humanos, que busca identificar los diferentes factores que generan las desigualdades y la vulnerabilidad, que han sido anotados por la doctrina en los siguientes términos:

- 1) clase social o ingreso,
- 2) el género,
- 3) el grupo étnico de pertenencia,
- 4) el tipo de localidad en la cual tiene su residencia (rural/urbana),
- 5) la región, independientemente de otros elementos que condicionan la vejez como la salud física y psicológica, las redes y los medioambientes tanto físicos como sociales, que pueden resultar más o menos favorables.

Segura y otros (2017) sostienen que conforme a estudios realizados las personas mayores de sesenta años tienen el doble de riesgo de morir por accidente de tránsito que las menores de sesenta, por lo que, sin lugar a duda, estos datos sitúan a los adultos mayores en una población de riesgo alto de fallecer en sucesos de tránsito, bien sea que se encuentren como conductores o como peatones, e incluso solo por el hecho de “encontrarse allí”, tal como aconteció el 28 de noviembre de 2021, cuando un adulto mayor falleció atropellado por bus en el interior de la terminal terrestre de Portoviejo, según información hemerográfica, el vendedor ambulante de roscas de setenta y siete años que se apoyaba para caminar en un bastón de madera, el cual también quedó destrozado tras el siniestro, murió arrollado por un bus de transporte intercantonal. (El Universo, 2021)

La protección estatal en el Estado ecuatoriano en favor de las personas adultas mayores no se limita a sólo cuidar para que no sean víctimas de accidentes de tránsito, sino también a que reciban atención diferenciada para los servicios de salud, a acceder a espectáculos públicos con un descuento del cincuenta por ciento, sino que a través del Ministerio de Inclusión Económica Social desde el mes de diciembre de 2021 aquellos adultos mayores que sean identificados que viven en situación de vulnerabilidad, pobreza o extrema pobreza de beneficiarán de una pensión mensual, sin embargo esa institución afirma que no ha logrado identificar cuantas personas mayores de 65 años viven en situación de vulnerabilidad.

El titular de esa cartera de Estado ha propuesto una tabla de pensiones alimenticias para que sean asumidas por los familiares más cercanos como hijos o nietos, direccionando esa obligación a los familiares de hasta cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, con la finalidad de que se pueda disminuir las brechas que se acentuaron en la pandemia COVID-19, sobre todo entre los adultos mayores, que se visibilizó incluso cuando varios cuerpos no eran retirados por el abandono en el que vivían, lo que igualmente ha ocurrido cuando estas personas son atropelladas y trasladados a un hospital público en donde permanecen sin que sus familiares se acerquen a preguntar sobre su situación de salud; ha presentado además una propuesta orientada a que éstas personas puedan proponer demanda de alimentos a sus hijos y de esa manera compartir en cierta manera la responsabilidad del cuidado y protección con una pensión alimenticia mínima.

## **2. Participación de las personas adultas mayores en accidentes de tránsito:**

Seijas y otros (2019) indican que los niños, peatones, ciclistas y personas mayores son los usuarios más vulnerables de las vías públicas y quienes representan casi la mitad de las muertes en las carreteras del mundo, a lo que se le añade que, con el envejecimiento poblacional observado, tanto en los países desarrollados como en aquellos en vías de desarrollo, el trauma en los ancianos se ha convertido en un problema de salud pública.

Escanés (2020) destaca que los eventos o sucesos viales con resultados en lesiones y muertes de los transeúntes o peatones representan uno de los problemas de salud pública más preocupantes, puesto que, a nivel global, y dice:

Este fenómeno sigue una tendencia creciente que actualmente alcanza la cifra de 1,35 millones de muertes cada año (más de 154 personas por hora). Dicho incremento trajo como consecuencia que la mortalidad vial pase a ser la octava causa de muerte más frecuente en la actualidad, escalando dos puestos del ranking respecto del año 2000. En América Latina, las defunciones en el tránsito alcanzaron una dimensión epidémica como consecuencia del gran crecimiento urbano e industrial y del aumento de vehículos matriculados. (Escanés, La creencia en la supremacía de la voluntad propia en la violación de normas de tránsito, 2020, pág. 126)

Según la Organización Mundial de la Salud, en el año 2015 el Ecuador, en el contexto Latinoamericano, ocupaba el séptimo puesto en las estadísticas de fallecimientos por accidentes de tránsito y a nivel mundial ocupaba el décimo tercero, en comparación con países de ingresos similares, alarmantemente estos datos no parecen haber sido mejorados, es decir, los accidentes de tránsito en el país siguen ocurriendo con elevadas cifras de personas lesionadas gravemente e incluso fallecidas en el lugar del suceso vial. (Algora-Buenafé, Russo-Puga, Suasnavas-Bermúdez, Merino-Salazar, & Gómez-García, 2017)

De los datos públicos de la Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador (ANT) correspondientes a enero-octubre 2021, el número de personas fallecidas en el sitio fue de 1715 personas, las cuales se discriminan según su edad y sexo en la siguiente tabla, y en gráfico de seguidas se describe la incidencia en el caso de adultos mayores. (Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

