



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

**EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO POR
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN EN
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL
ESTADO DE QUINTANA ROO**

TESIS

Para obtener el grado de

LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA

Gabriela Fernanda Castillo Hernández

Arleth Dinorah Céspedes Solís

COMITÉ DE SUPERVISIÓN DE TESIS

DIRECTOR DE TESIS

Kinuyo Concepción Esparza Yamamoto

ASESORES

Javier España Novelo

Carlos Moisés Herrera Mejía





UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

Tesis elaborada bajo la supervisión del Comité de Tesis del programa educativo de Licenciatura en **Derecho** y aprobada como requisito para obtener el grado de:

LICENCIADA EN DERECHO

COMITÉ DE SUPERVISIÓN DE TESIS

Director: **Kinuyo Concepción Esparza Yamamoto**

Asesor propietario: **Javier España Novelo**

Asesor propietario: **Carlos Moisés Herrera Mejía**

Asesor suplente: **Ignacio Zaragoza Angeles**

Asesor suplente: **Miriam Garamendi Celis**



好きこそ物の上手なれ

(Suki koso mono no joozo nare)

Para aprender algo lo principal es
que a uno le guste.

-Autor anónimo.

AGRADECIMIENTOS:

El conocimiento y experiencias día con día construyen un escalón que permite alcanzar una de las tantas metas que como estudiante me propuse a lograr, mi agradecimiento va dirigido a cada una de las personas que, con su apoyo, interés y palabras de aliento, me dieron ánimos para seguir adelante y no desistir en uno de mis objetivos en la vida, obtener mi título de Licenciada en Derecho.

Primeramente, doy gracias a dios por permitirme lograr cada uno de mis objetivos, por darme fortaleza para seguir adelante y guiarme por el camino correcto, por cuidarme y protegerme en todo momento, agradezco infinitamente todo lo que me ha otorgado en la vida.

A mi Directora de Tesis, Dra. Kinuyo Concepción Esparza Yamamoto, muchas gracias por ser una de las mejores docentes que con dedicación y ánimos imparte una buena educación y hace de sus clases muy amenas para todos a los que instruye, agradezco sus consejos, orientación y apoyo durante este proyecto de tesis y durante las clases en las que tuve el gusto de aprender con usted direccionando mis conocimientos, debo resaltar que es una excelente profesora, es entusiasta, inspira confianza y que para mí es un gran ejemplo a seguir. Dômo arigatô gozaimashita, sensei. (どうも ありがとう ございました、先生.).

A los Profesores que forman parte de mi Sínodo, Javier España, Carlos Herrera, Ignacio Zaragoza y Miriam Garamendi, agradezco el apoyo, disposición e interés con el que atendieron este proyecto de investigación, durante mi formación académica tuve el gusto de tenerles como docentes quienes incentivaron mi aprendizaje de una forma dinámica, compartieron sus conocimientos e hicieron que mi paso por la universidad sea agradable.

A mis padres, Ricardo Castillo y Consuelo Hernández, agradezco el apoyo y ánimos que me brindan siempre, cada paso que he dado y todo lo que he logrado es gracias a ustedes, las etapas en la vida tienen un inicio y un final y aunque las cosas parezcan imposibles sé que puedo alcanzarlo porque, aunque la nostalgia del inicio me recuerde un pie lastimado la satisfacción del final indicará que obtuve lo que me propuse e independientemente de la situación están para mi alentándome a no desistir y luchar por mis sueños, con todo el corazón les dedico este y todos los logros en mi vida.

A mis abuelos, Fernando Hernández, Jacinta Rivera (†), Manuel Castillo e Isabel Viera, gracias por siempre estar al pendiente de mí y por ser parte de cada momento especial en mi vida, tenerlos como abuelos es y siempre será la luz que me inspira a seguir adelante

con fuerza y determinación, sus enseñanzas las atesoro y llevo siempre en mi mente y corazón siendo un impulso para lograr mis objetivos.

A mi amiga y compañera de tesis, Dinorah Céspedes, hemos pasado por momentos de estrés y cansancio, sin embargo, también nos emocionamos cuando las cosas salían bien, lo que nos motivó a seguir haciéndolo mejor, la manera en que nos acoplamos para desarrollar nuestro proyecto permitió crear la bina perfecta y con ello sacarlo adelante, durante el último año y medio de nuestra carrera pudimos crear una gran amistad y quién lo diría coincidimos en mucho, gracias por escucharme y ser una estupenda amiga, tenemos metas que alcanzar y sueños por cumplir y tengo la certeza de que lo lograremos, Arigatô tomodachi (ありがとう 友達), Gamsahabnida (감사합니다).

A mis amigas de la Carrera de Derecho, Naomi Gómez, Jasibi Bacab, Litz Torres, Blanca Vázquez, Adriana Cortes, Karina Moo, Jessica Vega, Lizeth González, Arletty Alcocer y Aurora García, su amistad es una de las tantas cosas que disfrute durante la carrera, agradezco cada momento que hemos compartido y me alegra poder tenerlas como amigas, pasamos por estrés, momentos de tensión, pero también llenos de mucha felicidad, del mismo modo quiero agradecerles por cada palabra de aliento y por siempre con alegría escuchar y apoyar lo que me propongo.

A mis amigos de la carrera de Lengua Inglesa Yelitza Guerrero, Josué Canul y Yareli Lagunes, les agradezco por apoyarme, por ayudarme a lograr tantas cosas y por ser parte de grandes recuerdos durante la universidad, aprecio mucho los momentos en los que reímos, platicamos y me escucharon, sobre todo cuando me brindaron su valioso tiempo y fueron amables esclarecieron mis dudas sobre lo que en su momento era difícil para mí en inglés.

Finalmente quiero dar un espacio para hacer mención de los momentos en los que tuve oportunidad de alejarme de la tensión, pero así mismo aprender de lo que veía, escuchaba y me entretenía, teniendo una ideología positiva de la vida y retribuyendo en conocimientos y ánimos para seguir adelante, jamás retrocediendo a mi palabra y siguiendo mi camino sin dudas ni miedos, mis pensamientos se apegaron a no rendirme y que detenerme a descansar está bien, pero que jamás debo olvidar brillar y nunca darme por vencida con mis sueños.

Gabriela Fernanda Castillo Hernández.

AGRADECIMIENTOS:

A Dios, el creador de mis padres y las personas que amo. Tu amor y tu bondad no tienen fin, gracias por darme la vida y hacer que lo que algún día fuera un sueño hoy sea una hermosa realidad.

A mis padres, Yolanda Manuela Solís Chuc y José Ángel Céspedes Cruz, quienes con paciencia y dedicación siempre creyeron en mí y me heredaron el tesoro más valioso que puede dársele a una hija: amor, han pasado muchos años desde que nací. Desde ese momento e incluso antes de eso, ya estaban buscando maneras de ofrecerme lo mejor, han trabajado duro, y sin importar si llegaban cansados de su trabajo, siempre tenían una sonrisa que ofrecerme. Sabiendo que jamás existiría una forma de agradecer toda una vida de lucha, sacrificio y esfuerzo constante, solo quiero que sientan que el objetivo logrado también es suyo, y que la fuerza que me inspiro y me ayudo a conseguirlo fue su incondicional apoyo y confianza. Los amo inmensamente, mi familia de tres.

A mi papá, gracias por tu apoyo incondicional en especial por plasmar un pedacito de tu corazón en esta tesis y ayudarnos a ilustrarla de una manera dinámica y creativa.

A Gaby, quien me acompañó en todo este camino y sin esperar nada a cambio, compartió sus conocimientos, alegrías y tristezas conmigo, y se convirtió en mi bina perfecta dándole un sentido diferente a mi vida. Sencillo no ha sido el proceso, lo que en su momento parecía una tarea interminable, se ha convertido en un proyecto que refleja mucho esfuerzo y desvelos, pero sobre todo la pasión que compartimos por este tema, gracias por aceptar trabajar conmigo y demostrarme tu apoyo, brindarme ánimos y consejos siempre que lo necesitaba, definitivamente no pude encontrar mejor persona que tú para compartir tan especial experiencia. Mi cariño y admiración por siempre, amiga ¡Fighting!

A la Dra. Kinuyo Concepción Esparza Yamamoto, quien acepto ser la directora de este trabajo, por ser mi inspiración y guiarme en este camino, gracias por transmitirme sus conocimientos de manera auténtica. Exalto su trabajo y le agradezco con todo mi corazón por ayudarme a culminar el desarrollo de mi tesis con éxito. La admiro profundamente.

A Johony, gracias infinitas por ser un acompañamiento incondicional en mi vida, por estar a mi lado inclusive en los momentos más difíciles, no fue nada sencillo culminar este proyecto, sin embargo, con la ayuda que me has brindado y a la motivación que día con día me dabas, hoy puedo ver los frutos de tanto esfuerzo, pero sobre todo gracias por quererme y regresarme la confianza que había perdido en mí.

A David, quien ha sido mi fiel compañero y me ha brindado su valioso apoyo emocional en este trayecto formativo y quien es mi ejemplo a seguir.

A mis profesores, Javier España Novelo, Carlos Moisés Herrera Mejía, Ignacio Zaragoza Ángeles y Miriam Garamendi Celis, personas de gran sabiduría, quienes aceptaron ser mis asesores, los cuales me han formado y se han esforzado por ayudarme e impulsarme a llegar al punto en el que me encuentro.

A mis compañeros de clase, Mary, Víctor, Liborio, Alejandro, Xavi, Miguel, Alfonso, Vivian, y Karina, quienes se convirtieron en mis amigos y mi otra familia aparte de mi hogar, son parte fundamental en mi vida, mi pañuelo en momentos difíciles y mi equilibrio en los momentos de plenitud. Gracias a su apoyo incondicional y su dedicación permitieron que yo pudiera culminar este hermoso sueño.

Finalmente, agradezco a quien lee este apartado y más el contenido de mi tesis, por permitir a mis investigaciones, experiencias y conocimientos, incurrir dentro de su repertorio de información mental, a lo largo de esta tesis la principal finalidad siempre fue expresar nuestro sentir de la manera más sencilla y dinámica, para que cualquier persona que tuviera al alcance de sus manos el presente trabajo, pudiera entenderlo y comprenderlo con facilidad. De igual manera, quiero hacer una mención especial, a los alumnos de la universidad de Quintana Roo, que por obra del destino se encuentran aquí, si alguna vez alguno llegará a leer esta tesis, quiero decirles que va dedicada para ustedes, sin importar la condición en la que se encuentren actualmente, me consta que es posible lograr lo que se propongan sin importar los obstáculos y por muy imposible que parezca siempre podrán hacerlo y decirles que tomen en cuenta que cuando les digan que el cielo es el límite, recuerden que el cielo no tiene límites.

Arleth Dinorah Céspedes Solís.

Índice

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I. MARCO TEORICO DE LA FIGURA DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

1.1 Teorías explicativas que fundamentan el deber objetivo de cuidado.

1.2 Teoría del funcionalismo.

1.2.1 Claus Roxin y el funcionalismo teleológico-racional.

1.2.1 Günther Jakobs y el funcionalismo sistemático-normativo.

1.3 Teoría del rol.

1.4 Teoría de la causa.

1.5 Teoría de la equivalencia de condiciones.

1.6 Teoría del peatón distraído.

1.7 Teoría de la imputación objetiva.

1.7.1 Teoría de la imputación objetiva según Hegel.

1.7.2 Teoría de la imputación objetiva según Günther Jakobs.

1.7.3 Teoría de la imputación objetiva según Claus Roxin.

1.7.4 Principio de autorresponsabilidad de la víctima.

1.7.5 Principio de confianza.

1.7.5.1 Posición de garante.

CAPITULO II. LA CULPA Y LA IMPRUDENCIA

2. 1 La culpa.

2.1.1 Teorías Objetivas.

2.1.2 Teorías Subjetivas.

2.2 Elementos de la culpa.

2.3 Especie de culpa.

2.3.1 La imprudencia.

2.3.2 Negligencia

2.4 Culpa consciente con representación.

2.5 Culpa exclusiva del peatón.

2.6 Análisis de la Culpa vs el Dolo.

2.7 Repartición de la culpa.

2.8 La punibilidad del delito culposo.

2.9 La imprudencia, concepto y definiciones.

2.10 La imprudencia como elemento base de la acción.

2.11 La imprudencia del peatón.

2.12 La imprudencia como forma de previsibilidad.

2.13 La imprudencia como manifestación de voluntad.

CAPITULO III. EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

3.1 El deber de cuidado.

3.1.1 Conceptos.

3.2 Elementos fundamentales que conforman el deber objetivo de cuidado.

3.3 El deber de cuidado y terceras personas.

3.4 Análisis crítico de los casos concretos para determinar el grado de responsabilidad de los peatones imprudentes en los accidentes de tránsito.