**Tabla N° 1. Fallecidos en sitio, según rango de edad, por participante y sexo, acumulado enero - octubre 2021**

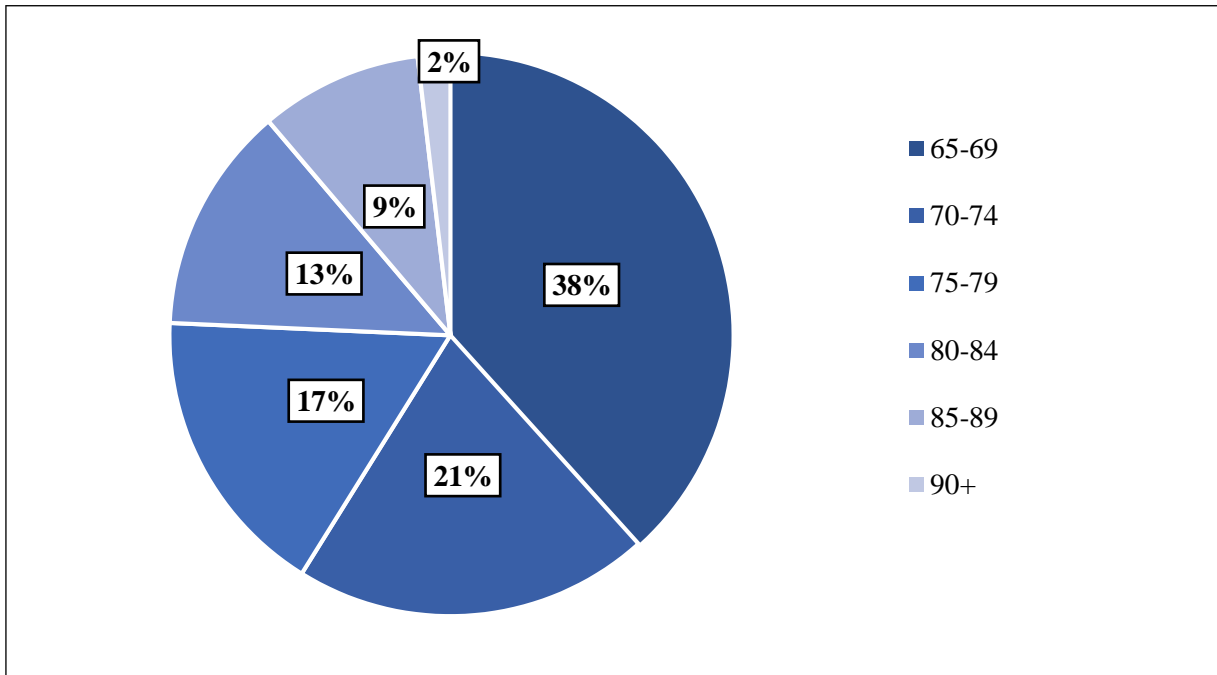
<b>RANGO DE EDAD (AÑOS)</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>NO IDENTIFICADO (1)</b>	<b>ENE - OCT 2021</b>
0-4	25	27	0	<b>52</b>
5-9	18	5	0	<b>23</b>
10-14	16	4	0	<b>20</b>
15-19	49	14	0	<b>63</b>
20-24	152	15	0	<b>167</b>
25-29	155	12	0	<b>167</b>

30-34	129	16	0	<b>145</b>
35-39	115	15	0	<b>130</b>
40-44	78	12	0	<b>90</b>
45-49	42	18	0	<b>60</b>
50-54	52	8	0	<b>60</b>
55-59	60	9	0	<b>69</b>
60-64	33	7	0	<b>40</b>
65-69	38	3	0	<b>41</b>
70-74	14	8	0	<b>22</b>
75-79	10	8	0	<b>18</b>
80-84	10	4	0	<b>14</b>
85-89	8	2	0	<b>10</b>
90+	2	0	0	<b>2</b>
No Identificado (1)	187	18	317	<b>522</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1193</b>	<b>205</b>	<b>317</b>	<b>1715</b>
(1) Personas que no fue posible su identificación en el lugar del evento, ya sea, por falta de documentación, testigos, etc.				

Elaboración propia.

Fuente: (Ecuador, Agencia Nacional de Transito, s.f.)

**Gráfico N° 1. Adultos mayores fallecidos en sitio, acumulado enero - octubre 2021**



Elaboración propia.

Fuente: (Ecuador, Agencia Nacional de Transito, s.f.)

Peñañiel y otros (2018) señalan que en Ecuador los fallecimientos por accidentes de tránsito se deben principalmente a los casos de comportamientos inseguros del conductor y al exceso de velocidad, con mayor frecuencia en los períodos vacacionales y fines de semana, en las principales provincias del país, siendo los grupos más vulnerables los peatones (arrollamientos - atropellos) y motociclistas; pero no se puede dejar de atender la situación particular de los peatones personas adultos mayores que requieren asistencia para cumplir el comportamiento requerido por la normativa vial.

Con relación a los sujetos que participan como agentes activos y pasivos en los accidentes de tránsito, (Montero, 2020) indica que, a nivel individual la mayor vulnerabilidad, dependiente del nivel de atención y de la calidad de percepción del entorno del nivel de movilidad, va a ser mayor para los niños, adultos mayores y personas que transitan bajo efectos del alcohol, sustancias o medicamentos, o en condiciones de fatiga o estrés, o con movilidad

reducida. Súmese a esto los ambientes de tráfico con menos dotación de espacio y los medios de protección para el desplazamiento peatonal.