3.4.1 Menores.

3.4.2 Incapaces.

3.4.3 Personas de la tercera edad.

3.4.4 Personas en situación de discapacidad.

CAPITULO IV. OMISIONES EN EL ACTUAL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE QUINTANA ROO Y LA NECESIDAD DE UNA EDUCACIÓN VÍAL COMO HERRAMIENTA DE PREVENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

4.1 Análisis crítico del Reglamento de tránsito del Estado de Quintana Roo.

4.2 La importancia de la educación vial y su concepto.

4.3 Precauciones que se deben tomar en la superficie de rodamiento.

4.3.1 Conductores.

4.3.2 Peatones

PROPUESTAS

CONCLUSIONES

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Introducción

La presente investigación es una muestra del análisis detallado que se ha realizado a lo largo de este tiempo en la sociedad actual y la transformación de esta, en donde, se expone el análisis y los argumentos sobre el tema del deber objetivo de cuidado por imprudencia del peatón en el Estado de Quintana Roo, el cual surge de la preocupación y falta de reglamentación respecto a los accidentes a causa de la imprudencia que ocasionan los peatones en nuestro Estado, que ha tenido como consecuencia una desigualdad entre los sujetos involucrados, es decir, conductor, peatón y en ocasiones, terceros interesados, para ello, es fundamental saber determinar en qué momento una acción se encuentra vulnerando el deber de cuidado, tomando como base fundamental los casos en accidentes de tránsito que en gran medida se presentan por la falta de cultura vial, en cuanto a las características principales del proyecto destacan, la proyección de evaluaciones apegadas a derecho y a la lógica jurídica al momento de determinar la situación legal de un percance en materia de tránsito, del mismo modo, resaltan los principales elementos y conceptos que permiten conocer el trasfondo de cada caso y con ello obtener una visión clara de los resultados valorados objetivamente.

Para conocer de forma sucinta sobre la problemática del tema es de gran importancia mencionar las causas que lo generan, es así que en primer término se presenta el desconocimiento y falta de educación vial, entendiéndose educación vial como el conocimiento que permite seguir y respetar los lineamientos legales, generando una conducta razonable antes de ejecutar una acción sobre la superficie de rodamiento; además se hace hincapié en las causas como el desinterés de las autoridades para una evaluación concreta de los asuntos por accidentes de tránsito, usando inadecuadamente los elementos para resolver e imputar el delito a quien corresponde, por consiguiente en el mismo sentido de desatención por parte de las autoridades, otra causa radica en la poca importancia que le dan a la renovación o modificación de los reglamentos lo cual impide realizar un estudio acertado del percance.

El interés de esta problemática social surge a raíz del concepto del deber objetivo de cuidado, donde se profundizó en la indagación de dicho término por fines académicos y permitió enfocar la idea central del tema de investigación en materia de tránsito, debido a los diversos casos y la desigualdad que apunta a la responsabilidad de los individuos involucrados. Atendiendo a lo expuesto anteriormente, es preciso mencionar que al establecer los elementos de análisis presentados en el proyecto permiten una evaluación

clara, concreta y conforme a derecho sobre la imputación del acto, sin beneficiar a una de las partes.

Por otro lado, en cuanto a la metodología empleada en la presente tesis, se estableció el método deductivo extrayendo conclusiones de teorías planteadas y llegando a casos concretos y específicos, es decir, se basa de lo general a lo particular, atendiendo concretamente todo lo recabado de teorías, principios y conceptos filosóficos y doctrinarios, con ello se determina la idea que apoyara el sentido de la investigación, por otro lado, se implementa como herramienta primordial la técnica documental bibliográfica que puntualmente consiste en los medios de información usados para el desarrollo del trabajo.

A su vez, el objetivo de la presente investigación es analizar la situación del deber objetivo de cuidado por imprudencia del peatón en accidentes de tránsito en el estado de Quintana Roo, lo cual resulta importante, ya que, este tema ha sido muy poco estudiado, es por ello, que el realizarlo se ha convertido en un reto, sin embargo, indagar en las diversas teorías como lo son la teoría funcionalista desde la perspectiva actual, la teoría de la imputación objetiva y la teoría de la causa partiendo del nexo causal, así como demás teorías nos permitieron una mejor comprensión, así como, conocer las raíces del deber objetivo de cuidado, de ello, derivan determinados enfoques que determinan la explicación de conceptos, análisis de las teorías antes mencionadas, así como de la normativa reguladora de la materia y el reconocimiento de resultados sobre grados de responsabilidad e imputabilidad apegado a la legalidad y procedimientos adecuados para resolver el asunto.

Ahora bien, respecto a la hipótesis se enfoca en afirmar que “la aplicación del deber objetivo de cuidado tendría que ser atendiendo a las partes involucradas en un accidente de tránsito, partiendo desde el punto de vista de la imprudencia donde se establece cuando el sujeto actúa de forma negligente o descuidada y sus alcances”.

En el primer capítulo se plantea el marco teórico de la figura del deber objetivo de cuidado y aquellos elementos que componen y dan lugar a un análisis adecuado para la solución de conflictos, es decir, el conocimiento previo a la exposición de datos será basado en fundamentos de juristas y filósofos concedores del tema en cuestión los cuales serán una herramienta de comparación y apoyo para confirmar resultados.

En el segundo capítulo, se analizarán las teorías objetivas y subjetivas, así como los conceptos de culpa e imprudencia que contribuyen al estudio preciso del caso, siendo elementos primordiales que apuntan el sentido de los hechos y conllevan a un resultado

claro con forme a derecho, además de comparar como se presentan frente a los términos de dolo y negligencia respectivamente.

En el tercer capítulo, se expone el enfoque y análisis concreto de casos con relación al deber objetivo de cuidado, enfatizando el grado de responsabilidad derivado de los hechos y los individuos involucrados, es decir, esta sección especificara detalladamente los aspectos que deben considerarse para señalar al responsable o responsables, teniendo una visión parcial sobre los actos que ejecutaron cada uno de los sujetos involucrados.

Y finalmente en el cuarto presenta un análisis crítico del reglamento de tránsito, así como el concepto de educación vial y cómo influye dicho término para redireccionar el pensar de la sociedad y con ello evitar accidentes de tránsito, cabe destacar que este capítulo proyecta una conceptualización clarificada de las recomendaciones para una convivencia adecuada entre conductores y peatones.

**CAPITULO I. MARCO TEORICO DE LA FIGURA DEL
DEBER OBJETIVO DE CUIDADO**

1.1 Teorías explicativas que fundamentan el deber objetivo de cuidado

En el presente capítulo se abordarán las diversas teorías que servirán como un modelo de explicación del objeto de estudio el cual es la fundamentación y el desarrollo de esta investigación, lo que permitirá el conocimiento de nuevos conceptos y las abundantes perspectivas respecto a los temas planteados.

Si bien, el deber objetivo de cuidado se relaciona con toda acción u omisión llevada a cabo por una persona ante una situación de riesgo y en la que dicha persona actúa de modo negligente o descuidado provocando un resultado típico previsible y evitable, consecuentemente resulta indispensable adentrarse en el tema y proponer sus principales teorías que ayudaran a la mejor comprensión y reflexión de este.

1.2 Teoría del funcionalismo

Esta teoría es de gran relevancia para la presente investigación, ya que aporta contenido a diversos y nuevos conceptos que nos permitirán reflexionar sobre el tema. De igual manera, conocer cuáles han sido sus antecedentes y los aportes que han tenido los diversos autores en el transcurso de la historia.

En principio, es necesario conocer de manera general lo que es el funcionalismo, para ello, Ramírez (2016) brinda una definición muy completa:

Método que se enfoca principalmente en la identificación e interpretación de las formas de relación entre los componentes del objeto de conocimiento y de las relaciones del objeto en su contexto. Obliga al estudio de cada categoría dentro del sistema en el que se desempeña, desde el punto de vista de la necesidad a la que responde; por ejemplo: la pena en su sentido, justificación y utilidad, su función ya no dentro de un sistema cerrado de Derecho penal, sino dentro del sistema social para el que existe y por el que existe. (p. 10)

A saber, la teoría del funcionalismo se encarga de replantear algún concepto analizando cada elemento y así, posteriormente obtener un resultado en el funcionamiento del sistema que se esté estudiando en ese momento.

Por consiguiente, resulta necesario mencionar que el funcionalismo ha sido estudiado por diversos autores sociólogos, no obstante, en esta ocasión se abordara desde la perspectiva jurídica. De ahí que, tal como lo establece Daza (1999), es una consecuencia de la teoría

del delito, por lo tanto, cuenta con dos sistemas cada uno con sus respectivos autores y sus diferentes posturas, conocidos como: el sistema funcionalista teleológico-racional propuesto por Roxin y el sistémico normativo como principal aporte de Jakobs.

1.2.1 Claus Roxin y el funcionalismo teleológico-racional

Roxin aborda una corriente conocida como funcionalismo moderado o escuela de la política criminal, donde explica que cuando se habla de poder conformar un sistema abierto, se busca una orientación respecto a las valoraciones de la Política Criminal que se encarga de articular el diagnóstico criminológico y la acción política, lo cual obligara a tener una normativización de los conceptos (Gándara, 1997). Es decir, para Daza (1999) esta teoría “propone que sus resultados conduzcan a lo que en sociología se denomina funcionalismo estructural” (p. 95).

1.2.2 Günther Jakobs y el funcionalismo sistemático-normativo

Cuadrado (1997) se basa en el pensamiento de Jakobs y desarrolla una explicación en cuanto a la teoría funcionalista, la cual “se halla en la voluntad de racionalizar los aspectos teológicos y axiológicos en la construcción del sistema. Se trata de conformar un sistema abierto, analizando además cuales son los valores de referencia de cada categoría” (p. 395). En otras palabras, Jakobs se basa en una rama del funcionalismo conocida como sociológico, lo cual resulta aún más interesante ya que el concibe la norma penal como un hecho social. Es decir, contempla la función de la norma y en base a ella, los conceptos por categorías de la teoría del delito se sustentan de acuerdo con la pena (Daza, 1999).

En consecuencia, estos autores tienen como principal propósito que el derecho penal de alguna manera se pueda adecuar a la realidad social, caracterizada por el rol o las funciones que cada individuo tiene en ella. Es así como, la imputación de los hechos tienen origen de acuerdo con los deberes o responsabilidades que cada persona tenga en la sociedad (Mendoza, 2005).

1.3 Teoría del rol

Lamas Felipe y Scali Lucas (2015) hacen mención acerca de la teoría del rol desarrollada por Günther Jakobs, exponiendo los elementos básicos que este filósofo y jurista alemán considero necesarios para afirmar que el bien jurídico penal garantiza el respeto a los bienes, los roles y la paz jurídica, además presentan la conceptualización que dicho personaje le da al rol, por “rol” se entiende un “sistema de posiciones definidas de modo normativo, que puede estar ocupado por individuos cambiantes” (p. 98).

Ahora bien, la teoría del rol consiste en identificar la acción de cada una de las partes involucradas, es decir, es una estructura que permite delimitar la legitimidad de una conducta, en este sentido se relaciona directamente con el termino de culpabilidad, lo cual determinara la situación de los sujetos, según lo establecido en las normas jurídicas y sociales (Piña, s.f., s/p).

De ahí que, esta teoría apunta al comportamiento como base del actuar, puesto que, jurídicamente se regula el resultado de una acción típica y para ello existen elementos que llevan a determinar el resultado del acto, los cuales también se encuentran establecidos en las leyes; el conductor debe seguir el reglamento de tránsito, en él se estipulan una serie de reglas que el sujeto debe respetar, ahora bien, en el caso de los accidentes de tránsito, aun cuando el conductor se apega a las disposiciones recibe un grado de culpa que recae más sobre este que en el peatón, quien ignora su responsabilidad y toma el papel de víctima; analizando el rol que cada uno debió respetar, la culpa en esta situación no puede ser dividida si la imprudencia nace del peatón, pues así como el conductor se rige por un reglamento, el peatón también es mencionado en este y es necesario considerar estos criterios legales para llegar a una imputación objetiva (Piña, 2021, s/p).

Además, es importante mencionar cual es el rol al que están sujetas las partes involucradas en un accidente de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de tránsito para el Estado de Quintana Roo, como se describe a continuación:

Conductor: Tiene como deber seguir de manera general lo establecido en el Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo de acuerdo con el artículo 74 de dicha ley y específicamente debe atender a lo regulado desde el artículo 129 al 181 del reglamento anteriormente citado.

Peatón: Tiene como obligación seguir las indicaciones de la policía, así como lo establecido en el artículo 99 de esta disposición, además deberá acatarse puntualmente a lo regulado desde el artículo 100 al 108 del Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo.

1.4 Teoría de la causa

Salas (2016, pp. 93-94) define la causa como aquello con lo que se genera un hecho o una cosa y el cual comprende al factor principal que toma en consideración una persona para realizar en forma determinada alguna conducta. De manera que Existen cuatro tipos de causa consideradas en términos filosóficos:

Causa eficiente: por quien se hace algo.

Causa final: por qué se hace algo.

Causa formal: la que hace que algo sea formalmente lo que es.

Causa impulsiva: razón para hacer algo.

Por consiguiente, García (2015) menciona que Jean Domat es quien crea la teoría clásica de la causa y después de él es desarrollada por distintos filósofos franceses que coinciden en un concepto para la “causa final”, la cual se considera como la razón fundamental por la que una persona celebra un determinado acto o contrato (p.107).

De acuerdo con los conceptos establecidos inicialmente, se puede comprender en mayor medida la magnitud que abarca el porqué de algo, claramente esto se puede observar en los casos de imprudencia apuntando a la razón o al origen que propicia un suceso, cuando un peatón actúa imprudentemente la causa nace de la decisión que toma antes de atravesar una avenida o calle que no tenga las condiciones óptimas para la circulación del ciudadano y es aquí donde se ubica la procedencia de la causa.

1.5 Teoría de la equivalencia de condiciones

Es definida como “la causa de un determinado suceso, es la suma de condiciones necesarias para producirlo” (UNAM, s.f., p. 52), en este sentido se refiere a determinadas circunstancias que producen un situación y es valorado de acuerdo a las acciones que lo incorporan.

De acuerdo con Larrauri (s.f.), Stuart Mill es uno de los personajes con mayor importancia en la teoría de equivalencia de condiciones, pues esta se basa principalmente en la teoría de condición de Mill, planteada como la causa de un resultado es toda condición negativa o positiva que interviene en la producción de un resultado; tiempo después fue Buri y Glaser quienes desarrollaron esta teoría recibiendo el nombre de la “teoría de la equivalencia” que consiste en la equivalencia de la condición con la producción del resultado, considerándose causa del mismo, imposibilitando percibir la diferencia entre causas y condiciones (pp.718-719).

1.6 Teoría del peatón distraído

La teoría del peatón distraído posiciona la acción imprudente de la víctima como excluyente de incriminación del hecho, lo cual no puede ser considerado como elemento para

determinar el grado de culpa de cada individuo, sino que, tanto el conductor como el peatón deben recibir de acuerdo a lo sucedido su pena correspondiente y al no vincularse la acción del conductor como causa del hecho, ser eximido de toda culpa (De Espanés y Moisés, 2012, pp. 4-5).

Así pues, Espanés y Moisés (2014) exponen que la Corte Suprema de Justicia de la Nación de Córdoba, Argentina, hace mención de la repartición de la culpa cuando se analizan los elementos que originan el hecho producido en un accidente de tránsito, sin embargo, el Obiter Dictum (razonamiento del juez), expone que “el fin debe aparecer como la única causa del daño y presentar las características de imprevisibilidad e inevitabilidad propias del caso fortuito y fuerza mayor, y en el caso el conductor había realizado una maniobra antirreglamentaria” (p. 6).

1.7 Teoría de la imputación objetiva

La teoría de la imputación objetiva replantea una estructura del concepto del delito, con ello se consideran dos elementos importantes que forman parte esencial de la decisión de responsabilidad penal, estas son: la conducta humana y su resultado típico (UNAM, 2013, p.1), es así como se comienzan a involucrar distintas teorías que ayudan a establecer un argumento sólido del comportamiento típico analizado, tal es el caso de la teoría de la causa, la teoría de equivalencia de condiciones, la teoría del rol, así como la teoría del funcionalismo.

De acuerdo con la (Real Academia Española, 2020, definición 1):

Para la imputación objetiva es preciso que la conducta sea adecuada y cree un riesgo penalmente relevante y que la producción del resultado, por suponer la realización de un riesgo así y no por ir más allá de la ratio legis (razón de la ley), encaje en el fin de protección o de evitación de la norma.

Primeramente, debe considerarse que para atribuirle el resultado de una conducta típica a un individuo es necesario realizar el análisis de las circunstancias del hecho, las partes involucradas, el origen del suceso, el grado de responsabilidad atribuible a cualquiera de los individuos y por supuesto como regula la norma penal la conducta, de este modo se podrá determinar objetivamente la imputación de la persona que resulte responsable.

Ahora bien, es importante conocer los antecedentes que dieron origen a la teoría de la imputación objetiva, para ello a continuación se expondrá el estudio de distintos juristas y filósofos que la desarrollaron e impulsaron.

Esta teoría es interesante ya que a lo largo del tiempo ha servido como principal impulsora del deber objetivo de cuidado por lo tanto ha ido acogiendo diversos conceptos fundamentales. De ello, que (Vélez, s.f.) menciona que esta teoría tiene sus principios del siglo XIX y posteriormente a mediados del siglo XX en Alemania y está directamente relacionada con la teoría antes mencionada. Entre sus principales impulsores se encuentra Hegel en la antigüedad y en la actualidad son Günther Jakobs y Claus Roxin. A continuación, se explicarán sus principales aportes y cuáles fueron sus ideas respecto a este tema.

1.7.1 Teoría de la imputación objetiva según Hegel

Según Vélez (s.f.), esta teoría tiene sus antecedentes en:

La filosofía idealista del derecho cuyo máximo exponente es Hegel. En efecto, el objetivo del concepto de acción propuesto por Hegel y desarrollado por la escuela hegeliana del siglo XIX consistía en imputar al sujeto, de la multiplicidad de cursos causales, sólo aquellos que podían ser considerados como su obra. En este orden de ideas, imputación significaba, en opinión del criminalista hegeliano Berner: “cargar algo objetivo en la cuenta del sujeto”. (párr. 1)

De manera que, la imputación objetiva simboliza la libertad que tiene una persona en el rol social y al mismo tiempo, es el estudio del comportamiento que tiene la víctima en el delito (Kuri, 2013).

1.7.2 Teoría de la imputación objetiva según Günther Jakobs

Ahora bien, una vez viajado al pasado respecto al concepto que se manejaba de la teoría de la imputación objetiva, es necesario abundar también sobre el presente y hablar respecto de los fundamentos otorgados por autores más actuales. De ello que, Kuri (2013) hace referencia a que:

Para Jakobs, la imputación objetiva es un elemento común a toda clase de injusto. Sostiene el catedrático de Bonn que tanto en caso de concurrir dolo como imprudencia es el significado general y, por tanto, objetivo, el que interesa desde el punto de vista social, precisamente porque lo decisivo es que se trata de hechos que producen una perturbación social, y no de peculiaridades individuales. (párr. 3)

En otras palabras, Jakobs se basa en el riesgo que puede haber en el rol de la víctima, pretende encontrar el protagonista que haya ocasionado alguna lesión a un bien jurídico

tutelado, de manera que se busca darle un protagonismo no solo a un posible “culpable” sino a la víctima quien pudo ocasionarse un daño propio.

De ahí que Kuri (2013) menciona un término bastante acertado, la ponderación de derechos en la imputación objetiva que no es más que darle un mayor protagonismo a la víctima, permitir que esta también asuma las consecuencias de sus malas acciones dentro del rol que tiene en la sociedad, es decir, “se valora el comportamiento de la víctima en la intervención del resultado de una conducta típica ponderando los derechos de cada protagonista al momento de violentar la norma penal” (pp. 32-33).

1.7.3 Teoría de la Imputación objetiva según Claus Roxin

Kuri (2013) establece que Roxin es considerado el máximo representante de esta teoría, y que lo que el pretende transmitir es:

La reorientación de la teoría del delito bajo criterios de política criminal, principalmente basados en los fines de la pena; la conducta se fundamenta en su significado social; el tipo objetivo se delimita a través de criterios de imputación normativa, y se engloba a la culpabilidad y a la necesidad de la pena en una sola categoría, denominada responsabilidad personal. (p. 22)

Recapitulando, la imputación objetiva crea un concepto denominado “riesgo”, esto quiere decir que es el comportamiento ya sea de acción u omisión de un individuo, dentro de su rol en la sociedad, en donde existe algo conocido como el riesgo permitido donde “la relación de la conducta que realiza la persona tiene que ver con el resultado ocasionado por ella, no por factores externos o terceros que incrementen la lesión al bien jurídico tutelado por la norma” (Kuri, 2013, p. 23).

Por consiguiente, entre los criterios de imputación objetiva también se encuentran dos principios fundamentales para la comprensión de esta teoría, el primero de ellos es conocido como la autorresponsabilidad de la víctima, mientras que el segundo es el principio de confianza, mismos que se abordaran seguidamente.

1.7.4 Principio de autorresponsabilidad de la víctima

El derecho penal es una ciencia encargada de tutelar los bienes jurídicos, y faculta al estado a impartir sanciones a quien incurra en la violación de estos, cometiendo así lo que se le denomina “delito” tomando en cuenta siempre al sujeto activo (quien cometió el delito), sin embargo, muy poco se habla del rol que la víctima pudiera tener ante esta situación, de manera que se propone hablar de un “redescubrimiento de la víctima” que permitirá:

Indagar las consecuencias que la actuación de la víctima pudiera tener en la determinación de la responsabilidad penal del sujeto activo del delito; buscándose con ello, en sentido general la reducción del ámbito de aplicación de los tipos delictivos, en los casos en los que se entienda que la actuación del titular de los bienes jurídicos afectados como consecuencia. (Alas, 2015, pp. 2-3)

Es decir, al hablar de la materia que compete en esta investigación como lo son “los accidentes de tránsito” le corresponde a la autoridad competente en el ejercicio de sus funciones indagar no solo en las acciones del conductor, sino que en las acciones que realice la aparente “víctima”, ya que se tendría que analizar desde una perspectiva distinta, para tener un panorama más claro y que brinde verdadera certeza jurídica a ambas partes.

Ahora bien, es importante conocer a que se refiere este principio y cuáles son los aportes que se han dado respecto a esta situación, que resulta necesaria para nuestra sociedad. El principio de autorresponsabilidad según (Maraver, 2007) en su tesis doctoral, propone que:

Este principio, que se considera propio de cualquier ordenamiento jurídico que reconozca a los ciudadanos como seres libres y responsables, establece que, por regla general, los sujetos sólo son responsables de su propia conducta y no necesitan adaptar su comportamiento a las posibles conductas incorrectas de otros sujetos igualmente libres y responsables. Es un principio, en ese sentido, que parte de la necesidad de limitar el ámbito de responsabilidad del sujeto frente al ámbito de responsabilidad de los terceros. (p.191)

Si bien Maraver brinda un concepto bastante digerible y fácil de comprender, resulta necesario destacar que el principal objetivo del principio de la autorresponsabilidad es precisamente buscar dentro del rol que tenemos en la sociedad, cual es la responsabilidad de los individuos respecto a sus acciones ya sean correctas o incorrectas, y para ello también es importante saber en qué momento se encuentra un conflicto con “terceros”. De manera que, Alas (2015) expone sus ideas respecto de quien debe responder o en este caso asumir la responsabilidad cuando la víctima es quien se ha puesto en riesgo:

Cuando la víctima interviene junto con un tercero en una actividad generadora de riesgo, éste último no debe responder dado que no puede ser hecho responsable por lo que otro (la víctima) realizó, esto es, no se le puede imputar aquello que es competencia de quien no administró su ámbito de organización de forma cuidadosa. (pp. 2-3)

1.7.5 Principio de confianza

Ahora bien, ya que se sustentó el principio de autorresponsabilidad como limitante de la culpa observando la relación entre la conducta del sujeto y el resultado lesivo, se puede determinar que al intervenir terceras personas se produce una posición de garante dando lugar al principio de confianza, este principio busca fundamentar y determinar la manifestación del deber objetivo de cuidado mediante el actuar de los sujetos que intervienen en un determinado hecho, considerando todos los aspectos que producen el resultado típico, así como la delimitación de la responsabilidad. (Maraver, 2007)

Por consiguiente, de acuerdo con Maraver (2007) establece que este tema tiene por objeto demostrar que el principio de confianza como complemento del principio de autorresponsabilidad, permitirá mediante su desarrollo acreditar la posición de garante y con ello conocer el sujeto responsable del acto (p. 206).

1.7.5.1 Posición de garante

¿Cómo interviene la posición de Garante en los casos de accidentes de tránsito?

Entendiendo la posición de garante como el producto derivado de una acción en la que se pone en riesgo el bien jurídico tutelado, aun sabiendo el resultado consiente de su actuar; la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia de Colombia señala que “es la situación en la que se halla una persona, en virtud de la cual tiene el deber jurídico concreto de obrar para impedir que se produzca un resultado típico que es evitable” (Daza, 2017, s/p).

De acuerdo con lo expuesto anteriormente se presenta la situación sobre los accidentes de tránsito por imprudencia del peatón, en el que el conductor actúa sin dolo y aun cuando toma precauciones al estar frente al volante le es involucrado directamente como el sujeto responsable.

En un caso hipotético en el que se ejemplifica la conceptualización de la posición garante se expone la siguiente: Un menor de 3 años que se encontraba al cuidado de sus padres, se atraviesa frente a un auto, el suceso ocurre en una calle frente a su casa, fue un acto imprevisible en el que el menor queda con graves heridas por lo que los padres proceden legalmente en contra del conductor, en este sentido es necesario analizar cada elemento para concluir quien tiene el deber objetivo de cuidado en dicho caso, pero principalmente se pretende identificar como primer elemento quien tiene la posición de garante, es claro que, si bien, el conductor no reacciono al instante para frenar, los padres tienen la obligación

de vigilar a sus hijos ya que cuidar de la vida del menor a esta edad es parte de su deber, por ello los sujetos responsables del accidente son los padres.

Concretizando, los elementos expuestos en esta sección son importantes para determinar el resultado de la perspectiva que tomara la autoridad competente, es decir, las teorías, los principios y conceptos doctrinarios que brindaron juristas y filósofos en el pasado, son el componente inicial que permitirá un panorama y análisis claro de los asuntos que se presenten en materia de tránsito, por lo que, tomando como base dichas aportaciones en el desarrollo de esta investigación, en el siguiente capítulo se presentan dos partes fundamentales de la evaluación en un accidente de tránsito.

CAPÍTULO II. LA CULPA Y LA IMPRUDENCIA

Este capítulo tiene como objeto de análisis los temas de culpa e imprudencia como elementos que originan el hecho punible en un accidente de tránsito, cabe destacar que los temas de esta investigación son primordiales para clarificar la expectativa que involucra designar el delito a un individuo, basados en el estudio de cada parte que constituye el resultado de la acción.

2.1 La culpa

Primeramente, debe conocerse el concepto de culpa, para ello la (Real Academia Española, s.f., definición 1) lo define como la “Imputación a alguien de una determinada acción como consecuencia de su conducta”, es decir, el resultado del acto provocado por el individuo que actuó con imprudencia o negligencia será responsable de las consecuencias de su comportamiento.

Ahora bien, es conveniente dar realce al origen del concepto de culpa a fin de que se dé a conocer la razón de su desarrollo a lo largo de la historia, en este sentido, de acuerdo con Plascencia (2004) establece que:

El concepto de culpa se origina en la antigua Roma enfocado propiamente al derecho civil. Para algunos autores como Manzini y Alimena, su origen se remonta a Adriano desapareciendo con Justiniano; sin embargo, gran parte de la dogmática penal considera que no existió una concepción de culpa válida para el derecho penal, sino sólo con validez para las controversias de índole civil. (p. 122)

Por otra parte, durante su desarrollo se han planteado diversas teorías respecto de la culpa, de las cuales se expondrán dos a continuación:

2.1.1 Teorías objetivas

Estas teorías “establecen la esencia de la culpa en aspectos externos u objetivos, al margen de la psique del sujeto activo” (Plascencia, 2004, p.122), es decir, se relaciona puntualmente la culpa con las vertientes que dieron como resultado el hecho punible, sin dar tanto énfasis al proceso consciente e inconsciente del individuo.