La movilidad reducida tiene relación directa con la edad, puesto que como advierten (Alfaro Salas, Espinoza Sequeira, Alfaro Vindas, & Calvo Ureña, 2019) a partir de los 60 años, crece la tendencia a dar pasos más cortos, sacrificando el largo del paso por la estabilidad, esto asociado a otros cambios del patrón de marcha del adulto mayor, como una disminución en el balanceo, ausencia del despegue del talón e incremento del intervalo de doble apoyo en el suelo, con lo cual hacen que su marcha sea más lenta, con el propósito de evitar caídas, pero que atenta contra su seguridad en la vía pública que requiere de un desplazamiento más rápido o con una velocidad constante.

Segura y otros (2017) afirman que los adultos mayores han aumentado proporcionalmente en las poblaciones, incrementando el riesgo de morir en situaciones fatales en las vías públicas.

Se necesita de medidas que vayan orientadas a mejorar la eficiencia y sostenibilidad de políticas, programas e intervenciones de seguridad vial (...), y a aumentar la protección en las vías de este grupo de población, acompañadas de temas como el control de la velocidad, uno de los principales factores de influencia en la gravedad y aumento de los accidentes de transporte. (Segura Cardona, Cardona Arango, Berbesí Fernández, & Agudelo Martínez, 2017, pág. 7)

Según datos que informa la ANT, solo a efecto de ilustrar las probables causas de siniestros viales que involucran a adultos mayores, se han tomado las cifras de los tres primeros meses del año 2021, periodo en el cual se registraron 5031 siniestros de tránsito, dejando 3934 personas lesionadas y 517 fallecidos en el sitio. (Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

Ahora bien, de ese total nacional de accidentes viales en 221 estuvieron involucrados personas adultas mayores, y más específicamente 17 sucesos se destacan por estar relacionados con el objeto de investigación, es decir, adultos mayores, aunque la legislación ecuatoriana los considera a partir de los sesenta y cinco años, se han tomado solo para los fines estadísticos, la participación de personas mayores de sesenta años, que se encontraban en condición de peatones o transeúntes y que fueron víctimas de un siniestro vial.



**Tabla N° 2. Siniestros con participación como peatón de personas mayores de 60 años**

MES	CAUSA PROBABLE	CLASE FINAL	ZONA	EDAD	SEXO	CONDICIÓN
ENERO	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	63	Mujer	Lesionado
	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	65	Mujer	Fallecido
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Urbana	80	Hombre	Lesionado
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Urbana	73	Hombre	Fallecido
	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	66	Mujer	Lesionado
	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Arrollamientos	Urbana	62	Hombre	Fallecido
FEBRERO	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Arrollamientos	Urbana	63	Hombre	Lesionado
	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Rural	88	Hombre	Lesionado
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Arrollamientos	Urbana	65	Hombre	Fallecido
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Rural	64	Mujer	Lesionado
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Urbana	84	Hombre	Lesionado
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Urbana	65	Hombre	Fallecido
MARZO	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	60	Hombre	Lesionado
	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	74	Hombre	No Identificado
	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	Atropellos	Urbana	83	Hombre	Lesionado

	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	Atropellos	Urbana	68	Hombre	Lesionado
--	---	------------	--------	----	--------	-----------

Elaboración propia.

Fuente: (Ecuador, Agencia Nacional de Transito, s.f.)

Dentro de las causas de los siniestros del tránsito que incumben como actores principales a los peatones o transeúntes, se subrayan tres:

- 1) Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos;
- 2) No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto; y,
- 3) Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).

Flórez y otros (2018) postulan que los siniestros viales son eventos multicausales por lo que, al considerar únicamente una o dos causas para un siniestro vial, se evaden responsabilidades de factores potencialmente asociados a su ocurrencia, y que se dejan de lado a la hora de estructurar la política pública de seguridad vial, como los factores institucionales o de infraestructura, que indudablemente tienen relación con la gran mayoría de eventos en el tránsito.

En este mismo sentido, (Escanés, Ribotta, & González, 2020) sostienen que la mortalidad vial de los peatones responde a la interacción entre tres elementos del sistema vial:

- a) las condiciones de los vehículos de transporte,
- b) la infraestructura vial y su entorno (diseño de la vía, intensidad del tránsito, estado del pavimento o señalización, entre otros aspectos elementos de la estructura vial) y
- c) la conducta o comportamiento de quienes son transeúntes o peatones en la vía pública (como la violación de las normas de tránsito).

A este último elemento se le debe adicionar que los sucesos de tránsito en los cuales fallece o se lesiona gravemente que se originan por la actuación de los peatones también se encuentran inmersos en las disposiciones de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad

Vial y su Reglamento, que establecen como deberes de actuación o comportamiento en la vía pública de los peatones los siguientes:

- 1) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que para al (sic) efecto se dicten;
- 2) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- 3) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- 4) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- 5) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- 6) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- 7) 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;
- 8) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- 9) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás;
- 10) Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancias, policiales y oficiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y luminosas;
- 11) En el caso de grupos de niños, estos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos columnas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los agentes de tránsito;
- 12) Abstenerse de cruzar la calle en forma diagonal, así como intempestiva o temerariamente;
- 13) Cruzar, tomando las debidas precauciones, en las vías en que no existan cerca: intersecciones, semáforos, pasos cebra, pasos elevados o deprimidos, que permitan un cruce peatonal seguro, siempre y cuando no lo haga en curva de vía;