2.1.2 Teorías subjetivas

Según lo analizado por Plascencia (2004) “se basan en cuestiones como la previsibilidad, la provisiabilidad, la violación del deber de cuidado y el error” (p.123).

Es así que, una vez teniendo conocimiento introductorio del tema, ahora es posible entender que implica la culpa dentro de este proyecto de investigación, sin embargo, para complementar este estudio también es relevante desarrollar los componentes que radican en dicho concepto.

2.2 Elementos de la culpa

Los elementos de la culpa son aquellos que determinarán mediante su análisis la responsabilidad directa de los individuos involucrados, esto es, quien recibe la imputación como efecto del acto típico, ahora bien, Vega (2003), expone seis de estos elementos explicando cada uno de ellos de la siguiente forma:

a) Una conducta voluntaria (acción u omisión).

Evidentemente la voluntad interfiere en cada decisión para ejecutar o no un acto, de ello se producirá un hecho que al ser evaluado demostrará cada teoría expuesta, en otras palabras, Vega menciona que es “Reconocida unánimemente, pues solo del hecho producido por la acción u omisión voluntarias puede originarse un juicio de culpabilidad”.

b) Un resultado típico y antijurídico.

Por lo que se refiere al resultado típico y antijurídico, se debe destacar que dicho elemento deberá encuadrar en los presupuestos de la norma penal, de acuerdo con lo que se encuentre establecido en el ordenamiento deberá ser valorada su conducta, es así que, dicho autor hace hincapié en el concepto de culpabilidad, para referirse al elemento subjetivo del delito como presupuesto de un hecho típico y antijurídico.

c) Nexo causal entre la conducta y el resultado.

Por su parte el nexo causal es considerado como el enlace de la conducta, los hechos y el resultado, para determinar de manera objetiva la imputación del resultado antijurídico, de acuerdo con lo que establece Vega “para poder atribuir el resultado al agente se precisa la relación causal de la conducta con aquel problema tratado con la debida amplitud al examinar el primer elemento del delito”.

d) Naturaleza previsible y evitable del evento.

De igual manera, considerando que un evento puede evitarse o preverse resulta relevante tomar este dato como punto clave para tener una evaluación más completa al momento de establecer un grado de culpa, el autor determina que, “tomando en cuenta la previsibilidad y viabilidad del resultado puede fundamentarse

la violación de los deberes de cuidado impuestos por la ley y la sana razón, pues a nadie puede reprochársele su incumplimiento si el evento era imprevisible e inevitable”.

e) Ausencia de voluntad del resultado.

Generalmente la ausencia de voluntad del resultado se resume a no tener la intención de provocar una situación, sin embargo, este elemento es poco aplicado cuando se trata de los conductores, ya que se tiene la ideología de que el único con responsabilidad vial es este, dicho elemento es identificado por Vega de manera que “en él no existe intención delictiva ya por falta de previsión o por la esperanza de que el mismo no sobrevendría”.

f) Violación de los deberes de cuidado.

Por último se encuentra la violación del deber de cuidado, el cual es un punto básico en el tema de esta investigación, pues cabe resaltar que este implica la responsabilidad de ambos individuos y como tal deben acatarse a todos los elementos planteado con anterioridad para no provocar un hecho antijurídico, respecto a la idea de Vega “la obligación del sujeto de cumplir con el deber de cuidado genera, al realizar la conducta contraria que implica su violación, la responsabilidad culposa cuando con ello se produce el resultado”. (pp. 62-63)

2.3 Especie de Culpa

A fin de que sea posible entender con mayor claridad el tema que abarca la culpa, es necesario exponer su clasificación, es decir, los tipos o especies en los que se desenvuelve, por ende, se presenta cada uno dentro del ámbito de esta investigación.

2.3.1 La imprudencia

Dentro del marco conceptual de la imprudencia, destaca el concepto que le atribuye la (Real Academia Española, s.f., definición 1) definiéndola como aquella “Información o incumplimiento del deber objetivo-general de cuidado o diligencia, impuesto por una norma, escrita o no, de cuidado, procedencia o diligencia que es la norma positiva secundaria”.

Por su parte Ruiz (s.f.) determina la imprudencia como:

Uno de los casos en que no se corresponden la representación y la realidad, o sea, un supuesto error, si es que no se trata más bien de un caso de ceguera ante los

hechos. En contraposición al error en la tentativa, en que el autor imagina una realización del tipo que no se produce, el autor en la imprudencia yerra al no advertir la realización del tipo que va a tener lugar. (s/p)

Retomando los conceptos presentados con anterioridad, es posible ejemplificarlo del siguiente modo, una persona actúa con imprudencia cuando se presenta la idea de cruzar una calle o avenida, en la que no existe algún tope o paso peatonal, toma la decisión de ejecutar la acción aun siendo consciente de que no es lo correcto, en este sentido se presentan distintas variables, que del mismo modo pueden producir distintos resultados, dejando a un lado el producto de dicha acción, el individuo actuó con imprudencia por lo que debe ser acreedor a una sanción, sin embargo, como se ha planteado al inicio de esta investigación todos estos elementos son evaluados hasta el punto en el que resultado es contraproducente para el peatón, dejando más clara la ideología que se presenta ante la situación en un accidente de tránsito.

2.3.2 Negligencia

Ahora bien, en cuanto al concepto de la negligencia es definido por la (Real Academia Española, s.f., definición 1) como la “Omisión de la atención debida por inacción o descuido por acción incorrecta, inadecuada o insuficiente”.

Así mismo Ruiz (s.f.) define la negligencia como:

Una falta de atención, descuido que origina la culpa inconsciente, donde el autor en su falta de precaución, no ha previsto como posible el resultado criminal que ha causado. La falta de precaución ha hecho que el autor ignore o yerra acerca de la naturaleza de lo que hacía de su resultado posible. Es la omisión del autor, al obrar u omitir, de los cuidados debidos que no le permitieron tener conciencia de la peligrosidad de su conducta para la persona, bienes o intereses de terceros. (s/p)

Considerando lo expuesto con anterioridad resulta importante clarificar el contenido de estos conceptos respecto al tema que aborda esta investigación, tomando como ejemplo la siguiente situación, una persona actúa con negligencia cuando es ajeno al resultado típico que podría producir debido a su descuido o ignorancia sobre el resultado, tal es el caso que se presenta cuando por cuestiones de prisa una persona se estaciona incorrectamente y sale de su auto justamente en la línea vial donde pasan los conductores, el resultado de este descuido puede producir desde una lesión hasta la muerte y como es bien conocido a pesar de tener este componente para determinar la culpa del individuo ante dicha

negligencia, regularmente señalan al conductor como responsable directo de hecho típico, muchas veces también es evaluada la situación y se busca tener un arreglo a favor del conductor, sin embargo, esto no debería proceder de ese modo, puesto que el conductor siguió lo establecido a su rol, respetando su espacio de viabilidad.

2.4 Culpa consciente con representación

En temas anteriores se ha ido exponiendo el concepto de culpa, así como sus elementos y las especies en las que se presenta, por consiguiente, se plantea la culpa consistente con representación, la cual se entiende como aquella acción que un sujeto ejecuta con total entendimiento de lo que podría suceder o el resultado que podría producir, pero cree poder evitarlo. Para esclarecer este tema se presentan algunos conceptos de investigadores en el área de la materia penal.

Chang (s.f.) expone la imprudencia consciente, también llamada culpa con representación como aquella que:

Se caracteriza porque, si bien el autor no quiere producir resultado desvalorado alguno, se representa el mismo como posible (conoce que su conducta puede generar un delito); aunque actúa confiando en la no realización del mismo (a diferencia del dolo eventual en el que el sujeto aceptaba o asumía la producción del resultado). (p. 259)

Por su parte Letner (s.f.) considera que:

En la culpa con representación, el sujeto al realizar la acción es consciente del peligro de la misma y del posible desenlace dañoso que puede ocasionar, pero no acepta su resultado sino que por el contrario confía en que mediante sus habilidades personales podrá evitar el mismo. Por supuesto que será reprochable su actitud negligente, pero su reproche será más atenuado ya que no se ha propuesto ir en contra de bien jurídico alguno. (párr. 1)

En base a jurisprudencias recopiladas sobre el tema del dolo eventual y la culpa con representación sobresalen distintas teorías, y una de ellas se enfoca en el tema evaluado (culpa con representación), sin embargo, es aplicada tomando como sujeto de culpa al conductor y bajo este elemento se respalda únicamente el actuar del peatón, pues tal como menciona dicha teoría “Las muertes o lesiones sucedidas en un siniestro automovilístico como producto de una violación del deber de cuidado (sea grave o no) se produce con culpa

con representación” (Pérez, 2017, pp. 216-217), por lo cual, ambos sujetos deberían ser sometidos bajo este mismo criterio teórico.

En este sentido, considerando el tema base de la investigación en la que se enfoca la acción de los sujetos involucrados en un accidente de tránsito, el conductor y el peatón, ambos siguen un rol el cual se comprometen a respetar, esto es, lo que se establece en la ley, del mismo modo, ambos son conscientes del resultado que podría o no producir su conducta, sin embargo, la culpa consciente con representación, hace presencia cuando el sujeto decide ejecutar una acción y cree en sus capacidades para poder evitar lo que supone puede suceder.

En el tema que se tratara a continuación se consideran diversos aspectos que resaltan los elementos de responsabilidad que se atribuyen al peatón por la violación al deber objetivo de cuidado, y al actuar con imprudencia.

2.5 Culpa exclusiva del peatón

Ante todo, se han analizado con anterioridad los conceptos de culpa, deber de cuidado, imprudencia y los sujetos (peatón y conductor) entre otros elementos que componen el estudio adecuado para determinar la cualidad de persona imputable a un individuo, ante ello, es posible resaltar las características de cada uno frente a una situación vial.

El objeto de este tema es hacer hincapié sobre las condiciones en las que el delito se configura de forma exclusiva al peatón, es decir, las circunstancias o modalidades en las que se presenta un accidente de tránsito y como se establece la culpa exclusiva ante dicho sujeto.

Para ello, es importante tener conocimiento sobre la responsabilidad que se le atañe al peatón y de ese modo determinar los componentes que apuntan su actuar como única conducta imputable.

Para deducir responsabilidad del peatón, es preciso que entre su comportamiento y el evento dañoso exista un nexo tan riguroso de causalidad que lleve a la conclusión de que el evento mismo no se habría realizado, o que las consecuencias habrían sido menos graves en ausencia del aludido comportamiento. (Fundación Colombiana de Peatones, 2002, p. 2)

En base a lo anteriormente formulado por la Fundación Colombiana de Peatones, se consideran 3 condiciones por incumplimiento que configuran la culpa exclusiva del peatón las cuales se presentan a continuación:

- El conductor no podía verlo.
- El peatón se movió rápido e inesperadamente haciendo inevitable el choque.
- El conductor no violó ninguna norma.

Por consiguiente, en el estudio de estas condiciones y demás elementos que compone el delito a configurar se determina que:

Para que la conducta de la víctima sea considerada como eximente completa de responsabilidad ésta debe ser exclusiva, única, total. El legislador enfatiza el carácter excepcional al establecer que cuando la víctima aporta en exclusiva la causa del accidente, sea o no culpable, se produce la exoneración del conductor implicado en él. Trata de distinguir que la conducta o negligencia del perjudicado queda al margen de cualquier otra consideración jurídica (...), (De Dios, s.f. p.11).

Concretizando, el estudio de la culpa exclusiva de un individuo determinado se sujetará únicamente cuando este incurra un código de vialidad o actúe sin tener un deber objetivo de cuidado, de ser así debe pagar la pena, en caso de que la víctima muriera en el accidente, la sentencia debería estar apegada a las disposiciones normativas y a los puntos expuestos en esta investigación, considerando que el producto de la acción no se le atribuya al conductor.

En cuanto al tema que se presenta a continuación, se expondrá como se observa la culpa vs el dolo a partir de la conducta de cada individuo, frente a un accidente de tránsito.

2.6 Análisis de la culpa vs. dolo

El objeto de este tema es dar a conocer la diferencia entre culpa y dolo, además de exponer cada elemento como causa de una acción, para ello es de gran importancia detallar el concepto del dolo y precisar en qué aspectos se caracteriza la diferencia con la culpa.

Primeramente, se presenta el concepto culpa, el cual Arellano (s.f.) define como “la posibilidad de prever o previsibilidad el resultado no requerido”, por el contrario, el dolo se puede entender como “la conciencia de querer y la conciencia de obrar, traducidas éstas en una conducta externa, es decir, es la voluntad consciente encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley prevé como delito”.

En cuanto a lo expuesto con anterioridad es posible entender la culpa como el resultado de la acción en la que no existe una intención de daño hacia un tercero y por dolo, el resultado de la acción con intención de causar daño a un individuo determinado es así que,

conociendo como se presentan ambos elementos se clarifica el contexto que se abordará al evaluarse un delito.

Ahora bien, esta investigación se apega más a la culpa como característica esencial al momento de determinar la imputabilidad de un delito en situaciones de accidentes de tránsito, sin embargo, el dolo puede presentarse y no está alejado de ser considerado en estos casos, pues hay quienes actúan con el fin de perjudicar a otros.

Para conocer los antecedentes de la denominación sobre del dolo Arellano (s.f) se adentra a sus orígenes exponiendo lo siguiente:

La voluntad criminal constituida por la conciencia de querer y por la conciencia de obrar traducidas en una conducta externa es el dolo que en el Derecho Romano Justiniano se denominada “dolus”, “dolus malus”, “propósitum”. Significaba la intención encaminada al delito conciencia del hecho criminoso que iba a cometerse. En el derecho canónico el dolor se expresó con las palabras “dolus”, “volutas”, “sciens”, “malitia” por eso el dolor equivalió a la malicia, astucia. En fin, el dolo consiste en la voluntad de cometer un acto sabiendo que es punible es una posición de voluntad distinta de la actuación voluntaria que es la acción.

Para finalizar el tema en cuestión, debe quedar claro que la culpa se somete a los actos imprudentes por no existir un pensamiento dañoso hacia otro individuo, algo que en el dolo si se procesa antes de ejecutar un acto, pero no debe descartarse la idea de dicho elemento como causa de un accidente vial.

2.7 Repartición de la culpa

Una vez determinados y analizados los conceptos de culpa, es relevante hacer mención sobre la manera en que se lleva a cabo la repartición de la misma, y de este modo conocer en que consiste, así como la qué manera se aborda este tema en el Estado, respecto al peatón imprudente en accidentes de tránsito.

De ello, que, para determinar la culpa (para poder repartirla), es necesario tomar en cuenta dos factores tal como lo establece Arias (2014) “las presiones sociales que se le pueden achacar al autor y las cualidades perturbadoras del autor que deben ser soportadas por terceros” (p. 32). De ahí que, es preciso señalar en primer lugar a que se refiere Arias con la expresión “presiones sociales”, es decir, el hace referencia a la influencia que ejercen terceras personas sobre las actitudes o comportamientos, en este caso del autor del

accidente (peatón). Ahora bien, respecto a la segunda expresión, se refiere a los daños que sus actos pudieran causar, por ejemplo, el daño a un bien jurídico a terceros (conductor).

A su vez, Arias (2014) afirma que:

La cuestión no es entonces si el autor tenía una posibilidad de actuar de otro modo, sino si es posible otra alternativa de organización social preferible; si la respuesta es negativa, se le asigna al autor una alternativa de comportamiento, y se le reprocha que no la haya utilizado. (p. 32)

De ahí que, este concepto afirma lo postulado con anterioridad, es decir, si el peatón actuó de manera imprudente provocando un accidente de tránsito, se le atribuye la culpa, como consecuencia de su conducta al violar el deber de cuidado, debido a que pudo prever y de esta manera evitar ocasionar un accidente.

Consecuentemente, existen diversas circunstancias que orillarían a una persona a cometer un ilícito, sin embargo, es importante saber cuál es el grado de culpabilidad o a quien se le atribuiría esta. A su vez y citando de nueva cuenta a Arias (2014) define de manera precisa el concepto de repartición de la culpa:

Reparto de competencias, o dicho de otro modo, determinar la culpabilidad es determinar a quién le incumbe llevar la carga de la solución del conflicto, aislando al autor como condición del hecho frustrante y trasladando el conflicto desde el ordenamiento a un subsistema. (p.32)

En otras palabras, al momento de repartir la culpa es necesario determinar quién ha provocado el daño, es decir, quien haya cometido el acto (peatón) deberá ser puesto a disposición de las autoridades correspondientes, en consecuencia, de la inobservancia de la norma, así como la imprudencia de su actuar.

2.8 La punibilidad del delito culposo

Una vez abordado diversos conceptos respecto a la culpa, resulta necesario saber cuáles son los elementos para determinar la punibilidad.

En principio es importante saber de dónde deriva el concepto de “punibilidad”, es decir, para poder entenderlo de mejor manera, es necesario hacer alusión a la estructura del delito, saber que para hacer un estudio dogmático de casos penales ha resultado conveniente basarse en la “teoría pentatónica”, la cual se compone de cinco elementos y su principal

función es poder definir un delito de manera positiva o negativa, de ello que la punibilidad encuentra su dentro de los elementos positivos.

Ahora bien, una vez expuesto lo anterior, es preciso brindar un concepto de punibilidad que según (Calderón, 2015, p. 42) “es la amenaza establecida en el tipo por la comisión del delito, siendo la consecuencia que deriva de una conducta típica, antijurídica y culpable”. En otras palabras, la punibilidad es la posibilidad de poder aplicar alguna pena o sanción jurídica, cuando se comete algún acto ilícito. Por ende, este concepto tiene una principal función y por lo cual a continuación se desarrollarán temas respecto a la imprudencia y las consecuencias que ella conlleva.

En concordancia con lo antes expuesto, actualmente el Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Quintana Roo vigente, establece en su artículo 54 que:

En los casos de delitos culposos, se impondrá la cuarta parte de las penas y medidas de seguridad asignadas por la ley al tipo básico del delito doloso, con excepción de aquellos para los que la ley señale una pena específica o un tratamiento diverso regulado por el ordenamiento legal distinto a este Código. Además, se impondrá, en su caso, suspensión o privación definitiva de derechos para ejercer profesión, oficio, autorización, licencia o permiso, por un término igual a la pena de prisión impuesta. Siempre que al delito doloso corresponda sanción alternativa que incluya una pena no privativa de libertad, aprovechará esta situación al responsable del delito culposo.

De igual forma, en su artículo 55 establece en qué casos será contemplado un delito culposo, empero, aun no existe norma que contemple la imprudencia del peatón como tal. Si bien es cierto que, la mayoría de las situaciones que se presentan en accidentes de tránsito son de forma culposa, la norma aun no regula la imprudencia o negligencia del peatón, sin embargo, es fundamental que sus malas acciones sean merecedoras de una pena, lo cual resulta preocupante ya que los peatones están teniendo cierta ventaja respecto a los conductores, es por ello que el principal objetivo de esta investigación es desplegar todas las situaciones posibles y crear un sustento de por qué el peatón no debería ser inimputable cuando su conducta ha sido imprudente. En este sentido, a continuación, se expondrán conceptos relevantes con referencia a todo lo citado.

2.9 La Imprudencia, concepto y definiciones

De acuerdo con lo ya establecido anteriormente en la presente investigación, se entiende que la imprudencia es consecuencia de no respetar lo que se encuentra plasmado en una norma. Sin importar cual sea el rol que una persona tenga, debe ser cuidadosa de que su actuar sea prudente, ya que, en caso contrario, estaría afectando a terceras personas. De ahí que, es fundamental hacer funcionar las reglas.

Asimismo, Aguilar (2016) expone que “la imprudencia consiste en una acción de la cual había que abstenerse por ser capaz de ocasionar determinado resultado de daño o de peligro, por tanto, es figura de ligereza, un obrar sin preocupación” (p. 133). Es decir, es la falta de cuidado que debe tener todo sujeto en su función y en su actuar con la sociedad.

Igualmente, se define “genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión en alguna cosa” (Yáñez, 2016, p.13), como se puede observar, esta autora define de manera concisa a lo que se refiere la imprudencia, en este caso se habla de una “omisión” la cual encaja perfectamente en el concepto de imprudencia, por ejemplo, cuando un peatón está dispuesto a cruzar la calle en un espacio donde no exista paso peatonal, está omitiendo respetar la norma y la diligencia que este debe tener al actuar con prudencia, lo mejor para estos casos es prever las consecuencias que podrían traer este tipo de situaciones, por más sencillo que parezca, en ocasiones resulta ser lo más peligroso para quien actúa de esta manera.

Ahora bien, una vez abordadas las diversas definiciones de imprudencia, es indispensable exponer que existen dos tipos de imprudencia, de acuerdo con el criterio de Pérez (2012), la imprudencia consciente que es la conciencia de la probabilidad y la imprudencia inconsciente que se refiere a la imprudencia consciente (p.16). Por ello, es importante mencionar la manera más detallada a que se refieren cada uno de ellos.

De manera que, para mejor comprensión, la (Real Academia Española, 2021, definición 1), brinda la definición de ambos conceptos, primeramente, expone la imprudencia inconsciente como:

La infracción del deber de cuidado puede afectar en primer lugar al deber de atención o deber de cuidado interno, es decir, no estar atento y ser consciente del peligro excesivo de la actuación y no prever la posible realización del tipo.

Por otra parte, se presenta la imprudencia consciente, la cual consiste en que “Aunque se haya prestado suficiente atención y se sea consciente de la peligrosidad”.

Por consiguiente, la imprudencia es un concepto esencial en la presente investigación ya que permite concientizar cuales podrían ser las consecuencias de los actos y que tan importante es prever las circunstancias que se pueden presentar. Asimismo, el adentrarse en los diversos ámbitos de esta imprudencia, ayudara a la creación de un criterio propio, así como poder analizar la manera correcta en la que el ser humano debe obrar y siempre apearse a la norma, que en este caso resultaría ser el Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo. A continuación, se abordan los diversos conceptos antes mencionados.

2.10 La imprudencia como elemento base de la acción

Este concepto es expuesto por Campoverde (2018) donde se aborda que dentro de las acciones que interesan al derecho penal se encuentran:

Aquellos actos en que el hombre se excede en la confianza de que el resultado no se ha de producir, a pesar de que estaba a su alcance la determinación que pudo evitarlos, es decir, es su imprudencia la que finalmente determina la materialización de un resultado socialmente no querido. (p. 3)

Por su parte, Maurach (1994) señala que “solo acciones humanas pueden constituir la base de la responsabilidad penal” (s/p), es decir, toda persona cumple con su papel en sociedad y considerando la especie humana como única especie con razonamiento y conciencia, consecuentemente están sujetos a la imputación en caso de incumplir alguna norma. De manera que, el ser imprudente resulta la base de toda acción, por lo tanto, el accionar de las personas debe ser prudente y siempre protegiendo el deber de cuidado que le corresponda.

2.11 La imprudencia del peatón

Actualmente la norma sanciona al conductor que es imprudente y negligente, no obstante, el peatón que comete una falta imprudente o negligente no es sancionado de ninguna manera, ya que este último goza de seguridad jurídica, teniendo así libertad y tranquilidad pese al daño a un bien jurídico e incluso material que ocasiono al conductor a causa de su impudencia y de sus malas acciones por falta de educación vial y la inobservancia de la norma (Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo).

Por consiguiente, Castillo (2019) propone un razonamiento bastante interesante en el cual señala que:

Desde cualquier jurisdicción del mundo que el peatón también es causante de su propia auto puesta en peligro cuando las circunstancias del momento no ameritan

que cruce una vía; así como también indica que el conductor por ser chofer de un vehículo implica que al estar manipulando un vehículo debe extremar sus medidas de seguridad; de lo que se infiere que tanto el conductor como viandante deben extremar sus medidas de seguridad y aplicarse la sanción de acuerdo a ley cuando amerite que el accionar de alguno de los mencionadas infrinja la normativa establecida. (p. 6)

En otras palabras, la imprudencia del peatón se presenta cuando se desatiende o no se cumple correctamente la Ley de Tránsito, debido al desconocimiento de su contenido normativo o por falta de una educación y seguridad vial (Sobalvarro, 2012).

Consecuentemente, el peatón debe tener el mismo cuidado que el conductor, ya que él también puede infringir en la norma y causar un daño. Asu vez, es fundamental contar con una educación vial, sin embargo, eso resultaría una encomienda realmente importante para los legisladores, lo cual le dará las herramientas necesarias para poderse apegar a ella, de esta manera se estaría brindando seguridad jurídica tanto al peatón como al conductor.

2.13 La imprudencia como forma de previsibilidad

Resulta necesario abordar en primer momento el concepto de previsibilidad, lo cual permitirá tener una definición más enriquecida. Por consiguiente, en el artículo de investigación elaborado por Carreño (2019) hace referencia a que la previsibilidad se define desde la culpa, que “es la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho” (p.72). Esto es, el conocimiento o consciencia que tiene el autor para prever que su conducta encuadre en un tipo delictivo.

Ahora bien, una vez desarrollado el anterior concepto, se procederá a abordar a que se refiere la imprudencia como forma de previsibilidad. Desde la perspectiva de Aguilar (2016) expone que “es un juicio de existencia futura totalmente análogo al juicio de existencia pretérita; el ver antes es un resultado de juicio” (p. 39). En otras palabras, la previsibilidad es un elemento psicológico en el actuar de una persona prudente que tiene conciencia y entiende lo que sucede en su entorno, de ahí que, tenga el conocimiento anticipado de algo que tenga como consecuencia la omisión de cuidado.

Aunado a ello, Vallejo (2012) expone un concepto muy completo al respecto:

Esta teoría centra la esencia de la imprudencia en la previsibilidad o prevenibilidad, ya que lo que se debe castigar es, precisamente, que el sujeto ha tenido la posibilidad de prever el resultado dañoso, lo cual es motivo suficiente para reprochar

su conducta. El individuo como miembro de la sociedad en la que convive tiene la obligación y la capacidad intelectual de prever y prevenir hechos que producen menoscabo de bienes jurídicos de los individuos de una comunidad. (s/p)

De ahí que, resulta importante traer a colación lo establecido por Aguilar (2019) “el autor del daño culposo pudo obrar negligentemente o con imprudencia, no previendo las posibles consecuencias de un actuar reprochable” (p. 40). Recapitulando, la previsibilidad juega un papel fundamental ya que las personas cumplen un rol en una sociedad, en la cual tienen la obligación de comportarse de manera prudente y consciente evitando así, un daño como que puedan causar a terceras personas, como consecuencia de sus malas acciones y por omitir un deber de cuidado.