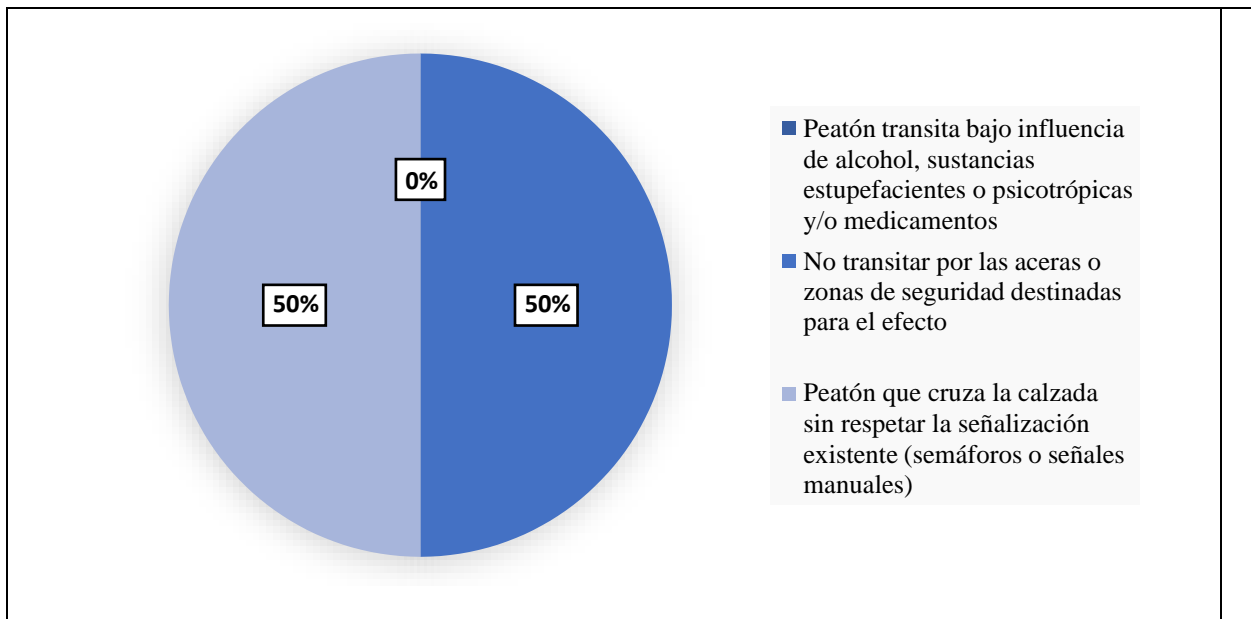
14) Abstenerse de transitar por las vías públicas en las que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad, como son: túneles, pasos a desnivel exclusivos para automotores, así como vías, viaductos y puentes férreos; y,

15) Permitir se le realice las pruebas in situ para la detección de alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas y psicotrópicas por parte de un agente de tránsito. (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008)

Este listado es enunciativo, puesto que se podrán incorporar otros deberes propios a la actuación de los peatones en la vía pública, en instructivos o cualquier otro tipo normativo.

A este respecto, (Moreno Carmona & Durán Palacio, 2018) sostienen que la legalidad del comportamiento humano en las vías y los espacios públicos ubica a los ciudadanos en el centro ideal del reconocimiento de derechos y en la imputación directa de deberes u obligaciones; por lo que, la transgresión a la ley no solo está relacionada con los aspectos subjetivos de la persona infractora en cuestión, sino también con las consecuencias que tiene para la vida, la salud y la seguridad de las personas.

**Gráfico N° 2. Causas probables de siniestros de tránsito de peatones adultos mayores**



Elaboración propia.

Fuente: (Ecuador, Agencia Nacional de Transito, s.f.)

Ahora bien, aunque estas causas probables de los siniestros de tránsito se distinguen por ser cometidas por el transeúnte o peatón, no se puede dejar de lado la actuación del conductor del automóvil o vehículo, motocicleta, camión o bus, que tiene el encuentro con esta persona que se encuentra transitando por donde no debería, irrespetando las señales de tránsito peatonales. En este punto, se debe señalar que en muchos casos el conductor diligente puede salir airoso en estos encuentros, y en caso contrario, si se trata de un conductor bajo los efectos del alcohol u otra sustancia sometida a fiscalización, o conduciendo por exceso de velocidad, o irrespetando las señales de tránsito, el resultado del siniestro parece inevitable.

Por otra parte, aunque los datos de la ANT no discriminan si las personas mayores se encontraban acompañadas, apoyadas o asistidas por otras personas (familiares, amigos o agentes de tránsito), o si se encontraban desasistidos, son datos que permiten describir la situación de vulnerabilidad que tienen las personas adultas mayores que transitan en las vías públicas, sobre todo alarma los resultados en pérdida de la vida o lesiones, que a tan avanzadas edades resultan ser una condena, dada la fragilidad de la condición de salud propia de la edad.

Las políticas públicas en esta materia principalmente buscan atender la prevención, es decir, evitar que ocurran accidentes de tránsito, estudios y campañas dirigidas tanto a los conductores, como a los peatones y público en general se precisan con este propósito. Sin embargo, (Cárdenas-Rebelo & Orozco-Toro, 2020) sostienen que son muy pocas las campañas dirigidas hacia el público adulto como conductores o peatones, con el principal objetivo de prevenir los accidentes de tránsito, sin dejar de lado el suministro de información acerca del derecho de asistencia que corresponde al adulto mayor.