2.14 La imprudencia como manifestación de voluntad

Continuando con los diversos tipos de imprudencia, para este concepto es importante abordar en primer momento el significado de la voluntad que tal como lo define la (Real Academia Española, 2021, definición 1) es la “facultad de decidir y ordenar la propia conducta”, de ahí que para tener voluntad debe existir el libre albedrío el cual permite al individuo de actuar sin que alguien o algo externo pueda obligarlo.

A su vez, y para complementar el concepto antecedente, Vallejo (2012) establece que:

La imprudencia como acción voluntaria que genera un resultado no querido por el agente tampoco resulta precisa, pues, si bien es cierto que, de algún modo, podría aceptarse que en la imprudencia consciente al sujeto le asiste una voluntad de infringir el deber de cuidado, esa voluntad en ningún momento pretende causar un resultado típico. (s/p)

Por consiguiente y poniendo como ejemplo un caso hipotético en donde un conductor va a una velocidad correcta e indicada en el Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo, y de pronto un peatón cruza la avenida previendo la aproximación del vehículo y aun así es su voluntad cruzar poniéndose en riesgo a él y al conductor, de esta manera se estaría ante la presencia de este concepto de imprudencia ya que reúne los elementos que lo componen. El peatón está consciente de que dentro de su actuar hay una posibilidad de que exista alguna consecuencia, por ejemplo, la lesión a un bien jurídico ya sea a él o para otras personas (conductor).

Por otro lado, esta autora establece que esta voluntad no tiene como principal objetivo causar algún daño, sin embargo, hay dos vertientes que se tienen que analizar, empezando

por el rol que tiene el peatón, ya que en su libre determinación el decide cruzar la avenida siendo consciente del daño que puede causar, y, aun si el no quisiera hacerlo, lo hace, está actuando imprudentemente. Caso contrario es lo que sucede con el conductor, ya que en ningún momento este pretende causar algún accidente o incluso poner en riesgo el bien jurídico tutelado del peatón como lo es la vida.

CAPITULO III. EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

Este capítulo es la parte medular del presente trabajo, ya que durante su desarrollo se abordarán temas de gran relevancia para esta investigación los cuales darán paso al análisis general enfocados en “el deber Objetivo de Cuidado”, teniendo como fundamentos casos hipotéticos y reales, que a lo largo del proyecto se han recabado para obtener un conocimiento amplio y claro sobre dicho tema, primeramente, resulta conveniente conocer en que consiste este concepto y como procede o como se presenta en determinados casos, así como las personas que se encuentran involucradas para producir un resultado.

Con el objeto de tener una idea inicial de lo que es “el deber de cuidado” se ha realizado un minucioso análisis sobre las diferentes conceptualizaciones que le proporcionan, sin embargo, todos terminan exponiendo un punto que deja una idea clara y específica, esta se refiere a la prudencia y razonamiento que cada individuo posee, pues aun conociendo que su actuar puede o no producir un resultado lesivo decide ejecutarlo; debe dejarse claro que no todos los accidentes son producidos específicamente por la persona que recibe el daño, sino que muchas veces existen terceros a los que se les apunta como el sujeto que debió ser prudente antes de ejecutar una acción, ya que se les otorga la responsabilidad del deber, en tal sentido para entender más acerca del tema, a continuación se presenta lo siguiente.

3.1 El deber de cuidado.

3.1.1 Conceptos.

Este concepto es indispensable para poder comprender la esencia de todos los capítulos encapsulados en un mismo objetivo, saber y entender que es el deber de cuidado, para que posteriormente, se pueda hacer un análisis concreto de cuando se infringe o en todo caso, cuando se deja de cumplir dicho deber. Para ello, resulta necesario presentar los conceptos de algunos autores que exponen sobre el deber objetivo de cuidado; para lograr un entendimiento claro y conciso sobre el tema se recurrió a la conceptualización que realizaron, Aguilera, Castilla y Torio que seguidamente se plantean.

De ahí que, el deber de cuidado se refiere a el “deber de diligencia exigible al ciudadano en el cumplimiento de las obligaciones a que está sometido” (Real Academia Española, 2020, definición 1). Es decir, el ciudadano al momento de cumplir su rol en la sociedad debe ser consciente y responsable de sus actos, ya que se rige bajo ciertas normas que permiten que viva en sociedad, sin embargo, en ocasiones las cosas no suceden de esta manera,

por el contrario, olvidan las obligaciones que les competen como ciudadanos y se abstienen de cumplir dichas normas, lo cual los lleva a violentar e infringir el deber de cuidado.

Por otro lado, para Aguilera (2019) “es el elemento determinante para la existencia del reproche penal a título de delito imprudente, el tratamiento legal de los delitos culposos de resultado” (p. 5).

A su vez, en palabras de Castilla (2015), se afirma lo siguiente:

El deber de cuidado es un comportamiento que se exige observar a quienes realizan ciertas actividades; él, implica muchas veces la concurrencia de varios sujetos que deben observar cada uno un deber, por lo tanto su determinación, supone la apreciación de otros deberes concurrentes y simultáneos. (p. 42)

Por consiguiente y siguiendo con el planteamiento del rol que tienen los ciudadanos, en la vida diaria, cada quien juega un papel distinto, es decir, cada uno tiene un deber, sin embargo, a pesar de que no todos piensan ni actúan de la misma forma, corresponde a cada uno actuar de manera recta y proba, ya que en caso contrario podría surgir un incidente que no solo implique a un sujeto, si no a más personas, que seguirán cumpliendo su papel y tendrán en dado caso la responsabilidad de exigir y hacer visible a quien le correspondía tener el deber de cuidado, de determinadas circunstancias.

Ahora bien, una vez que ya hemos fragmentado este concepto, es importante, asimismo, conocer cuál es el sentido para efectos de esta investigación, el deber de cuidado debe tener, con ello, se establece que “en sentido objetivo, el cuidado se refiere a la conformación externa de la acción y equivale a la aplicación de determinados medios, es decir, de modalidades concretas de comportamiento para evitar la realización del tipo del injusto” (Torio, s.f., p. 28).

De ahí que, Torio le da un sentido más específico a esta conceptualización, haciendo mención sobre las modalidades de comportamiento que debe tener el ciudadano para no incurrir en un delito, esto es, la sociedad necesita seguir estrictamente las normas establecidas, de no hacerlo podría provocar algún delito que resulte injusto para la persona que se vea afectada por la imprudencia de otra, en su esfera jurídica, o un bien jurídico tutelado.

Por consiguiente, Castilla (2015) sugiere que “el deber de cuidado se extraerá de usos sociales o de la conducta que en el evento concreto debía asumir una persona diligente y

cuidadosa” (p. 33), por ejemplo, al hablar de un evento concreto, se puede analizar desde la perspectiva de un accidente de tránsito, la conducta podría ser la imprudencia de un peatón al cruzar la carretera sin existir un paso peatonal y sin tomar las medidas necesarias, para lo cual, el peatón debió actuar de forma cuidadosa y previendo el peligro que correría al accionar de una manera imprudente, no obstante, ignorando toda norma y reglamento, lo hace, provocando un accidente, es decir, se toman de base estas características para poder desglosar y saber quién tenía el deber de cuidado y de esta manera poder fincar responsabilidades de forma más certera e imparcial, sin embargo, en nuestro estado, esto aun es casi imposible, y ateniéndonos a lo que Castilla propone, resulta interesante poder abordar este tema tan innovador de una manera correcta.

Por consiguiente, una vez analizado los conceptos a detalle sobre el deber de cuidado, resulta necesario abordar los elementos que conforman al mismo, con el objetivo de enriquecer el conocimiento respecto a este tema, que nos permitirá ir creando casos hipotéticos e incluso asemejarlo con la realidad y evaluar cuales han sido los elementos que hemos percibido y desde luego conocer cuál es la postura de diversos autores.

3.2 Elementos fundamentales que conforman el deber objetivo de cuidado.

Como bien se sabe, en la doctrina tradicional abundan las diversas opiniones y criterios propios respecto a determinados temas, sin embargo, en este título, abordamos los más relevantes y los que mayor aportación brindan para el entendimiento del actual tema.

En principio, Castilla (2015), afirma lo siguiente:

Deber de cuidado se determina a partir de dos elementos integradores: uno primero de naturaleza eminentemente intelectual que se manifiesta con la posibilidad de considerar que el agente estaba en posibilidad de prever los efectos del comportamiento haciendo un juicio inteligente; otro de naturaleza normativa, conforme con el cual, no todo comportamiento que según el juicio de previsibilidad, cree un peligro para los bienes jurídicos infringe el deber de cuidado, ello en tanto se paralizaría la sociedad. (p. 14)

De igual manera, Aguilera (2019) establece que el deber de cuidado debe abordarse desde otra perspectiva, es decir, el aborda los elementos como criterios que posteriormente servirán para poder determinar el deber de cuidado. A su vez, considera que se debe diferenciar la infracción del deber de cuidado en dos niveles:

Uno interno y otro externo. Esto es, para configurar el tipo objetivo del delito culposo será necesario verificar una doble falta de cuidado, mediante una conducta que infrinja tanto un deber de cuidado interno, que es el deber de advertir o prever el riesgo de lesión para un bien jurídico; y otro deber externo, que se concreta en realizar un comportamiento tendiente a evitar la lesión del bien jurídico, conforme al riesgo previamente identificado. (pp. 43-44)

De ahí que, este autor concuerda con Castilla, ya que de igual manera plantea dos elementos fundamentales para conformar el deber de cuidado y da una explicación muy entendible al respecto:

Deber de cuidado interno o intelectual:

Consiste en identificar y valorar de manera correcta los peligros que amenazan a los bienes jurídicos, debiendo observar las condiciones en las que tiene lugar, su posible evolución y eventuales modificaciones, además de reflexionar acerca de cómo se puede desenvolver y qué efectos puede producir el riesgo identificado. (p. 44)

Deber de cuidado externo o conductual, el cual “consiste en desarrollar un comportamiento externo prudente, con la finalidad de evitar la realización del tipo culposo, acomodando la conducta a la situación peligrosa previamente identificada” (Aguilera, 2019, p. 49)

En consecuencia, es posible percatarse de que ambos autores concuerdan sobre la existencia de dos elementos, sin embargo, un autor hace referencia a que estos elementos sirven y ayudan para poder determinar el grado de deber de cuidado infringido. Asimismo, siempre tener claro que como primer punto se visibiliza la prevención que se pudo tener ante tal circunstancia y, en segundo término, pero a la par del primero se pretende valorar e identificar cuáles fueron los aspectos que se debieron prever para que el accidente o la situación no pasara e incluso analizar los riesgos que se debieron evitar al momento de accionar.

3.3 El deber de cuidado y terceras personas.

En este apartado se desglosará y puntualizará la perspectiva del deber de cuidado atendiendo a las personas que actúan como terceros, es decir, aquellos que al actuar de forma imprudente propicien un efecto ajeno al peatón y al conductor.

Para entrar en contexto debe exponerse la situación, un ejemplo de lo planteado anteriormente es en el siguiente caso: regularmente cuando los jóvenes salen de la escuela, muchos caminan de regreso a sus hogares, en ocasiones solos o en grupo, en el trayecto a sus viviendas se presentan diferentes circunstancias, al ir acompañados platican, juegan etc. sin embargo, cuando estos "juegos" se salen de control pueden propiciar accidentes, el escenario que se pretende representar es precisamente en la imprudencia que tienen en su actuar dichos jóvenes, pues al ejecutar una acción con o sin la intención de provocar un accidente dependiendo de los hechos producirán un resultado típico, ahora bien, teniendo claro esto, se procede a interpretar lo siguiente: como forma de juego caminan por la orilla de la banqueta dos jóvenes, el Joven A de 17 años tratando de no caer se intenta sostener del Joven B para balancearse, desafortunadamente el Joven B de 18 años pierde el equilibrio y cae sobre la calle, momento en el que un conductor está pasando, por lo que el resultado de dichos actos producen un accidente que provoca la muerte del Joven B, en esta situación ¿sobre quién recae el deber objetivo de cuidado?.

Primeramente, se debe considerar la causa que produjo el accidente, cada hecho es relevante pues llevara a determinar la culpa de los sujetos involucrados, para ello es necesario empezar por el Joven A, este individuo menor de edad a punto de cumplir la mayoría de edad, persona inimputable actuó de manera imprudente, sin embargo, no existe dolo en su acción; enfocando el tema en el deber objetivo de cuidado, este sujeto es una persona capaz de razonar y prever que sus actos imprudenciales pueden producir efectos que dadas las circunstancias son irreparables, es así que, puede determinarse que el Joven A cuenta con el deber objetivo de cuidado en su persona y en las acciones que debe analizar antes de llevarlas a cabo.

Ahora bien, el Joven B, mayor de edad, quien murió a causa de un acto imprudencial, fue consciente de sus actos, teniendo la capacidad de razonar y prever el resultado de su actuar al encontrarse jugando a la orilla de la calle, por lo que este sujeto también contaba con el deber objetivo de cuidado.

Finalmente se encuentra el Conductor, al presentarse esta situación no le fue posible evitar el accidente, pues los hechos ocurrieron rápidamente y de manera repentina, sin embargo, aun con ello también cuenta con un deber objetivo de cuidado, el cual no debería recaer sobre él o el Joven A, ya que la persona afectada, es decir, el Joven B, contaba con la habilidad para concientizar que sus actos no eran prudentes, por lo cual se determina que

el deber objetivo de cuidado es del Joven B añadiéndolo el mayor grado de responsabilidad.

Para tener una idea más específica de los casos en los que se determina el elemento de estudio, se emplea un análisis de casos hipotéticos, así como reales, que ayudarán a entender los momentos en los que se debe emplear, y a que sujetos se le apunta como acreedores de la responsabilidad.

3.4 Análisis crítico de los casos concretos para determinar el grado de responsabilidad de los peatones imprudentes en los accidentes de tránsito.

3.4.1 Menores.

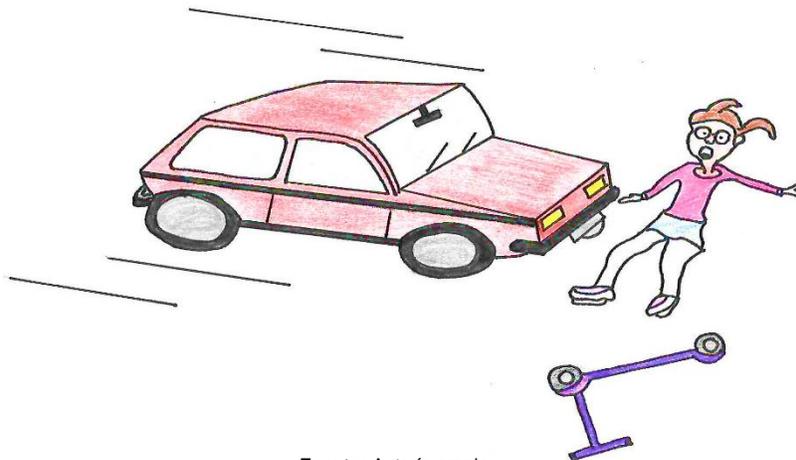
Como consecuencia del descuido de menores, han ocurrido accidentes de tránsito en los que salen afectados tanto el menor como el conductor, dado que el resultado de actos imprudenciales provoca lesiones o en el peor de los casos la muerte; con el objeto de tener una visión concreta de las formas en las que se le atribuye la responsabilidad a un sujeto resulta necesario realizar el análisis de hechos que se presentan en determinados casos los cuales se exponen a continuación.

El día 11 de septiembre del 2017, a la 1:42 pm, un niño de 5 años se encontraba jugando en la colonia Colosio de Playa del Carmen en su “patín del diablo”, a lo que los padres en un momento de descuido no se percataban de los actos del menor, el cual se dirige a cruzar la calle sin precaución, en ese momento una unidad perteneciente al Sindicato Luis Fernández González se encontraba pasando y le fue imposible esquivarlo debido a la espontaneidad del acto, provocando la muerte del niño al instante del impacto; el conductor decide quedarse en el lugar de los hechos y es puesto a disposición del ministerio público para evaluar su caso. (Muñoz, 2017)

Aludiendo a lo planteado, ¿quién es el responsable de esta situación?, haciendo una evaluación pertinente sobre este caso, se determina que, el menor no fue una persona capaz de razonar o concientizar lo que estaba haciendo, sin embargo, los padres lo tenían a su cuidado por lo que estos son quienes tienen el deber objetivo de cuidado y en todo caso la responsabilidad producto de su descuido, en cuanto al conductor aun cuando este lleve una velocidad moderada regularmente es quien paga una multa o condena, lo que no debería proceder de ese modo, en tal sentido para tener parte de la culpa deben considerarse que el conductor:

- Conducía a exceso de velocidad
- Se encontraba en estado de ebriedad
- Actuó con dolo

Primeramente, transitaba sobre una calle en la que no debería ir a alta velocidad lo cual no ocurrió, pero si así hubiera sido, se implementaría la repartición de culpa en donde no recibe la misma sanción que quienes tenían a su cargo el bien jurídico tutelado del menor, por otro lado, en ningún momento se menciona que el conductor se encontraba en estado de ebriedad, finalmente puede entenderse que no existe dolo pues como bien se menciona fue un acto espontaneo que no pudo predecir y aun queriendo evitarlo no le fue posible, además de quedarse en el lugar de los hechos para hacerse responsable, es importante resaltar que muchos sujetos que se encuentran involucrados en este tipo de accidentes se dan a la fuga aun estando en la misma situación que este conductor pues lamentablemente los padres y la autoridad buscan un culpable y no se toman el momento para evaluar el caso desde su raíz.



Fuente: Autoría propia.

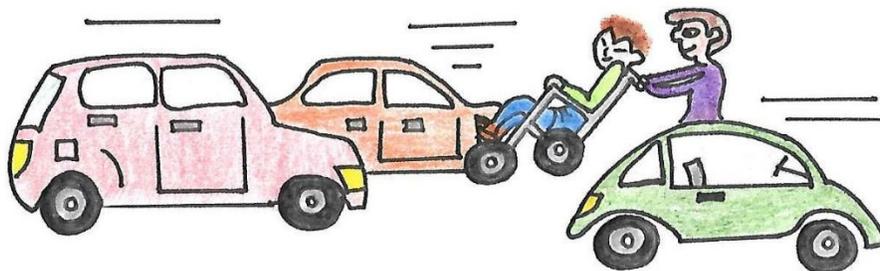
3.4.2 Incapaces.

Antes de mencionar el ejemplo respectivo, surge una pregunta forzosa, ¿Qué es un incapaz? Para lo cual, Martínez (2002), considera que dentro de este grupo se encuentran los “niños menores de edad, ancianos, minusválidos y deficientes mentales” (p. 84). Por consiguiente, es importante reflexionar sobre este sector, ya que, en la mayoría de las ocasiones, estas personas tienden a ser acompañadas en todo momento por alguien más, y debido a que no se pueden valer por sí mismas, la responsabilidad y la obligación de

prever un accidente recae sobre la persona que se encarga de su cuidado, un claro ejemplo de esto ocurre cuando sobre la superficie de rodamiento comprendida entre dos intersecciones controladas por semáforos, sobre la Avenida Insurgentes con Rojo Gómez, en la Ciudad de Chetumal, Quintana Roo un padre de familia cruza en sentido contrario a toda velocidad con su hijo, el cual se encontraba en una silla de ruedas, cuando el semáforo marcaba color verde, en ese momento un carro se aproxima a ellos, pero logra frenar de manera rápida.

En este caso, existen puntos relevantes a tratar, en primer momento el padre debe velar por la seguridad de su hijo, ya que como se comentó anteriormente este se encontraba en un estado de interdicción, aunado a ello, debido a que su hijo se encontraba en una silla de ruedas, este no puede ir a una velocidad tan rápida, ya que ambos siguen siendo peatones, tal como lo establece el artículo 106 del actual Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo, el cual de manera puntual establece “Los inválidos o niños que se desplacen en sillas de ruedas o artefactos especiales ya sean guiados o autoguiados, no deberán transitar en la vía pública a mayor velocidad que la de marcha normal de los peatones”, ahora bien, como se puede observar en el presente caso, quien tiene el deber de cuidado y la responsabilidad es el padre, ya que el hijo en ningún momento podría ser responsable de dicho acto, ya que él está siendo guiado, y en caso de que el conductor por alguna causa externa no hubiera podido frenar, no sería justo que la responsabilidad cayera sobre él, ya que el que actuó imprudentemente sería el padre. Consecuentemente, existirán ocasiones en donde terceras personas tendrán que compartir la responsabilidad por ser imprudentes y poner en riesgo la vida de alguien más.

Ahora bien, una vez abordado el tema anterior, también es fundamental hacer mención a las personas de la tercera edad, ya que es un núcleo que tiene gran relevancia en nuestro estado, esto en cuanto a que el traslado en ocasiones puede ser difícil para ellos, es por eso que el siguiente tema necesita ser mencionado.



Fuente: Autoría propia.

3.4.3 Personas de la tercera edad.

Notablemente es posible percatarse de las necesidades de las personas de la tercera edad cuando se les ve cruzando una calle u avenida muy transitadas, estos ya no cuentan con la misma facilidad de trasladarse y presentan dificultades tanto para ver como para escuchar, en tal situación las autoridades tendrían la responsabilidad de velar su cuidado pues esta parte de la población es vulnerable enfatizando en problemas de la vialidad peatonal; es así que uno de los principales factores que provocan los accidentes en las que si involucran conductores y personas de la tercera edad es por la falta de medios seguros de tránsito peatonal, es decir, al no existir los suficientes espacios para circular de forma segura es más probable que se produzca u accidente, esto tomando en cuenta que, si un paso peatonal se encuentra a 100 metros, es más fácil para una persona joven trasladarse adecuadamente al otro lado de la calle a diferencia de una persona adulta que tal vez no le sea posible caminar mucho y por ello decida cruzar donde debería hacerlo.

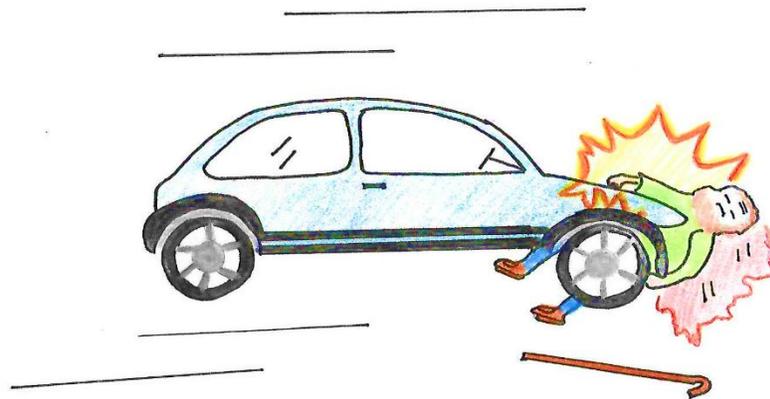
Ahora bien, considerando los elementos planteados en caso de un accidente en el que el afectado sea una persona de la tercera edad, ¿A quién debe atribuirse la responsabilidad?, para despejar esta incógnita se expone esta situación:

En el Municipio de Bacalar, sobre la avenida 19 fue atropellado un hombre identificado como Elpidio V. de aproximadamente 68 años, de acuerdo con los relatos de quienes presenciaron el accidente, el ahora occiso cruzo la vía sin precaución por lo que al momento de trasladarse fue impactado por un auto compacto tipo Chevy provocando su muerte y causando daños de tipo material al conductor, una vez realizadas las diligencias pertinentes, el auto así como el conductor fueron puestos a disposición del ministerio público para evaluar el caso. (Diario de Quintana Roo, s.f.)

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible contestar al cuestionamiento inicialmente planteado, la responsabilidad puede ser atribuible a los familiares, al estado y en dado el caso a la persona de la tercera edad; se parte de los familiares por ser quienes deben atender a los cuidados y atenciones del adulto sabiendo que este presenta dificultades o tiene alguna enfermedad; el estado adquiere responsabilidad por no disponer de espacios o medios para una vialidad segura, y el mismo adulto de la tercera edad tiene responsabilidad por no concientizar y prever que en sus condiciones y al no presentarse un cruce peatonal ejecutaría un acto imprudentemente que produciría su muerte. Es así como

en esta situación puede implementarse la repartición de culpa, en donde solo si el conductor, conducía a exceso de velocidad, se encontraba en estado de ebriedad o se prueba que actuó con dolo, podría ser acreedor a una sanción o pena.

A través de la evaluación correspondiente y amplificada de cada detalle o hecho podrá determinarse con exactitud cuál es el procedimiento adecuado para concluir quien actuó con imprudencia, quien tenía el deber de cuidado y quien adquiere la responsabilidad que dadas las circunstancias podría existir la repartición de culpa.



Fuente: Autoría propia.

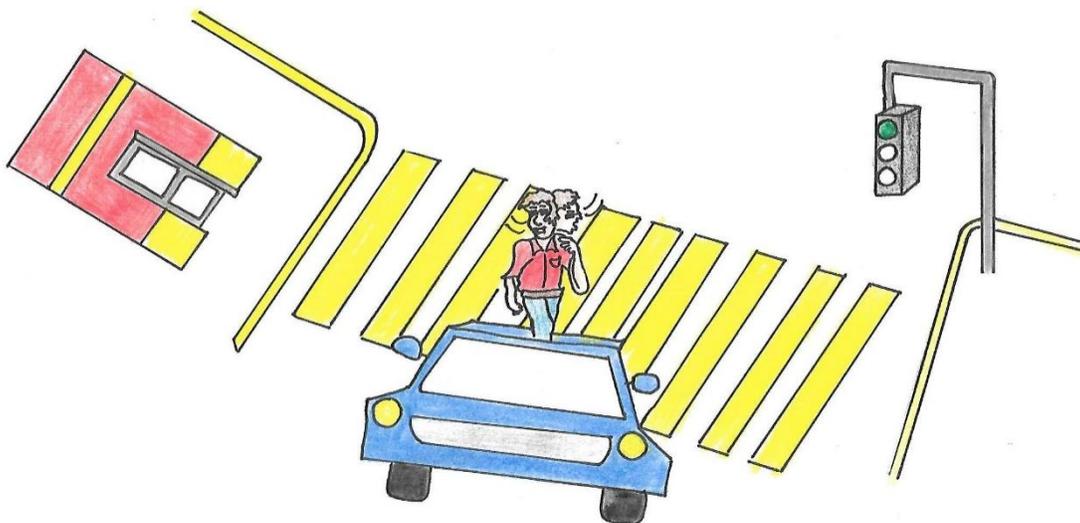
3.4.4 Personas en situación de discapacidad.

Por consiguiente y planteando una situación en donde una persona invidente estando solo, cruza sobre la superficie de rodamiento comprendida entre dos intersecciones controladas por semáforos, sobre la Avenida Chetumal con Erick Polo Martínez, en la Ciudad de Chetumal, Quintana Roo, estando el semáforo en color verde, un automóvil avanza y de manera repentina, el auto impacta con dicho sujeto; considerando la situación expuesta, es relevante señalar los elementos que determinaran a quien le corresponde el deber de cuidado y así poder fincar el grado de responsabilidad de cada individuo, en el caso del conductor, si este, conducía a exceso de velocidad, se encontraba en estado de ebriedad, si actuó de manera dolosa o si se lesiono un bien jurídico de la persona.