En este orden de ideas, (Urdaneta & León de Álvarez, 2019) señalan que el Estado como garante y protector de los derechos de todas las personas, particularmente aquellas que han sido identificadas como parte de grupos de atención prioritaria y especializada, debe procurar minimizar los riesgos de tener accidentes de tránsito, para lo cual se precisará sean implementadas medidas dirigidas al incremento de la educación vial afianzadas en campañas al respecto; se promueva que las personas utilicen más transporte colectivo y menos su auto particular; se obligue a los conductores, al menos una vez al año, a recibir educación vial; se mejore el estado de las vías y señalizaciones; que se mantenga en mejor estado los vehículos y que se exija un examen más riguroso para obtener la licencia de conducir. (Pacheco Ferreira, 2017) describe con precisión las dinámicas que tienen lugar en la vía pública,

Cuando se analiza el funcionamiento de una vía pública, se nota que hay conflicto entre sus dos funciones básicas: paso y acceso a las actividades. En un mismo momento, muchas personas pueden estar en el intento pasar por el mismo punto de la malla vial con destinos diferentes. Esto refleja las dos funciones básicas del sistema de transporte: movimiento (paso) y parada (acceso). Y esto sucede porque quien llegar a su destino, necesita reducir la velocidad y parar su vehículo, y estas acciones perjudican a los vehículos que quieren seguir adelante. Aumentar el movimiento puede significar también la reducción de la seguridad en el trayecto, tanto de quien conduce, como de quien camina. (Pacheco Ferreira, 2017, pág. 568)

En cuanto a la actitud y el comportamiento de los peatones, éstos son llamados a respetar los espacios para transitar, hacer los cruces o atravesar las vías públicas, así como los lugares y las paradas del transporte público preestablecidas, entre otras prácticas en beneficio de las personas que circulan en las vías públicas, incluyendo el apoyo de los agentes de tránsito cuando sea necesario o se encuentre establecido en la normativa que rige la materia, puesto que tal como

enfatan (González Rodríguez, Cardentey García, Hernández Díaz, Rosales Álvarez, & Jeres Castillo, 2017) la situación de los adultos mayores en sus diferentes entornos de desarrollo e interacción con las dinámicas de la sociedad, conlleva profundos niveles de complejidad los cuales impactan al sistema social y de su gestión pública, que se enfrenta a garantizar los derechos de una población envejecida más numerosa y en permanente incremento.

### **3. Consideraciones prácticas en torno al numeral 5 del artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial:**

Pabón y Delgado (2017) afirman que el envejecimiento poblacional significa un avance para la sociedad, pero a la vez representa un desafío, en este contexto, la persona adulta mayor está expuesta a diversas situaciones de desigualdad y discriminación, por lo cual, como se ha mencionado anteriormente, los hace estar sometidos a condiciones de vulnerabilidad y fragilidad en su vida en general y especialmente, en el tránsito, como peatones que requieren de una atención prioritaria, y asistencia por parte de los agentes de tránsito.

El contenido del numeral 5 del artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en un primer término reconoce tal situación de vulnerabilidad del adulto mayor, así como la tendencia jurídica que requiere una materialización práctica acerca de la protección y cuidado en la vejez por parte de la familia, la comunidad y evidentemente el Estado, por medio de la sensibilización ante las necesidades de las personas ancianas.

Además, el precitado reglamento de tránsito consagra en el artículo 267 otros derechos y la preferencia para las personas invidentes, sordomudos, con movilidad reducida u otras personas con discapacidad, los cuales pudiesen ser o no también personas mayores, además de los comunes a los peatones:

1. Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares;
2. Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas a sus necesidades que garanticen su seguridad; y,
3. Gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos. Es obligación de todo usuario vial,

incluyendo a los conductores, ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce. (Ecuador, Presidencia de la República, 2012)

Se debe tener en cuenta que como afirman (Agudelo Cifuentes, Cardona Arango, Segura Cardona, & Restrepo Ochoa, 2020) la vejez se acompaña de escasa seguridad económica y falta de cobertura en pensiones, en quienes el envejecimiento llega por lo general acompañado de soledad, lo que aumenta la vulnerabilidad social y financiera, en muchos casos por el bajo nivel educativo y la dependencia económica. El abandono de los adultos mayores por parte de su núcleo familiar parece ser una constante, lo cual incrementa el riesgo de vulnerabilidad al cual se encuentran sometidos.

En este contexto, piénsese en una persona adulta mayor, con problemas “normales” de movilidad, es decir, que no requieran del uso de una silla de ruedas u otro mecanismo de apoyo, pero que producto de su precaria movilidad, al proceder a cruzar una calle, por el llamado “paso cebra” es embestido por un vehículo que acelera por el cambio de la luz del semáforo que le permite adelantar. ¿De quién es la responsabilidad en este accidente? Ya que normalmente se asume que el conductor es el responsable porque excede la velocidad permitida o irrespeta las señales de tránsito o luz de alto del semáforo.

No obstante, en casos que es el peatón el responsable de causar el accidente de tránsito, tal como ha sido reconocido por el legislador en el artículo 373 del COIP, corresponderá a éste la sanción penal establecida para el tipo de suceso en particular ocurrido. A esta situación se le debe añadir que en los casos en los cuales el peatón sea un adulto mayor, de conformidad con lo previsto en el numeral 5 del artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, esa persona adulta mayor debería estar asistido de sus cuidadores o personas responsables en su transitar en la vía pública, especialmente, contar con ayuda de los agentes de tránsito al momento de cruzar o atravesar dichas vías. Se podría hablar de una excepción o una atenuación de la responsabilidad, en aquellos casos de poblaciones rurales e incluso urbanas, en los cuales no hay agentes de tránsito que asistan a los adultos mayores, conforme a la norma citada.



Como protección constitucional de derechos fundamentales, la responsabilidad de asistir y ayudar a los adultos mayores en el tránsito corresponde al Estado, que como ya fuera descrito con atención de la reforma constitucional del año 2008:

La responsabilidad estatal se constituye en el contrapeso jurídico establecido a favor de las personas para hacer frente al ejercicio ilegítimo de *ius imperium* estatal que ha vulnerado sus derechos y ante la prestación deficiente de los servicios públicos que le ha causado perjuicios, debiendo asumir el Estado la reparación del daño causado por sus funcionarios en el ejercicio de la actividad estatal (responsabilidad directa) sin perjuicio de repetir lo pagado en contra del funcionario responsable (derecho de repetición), quedando en la responsabilidad personal de los funcionarios las conductas dañosas desarrolladas fuera de la órbita de sus funciones. (Mogrovejo Jaramillo, 2017, pág. 75)

Como se trata de un tema transversal, la atención del adulto mayor, desde una perspectiva psicológica y conductual, el aspecto negativo o poco favorable que se encuentra ligado a este numeral 5 del artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, incorpora con relación al adulto mayor, la figura de la dependencia funcional la cual, como lo hacen notar (Lozano Keymolen, Montoya Arce, Gaxiola Robles Linares, & Román Sánchez, 2018) se asocia con el incremento de los riesgos de mortalidad, pues las limitaciones físicas se relacionan con el desarrollo de comorbilidades, así como con el aumento de la degradación física.

Se deberá tener presente lo anotado por (Paredes-Arturo, Yarce-Pinzón, & Aguirre-Acevedo, 2021) en cuanto a que la ruralidad y la condición de adulto mayor, son factores multiplicadores que conjuntamente conllevan a un grado mayor de vulnerabilidad cognitiva en este segmento de la población, por lo cual prácticas cotidianas como transitar o cruzar una vía pública, se convierten en situaciones de riesgo, convirtiéndose en causas probables de siniestro por no transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto, o porque el peatón adulto mayor cruza la calzada o acera sin respetar la señalización existente, pueden ser semáforos o señales manuales, por encontrarse deteriorado o aquejado su sentido de la vista, por citar un ejemplo.

Adicionalmente, (Calderón, 2018) anota que la depresión de los adultos mayores es más alta en mujeres que en hombres, las viudas, ancianos aislados, pobres y sometidos a estrés

presentan depresión más frecuentemente, siendo que la prevalencia es mayor en las áreas rurales, los cuales se enlistan como factores que agravan el deterioro natural de la edad, tanto físico como mental; y como sostiene (Carrera Yépez , 2020) las personas adultas mayores son especialmente propensas a vivir solas y socialmente aisladas; por lo que ameritan el apoyo de las autoridades competentes a los fines de no causar daños a terceros y a sí mismos que puedan derivar en causales de sanciones penales, por ser los responsables de cometer ilícitos en el tránsito que sean sancionables.

Torres y Flores (2018) aportan que los adultos mayores se encuentran más frecuentemente sometidos a situaciones problemáticas que están fuera de su control, como la enfermedad crónica, la muerte de familiares y amigos, la discapacidad y la cercanía de la propia muerte, especialmente en casos de encuentros con situaciones en el tránsito, ya sea como conductores o como peatones o transeúntes, requiriendo utilizar las estrategias que se centran en el control del distrés emocional asociado a la situación.

Seijas y otros (2019) indican que, por cada muerte debida a un accidente o siniestro de tránsito, docenas de sobrevivientes quedan con algún tipo de discapacidad que puede limitar temporal o permanentemente su funcionamiento físico, tener consecuencias psicosociales o disminuir su calidad de vida, lo cual resulta prácticamente fatal si se trata de una persona adulta mayor; si adicionalmente debe cumplir con una sanción penal por ser considerado responsable del siniestro, evidentemente se estaría desconociendo la protección y atención prioritaria que requiere y así ha sido concebido constitucionalmente.

## **Conclusiones**

La vejez es una realidad para casi todas las personas, sea porque ya se encuentran en esa etapa de su vida o porque convive con una persona mayor, por lo que la protección y garantía de los derechos de estas personas involucran a toda la sociedad y al Estado, en una suerte de corresponsabilidad. Siendo un tópico transversal que incorpora no solo el reconocimiento y protección de los derechos de las personas adultas mayores, por constituir un grupo de atención prioritaria y especial dentro de la Constitución de la República del Ecuador, sino además por las particularidades que tiene el estudio de los siniestros viales, especialmente aquellos que tienen

resultados fatales, que son considerados por las organizaciones internacionales, como un problema de salud pública, que impacta significativamente a la sociedad.

El cuidado diario de las personas adultas mayores corresponde primeramente a su familia cercana, a su comunidad y al Estado. La movilidad por las vías públicas de los adultos mayores, en una situación ideal, debería estar acompañado por otra u otras personas que puedan servirle de apoyo y de asistencia, especialmente al cruzar las calles, anticipar la necesidad de atención en la interacción que ocurre entre los peatones y los conductores de vehículos, a los fines de evitar los siniestros de tránsito que tengan consecuencias fatales, puesto que cuando se trata de adultos mayores, cualquier lesión por muy pequeña que parezca de entrada, puede significar que pierda la movilidad y la independencia.

Sin embargo, son muchos los casos en los cuales se tiene conocimiento del abandono o la condición de desamparo de los ancianos, especialmente en las zonas rurales, requiriendo valerse por sí mismos, y en caso de no poder, deberá contar con la atención prioritaria y especializada del Estado ecuatoriano, según se consagra constitucionalmente, y que en el caso de la movilidad en las vías públicas ha dispuesto conforme al numeral 5 del artículo 265 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se establece la asistencia y el apoyo por parte de un agente de tránsito para poder cruzar las vías públicas. En caso de no contar con esta asistencia, y de ocurrir un siniestro de tránsito cuya responsabilidad la tenga el adulto mayor en su condición de peatón, tal incumplimiento del Estado podría ser considerado como un eximente de responsabilidad y como tal alegado, en atención al contenido del artículo 373 del COIP.

### **Referencias Bibliográficas**

Agudelo Cifuentes, M. C., Cardona Arango, D., Segura Cardona, Á., & Restrepo Ochoa, D. A. (2020). Maltrato al adulto mayor, un problema silencioso. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 38(2), 1-11. Obtenido de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/fnsp/article/view/331289>

- Alfaro Salas, K. I., Espinoza Sequeira, W., Alfaro Vindas, C., & Calvo Ureña, A. (2019). Patrón de marcha normal en adultos mayores costarricenses. *Acta Médica Costarricense*, 61(3), 104-110. Obtenido de [http://actamedica.medicos.cr/index.php/Acta\\_Medica/article/view/1037](http://actamedica.medicos.cr/index.php/Acta_Medica/article/view/1037)
- Algora-Buenafé, A. F., Russo-Puga, M., Suasnavas-Bermúdez, P. R., Merino-Salazar, P., & Gómez-García, A. R. (2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 16(33), 52-58. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/545/54553416004.pdf>
- Amezcu-Aguilar, T., Alberich-Nistal, T., & Sotomayor Morales, E. (2020). Las personas mayores en el Estado de bienestar: las políticas sociales en Alemania y España. *Cuadernos de Trabajo Social*, 33(1), 15-29. Obtenido de <https://doi.org/10.5209/cuts.62550>
- Calderón, D. (2018). Epidemiología de la depresión en el adulto mayor. *Revista Médica Herediana*, 29(3), 182-191. Obtenido de [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S1018-130X2018000300009&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1018-130X2018000300009&lng=es&nrm=iso)
- Cárdenas-Rebelo, A., & Orozco-Toro, J. A. (2020). Publicidad social y su influencia en la percepción de las campañas sociales de prevención de accidentes de tránsito en Ecuador. *Retos*, 10(20). Obtenido de <https://retos.ups.edu.ec/pdf/retos/Publicidad%20social%20y%20su%20influencia%20en%20la%20percepcio%CC%81n%20de%20las%20campan%CC%83as%20sociales.pdf>
- Carrera Yépez, V. (2020). Políticas de protección y cuidado para la población adulta mayor: un análisis desde la economía del comportamiento. En F. Cevallos Tejada, *Un balance crítico sobre los derechos y las políticas públicas para el envejecimiento* (págs. 59-68). Quito: Consejo Nacional para la Igualdad Intergeneracional.
- Castellarin, M., & Caamaño González, L. M. (2020). Implicaciones de la educación artística en la salud, bienestar y calidad de vida de los adultos mayores. Una respuesta al

envejecimiento activo. *Tercio Creciente* (17), 7-20. Obtenido de <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/RTC/article/view/5079#:~:text=La%20educaci%C3%B3n%20art%C3%ADstica%20se%20presenta, envejecimiento%20activo%20en%20la%20sociedad.>

Díaz-Tendero Bollain, A. (2019). *Derechos Humanos de las Personas Mayores*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Ecuador, Agencia Nacional de Transito. (s.f.). *Estadísticas de Siniestros de Tránsito*. Obtenido de [https://www.ant.gob.ec/?page\\_id=2670](https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670)

Ecuador, Asamblea Constituyente. (7 de agosto de 2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento No. 398: <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>

Ecuador, Asamblea Nacional. (9 de mayo de 2019). *Ley Orgánica de las Personas Adultas Mayores*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento No. 484: [https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-06/Documento\\_%20LEY%20ORGANICA%20DE%20LAS%20PERSONAS%20ADULTAS%20MAYORES.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-06/Documento_%20LEY%20ORGANICA%20DE%20LAS%20PERSONAS%20ADULTAS%20MAYORES.pdf)

Ecuador, Presidencia de la República. (2012). *Reglamento a la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

El Universo. (28 de noviembre de 2021). *Adulto mayor falleció atropellado por bus en el interior de la terminal terrestre de Portoviejo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/adulto-mayor-fallecio-atropellado-por-bus-en-el-interior-de-la-terminal-terrestre-de-portoviejo-nota/>

- Escanés, G. (2020). La creencia en la supremacía de la voluntad propia en la violación de normas de tránsito. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales* (86), 125-142. Obtenido de <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/gaescanes.pdf>
- Escanés, G., Ribotta, B. S., & González, L. M. (2020). Evolución del nivel de mortalidad vial en Argentina en el periodo 1998-2017. *Población y Salud en Mesoamérica*, 18(1). Obtenido de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/119018>
- Flórez, C. F., Patiño, C., Rodríguez, J. M., Ariza, L. K., & González, R. A. (2018). Análisis multicausal de 'accidentes' de tránsito en dos ciudades de Colombia. *Archivos de Medicina*, 18(1), 69-88. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/2738/273856494007/273856494007.pdf>
- González Rodríguez, R., Cardentey García, J., Hernández Díaz, D., Rosales Álvarez, G., & Jeres Castillo, C. (2017). Comportamiento de la fragilidad en adultos mayores. *Archivo Médico de Camagüey*, 21(4), 498-509. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=211152085008>
- Lozano Keymolen, D., Montoya Arce, B. J., Gaxiola Robles Linares, S. C., & Román Sánchez, Y. G. (2018). Dependencia funcional y su relación con la mortalidad general en adultos mayores. México: 2001-2015. *Población y Salud en Mesoamérica*, 15(2), 38-68. Obtenido de [https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1659-02012018000100038&script=sci\\_abstract&tlng=es](https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1659-02012018000100038&script=sci_abstract&tlng=es)
- Miranda Bonilla, H. (2021). El juez constitucional como garante de los derechos humanos de las personas mayores. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 71(279), 737-764. Obtenido de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/79010>
- Mogrovejo Jaramillo, D. (2017). La responsabilidad estatal en la Constitución del Ecuador de 2008. *Foro, Revista De Derecho* (12), 71-93. Obtenido de <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/372>
- Montero, G. (2020). Mortalidad por accidentes de tránsito: su determinación social. Distrito Metropolitano de Quito, 2013. *Revista Ciencias de la Salud*, 18(1), 1-20. Obtenido de <https://revistas.uosario.edu.co/index.php/revsalud/article/view/9134>

- Moreno Carmona, N. D., & Durán Palacio, N. M. (2018). Indicadores psicológicos en la conducta transgresora de normas de tránsito. *Investigación y Desarrollo*, 26(1), 140-161. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-32612018000100140](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-32612018000100140)
- Pabón Poches, D. K., & Delgado Meza, J. A. (2017). Maltrato en la población adulta mayor: una revisión. *Espacio Abierto*, 26(2), 245-257. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/122/12252818014.pdf>
- Pacheco Ferreira, A. (2017). Ambiente de trabajo: Una evaluación de riesgos psicosociales y carga de trabajo mental en agentes de tránsito. *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 49(4), 567-576. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-08072017000400567&script=sci\\_abstract&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-08072017000400567&script=sci_abstract&tlng=es)
- Paredes-Arturo, Y. V., Yarce-Pinzón, E., & Aguirre-Acevedo, D. C. (2021). Deterioro cognitivo y factores asociados en adultos mayores rurales. *Interdisciplinaria*, 38(2), 59-72. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/180/18066677004/html/>
- Peñafiel-Gallegos, A., Portalanza-Chavarría, A., Espinoza-Samaniego, C. E., Merino-Salazar, P., & Gómez-García, A. R. (2018). Mortalidad y Años de Vida Potencialmente Perdidos por Accidentes de Tránsito en Ecuador. *CienciaAmérica*, 7(1), 11-21. Obtenido de <http://cienciamerica.uti.edu.ec/openjournal/index.php/uti/article/view/137>
- Rodríguez Calvo, M. D., Gómez Mendoza, C., Guevara de León, T., Arribas Llopis, A., Duarte Duran, Y., & Ruiz Álvarez, P. (2018). Violencia intrafamiliar en el adulto mayor. *Archivo Médico de Camagüey*, 22(2), 204-213. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=211159713010>
- Russo, J., & Klein, A. (2020). La tercera edad en Latinoamérica y México. Un largo transitar entre la ciudadanía y las subciudadanías. *Forum. Revista Departamento de Ciencia Política* (18), 145-165. Obtenido de <https://doi.org/10.15446/frdcp.n18.79546>
- Segura Cardona, A. M., Cardona Arango, D., Berbesí Fernández, D. Y., & Agudelo Martínez, A. (2017). Mortalidad por accidente de tránsito en el adulto mayor en Colombia. *Revista*

*de Saúde Pública*, 51, 1-8. Obtenido de  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67249591019>

Seijas-Bermúdez, V., Payares-Álvarez, K., Cano-Restrepo, B., Hernández-Herrera, G., Salinas-Durán, F., García-García, H. I., & Lugo-Agudelo, L. H. (2019). Lesiones graves y moderadas por accidentes de tránsito en mayores de 60 años. Medellín, Colombia. *Revista de la Facultad de Medicina*, 67(2), 201-208. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0120-00112019000200201](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-00112019000200201)

Torres Palma, W. I., & Flores Galaz, M. M. (2018). Factores predictores del bienestar subjetivo en adultos mayores. *Revista De Psicología*, 36(1), 9-48. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/psicologia/article/view/19473>

Urdaneta, D., & León de Álvarez, M. (2019). Actitud de los conductores involucrados en accidentes de tránsito con daños materiales. Caso de estudio: municipio Libertador del estado Mérida. *Sapienza Organizacional*, 12(6), 182-216. Obtenido de <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/sapienza/article/view/15157>