Ahora bien, en el caso de la persona invidente si esta siguió o hizo caso omiso a lo que establece el Reglamento de Tránsito en su artículo 105, que dice a la letra “Los invidentes deberán usar silbato a fin de que un Policía u otra persona les ayude, así como bastón blanco para poder ser distinguidos por los conductores”.

Finalmente, debe considerar las condiciones o el estado de la superficie de rodamiento pues es importante que el Estado acondicione las áreas de desplazamiento para incluir las necesidades de cada persona.

Aunado a ello, el deber objetivo de cuidado se presenta de forma particular en cada individuo involucrado, ya que como se ha planteado a la largo de esta investigación, cada uno de ellos tiene la capacidad de prever el posible resultado de sus actos al actuar con imprudencia, sin embargo, al ser un hecho imprevisible y al no reunirse los elementos suficientes para imputar al conductor, este quedaría eximido de dicha responsabilidad debido a que en ningún momento violento el deber de cuidado que tenía, caso contrario con la persona invidente, quien actuó de manera imprudente y no siguió de manera responsable lo reglamentado en el Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo, y no portaba su silbato ni su bastón de color blanco. En consecuencia, resultó lesionado y es quien tiene mayor grado de responsabilidad, incluyendo a los familiares y a las autoridades, quienes tienen el deber de cuidado, esto en cuanto a que este sujeto sufre de una discapacidad y ellos son conscientes de su situación. Por otro lado, es fundamental que las autoridades del Estado brinden seguridad jurídica a todos los ciudadanos, y de esta manera puedan desplazarse de manera segura y sin causar daños a terceros.



Fuente: Autoría propia.

**CAPITULO IV. OMISIONES EN EL ACTUAL
REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE
QUINTANA ROO Y LA NECESIDAD DE UNA
EDUCACIÓN VÍAL COMO HERRAMIENTA DE
PREVENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Si bien es cierto las autoridades en su facultad como sujetos concedores de los asuntos sobre accidentes de tránsito, prefieren hacer caso omiso a lo que dispone la norma regulatoria sobre estos sucesos, señalando elementos poco probatorios o vinculatorios a determinar al sujeto culpable del percance, en variadas ocasiones el conductor cumple como único responsable, sin embargo, es preciso apuntar que como ya se ha mencionado en reiteradas ocasiones, cuando se evalúan estas situaciones los sujetos involucrados no solo son el conductor y el peatón, sino también, quienes tenga responsabilidades con los ya mencionados, es decir, sus familiares, el estado, etc. en cada caso se determinará por qué se les atribuye la responsabilidad, en consecuencia, ha quedado plasmada la ideología de buscar elementos que señalen culpable al sujeto frente al volante sin considerar que él también tiene la responsabilidad de ser prudente.

Es por esta razón que es importante abordar los siguientes temas, ya que serán de gran ayuda para comprender el impacto que pueden tener las omisiones en un reglamento estatal desde un punto de vista objetivo, asimismo, lo conveniente que resulta la educación vial en todos los sectores, teniendo como fin principal la prevención de accidentes de tránsito.

4.1 Análisis crítico del Reglamento de tránsito del Estado de Quintana Roo.

De las evidencias anteriores, resulta prudente realizar un análisis crítico respecto a cómo el vigente Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo maneja el deber de cuidado, si bien es cierto que no se encuentra literalmente establecido, se requiere del análisis minucioso y de la interpretación de dicha reglamentación, lo cual es la base fundamental del derecho.

Por consiguiente, Castilla (2015) hace un acertado comentario “El deber de cuidado no tiene su origen en el tipo penal; sino, en un ámbito exterior al sistema penal, esto es, en la ley, los reglamentos, regulaciones especiales, código de tránsito, código de policía, etc. (la reglamentación de la actividad de que se trate)” (p. 25), sin embargo, se debe agregar que el vigente Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo presenta inconsistencias en cuanto a que el deber de cuidado se hace respecto al conductor de un automóvil y no se menciona en ningún momento la responsabilidad y el deber de cuidado que tiene que tener un peatón imprudente, por lo cual, es fundamental considerar cual es la postura del legislador ante esta situación y cuales han sido sus argumentos.

De ahí que, en el capítulo “Educación Vial” en su artículo 196 fracción III señala que se le deberá impartir “A los conductores infractores del Reglamento de Tránsito” (Reglamento de tránsito, 2021, s/n), no obstante, esto resulta un tanto absurdo, ya que, el objetivo principal del actual Reglamento de Tránsito que rige al estado de Quintana Roo es prevenir accidentes de tránsito, y para ello, es primordial compartir este conocimiento de manera igualitaria, ya que, en caso contrario, los accidentes que son consecuencia de un peatón imprudente que se convierte en infractor, seguirán incrementándose y se seguirán poniendo en peligro bienes jurídicos y fundamentales para ambos sujetos.

De manera similar, el artículo 251 que se encuentra en el capítulo XIX denominado “sanciones” es el claro ejemplo de la desigualdad y la gran brecha que existe en la manera de sancionar a un conductor y a un peatón, es decir, el contenido del presente esclarece las omisiones que no deben pasar desapercibidas, de manera puntual hay que hacer referencia a lo que este nos dice a la letra “las infracciones al presente Reglamento cometidas por peatones o pasajeros, serán sancionadas por las Autoridades de Tránsito con amonestación” (Reglamento de tránsito, 2021, s/n), caso contrario con lo que establece en diversos artículos respecto a los conductores, ya que incluso la sanción varía de manera drástica, esto en cuanto a que no se trata solo de una amonestación, sino de una multa.

Sin duda, este tema ha sido muy poco estudiado y mencionado, es por ello que el Estado de Quintana Roo necesita de manera urgente una actualización al actual reglamento de tránsito, se requiere de un análisis severo y sobre todo implementar una metodología distinta a la que se ha venido desarrollando en la sociedad, las personas exigen día con día una igualdad de condiciones, este tema tiene que ser analizado a profundidad, ya que por mucho tiempo se ha pensado que el conductor por viajar en un automóvil, es la única persona que tiene que actuar prudentemente y siempre debe estar alerta ante cualquier accidente que se pueda suscitar, no obstante, el horizonte es muy amplio y la doctrina lo confirma, hay muchos temas que en nuestro país requieren atención de manera inmediata, en especial este, para lo cual se exige una debida preparación a nuestros legisladores y autoridades encargadas de poner en función dicha reglamentación.

4.2 La importancia de la educación vial y su concepto.

Anteriormente se abordó el contenido sobre el reglamento de tránsito en donde a falta de un estudio reflexivo que requiere cada artículo se desvinculan los hechos acusando únicamente al conductor, acusación que no es guiada conforme a derecho y que al mismo

tiempo no implementa un balance en la indagación de lo sucedido, ahora bien, es preciso hacer énfasis sobre el tema de educación vial, el cual se abordará en el presente capítulo exponiendo su conceptualización así como aquellas características y elementos que enfocan la necesidad de proporcionarle la importancia que amerita, pues debido a la desinformación y a la falta de elementos, los ciudadanos que se presentan como "peatones" adquieren un pensamiento alejado del análisis del deber objetivo de cuidado. La importancia de la educación vial radica en que fomenta en la sociedad hábitos para respetar lo que se establece en la norma, si bien pareciera fácil hacerlo, muchas veces los accidentes de tránsito ocurren debido a la inobservancia del reglamento establecido, por tal motivo, es indispensable contar con dicha educación a cualquier edad, nunca es tarde para aprender y sobre todo para prevenir un accidente. Por consiguiente, se pretende esclarecer este tema, para ello, es indispensable conocer su concepto, lo que permitirá desarrollar con mayor exactitud el objetivo de esta investigación, por ello a continuación se presentan lo siguiente.

Primeramente, es fundamental puntualizar la conceptualización que se encuentra establecida en el artículo 10, fracción LXII, del vigente Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo, el cual expone que la educación vial es "la disciplina que enseña al individuo a comportarse con orden y seguridad en la vía pública", tomando como referencia el concepto de estudio de esta sección resulta conveniente recalcar que dicho argumento no engloba un razonamiento general, en el cual se involucren tanto a peatones como conductores, sino que se enfoca en "el individuo en la vía pública" si bien esto puede catalogar a ambas partes, la ley siempre debe ser clara y específica con accesibilidad para toda la ciudadanía, ya que algunas personas continúan con la idea errónea de que el único que tiene el deber de conocer sobre educación vial es el conductor, aunque es entendible para algunos, para otros puede resultar confuso al desconocer el correcto significado de lo que se plantea; en el Reglamento debe seccionarse específicamente la normativa general sobre la que versaran las acciones imprudentes tanto de un conductor como un peatón esclareciendo que ambos tienen que ser precavidos al estar en la superficie de rodamiento, de este modo lo determinado en los artículos será relevante para la evaluación de casos específicos, eliminando así la costumbre de señalar al conductor como único responsable en un accidente de tránsito.

Es así que, para esclarecer o hacer más precisa la idea sobre educación vial, es necesario comparar algunos conceptos que se manejan dentro del estado los cuales se encuentran en los reglamentos de los municipios tales como:

Reglamento de Tránsito del Municipio de Benito Juárez vigente, artículo 4, fracción XXXIII, menciona que la educación vial es la:

Enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública, cuyo principal objetivo sea la convivencia adecuada de los diferentes vehículos, del manejo de los mismos frente a la presencia de fenómenos específicos y del cuidado primordial del transeúnte.

Si bien, este texto tiene una definición más amplia que la que se puede observar en el actual Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo, es claro que enfocan el término sobre los conductores, es decir, se enfatiza únicamente en un individuo, dejando de lado la responsabilidad así como la importancia que un peatón tiene sobre sus acciones imprudentes, es por ello, que su actuar y fundamentos se basan en las obligaciones o cuidados que un conductor debe acatar y con ello desviar los hechos culpándolo.

Es preciso mencionar que el rumbo que conlleva este proyecto, así como el texto expuesto con anterioridad, trata de orientar y desvanecer la ideología de buscar como único culpable al conductor, es un punto que a lo largo de la investigación se ha concretado como parte de la defensa de derechos de ambas partes involucradas en un accidente de tránsito, así como la evaluación del suceso al que se deben someter por igual, considerando cada hecho sin exclusión y con ello tener un resultado específico para determinar la culpa.

A su vez, el actual Reglamento de Tránsito del municipio de Cozumel en su artículo 2, fracción XXXIII, establece que la educación vial es aquella “disciplina que enseña al individuo a comportarse con orden y seguridad en la vía pública”, el concepto que maneja determina la conducta de un individuo sobre la vía pública, sin embargo, no es preciso en cuanto al término al que se pretende aludir, por ello se expresa la siguiente conceptualización que define y enfoca la idea central de este tema.

La educación vial es la formación de conocimiento enfocado en temas de tránsito vehicular y peatonal que orienta tanto a conductores como a peatones a seguir lineamientos de conducta cuando estos se encuentren sobre la superficie de rodamiento con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito.

Por otro lado, dicho en palabras de la (Secretaría de Seguridad [SS], s.f.) del Gobierno del Estado de México la educación vial es la “Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población mexiquense, dirigida al peatón, conductor y usuario del transporte público, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social en esta materia”, como se puede observar en este concepto se plantean tres sectores distintos, esto quiere decir que la educación se debe impartir a todas las personas, sin embargo en la actualidad nuestro estado carece de la planificación de proyectos que podrían brindar para un mejor conocimiento y una temprana prevención de accidentes de tránsito, lo cual es una obligación de la dirección de tránsito, claramente establecida en el reglamento de tránsito.

En consecuencia, el análisis e información de cada concepto contribuye al desarrollo de nuevas ideas, así como evolucionar y avanzar en conocimientos de manera que todo sea más comprensible y exacto en cuanto al tema de enfoque; en su mayoría los reglamentos de tránsito municipales no se encuentran actualizados y cabe mencionar que no todos los municipios del estado de Quintana Roo cuentan con un reglamento de tránsito, por ello es de gran relevancia tomar esta situación con el fin de mejorar el acceso a la información.

Ahora bien, se conoce la conceptualización de educación vial, sin embargo, cabe resaltar aspectos importantes sobre este tema y al mismo tiempo surgen distintitas cuestiones, una de ellas es ¿Cuál es la ventaja de contar con información sobre educación vial?, respecto a esta pregunta, se expresa que como resultado del conocimiento pueden evitarse aquellas acciones que llevan a los sujetos a actuar con imprudencia, con ello es claro que al contar con la información necesaria y haciendo un uso correcto de ella es posible emplear medidas de prevención en accidentes de tránsito, donde todas las personas concienticen sobre su actuar y las consecuencias que les traería incurrir en la normatividad; recordado que “el desconocimiento de la ley no te exime del delito” por ello como ciudadanos es importante exigir a las autoridades el empleo de plataformas que faciliten el acceso a dicha información.

Continuando con el tema en cuestión, se da seguimiento con aquellos elementos que son parte esencial de esta investigación y que aportaran significativamente una mentalidad abierta hacia dos perspectivas razonables que evalúan la posición de los sujetos involucrados en un percance, por ello se plantea a continuación lo siguiente.

4.3 Precauciones que se deben tomar en la superficie de rodamiento.

Lo expuesto con anterioridad aclara la perspectiva sobre educación vial enfocado específicamente en las responsabilidades y obligaciones que deben acatar tanto conductores como peatones siendo conscientes del resultado de su actuar imprudente; en este tema se evaluará el proceso de análisis que cada individuo posee cuando este se encuentra sobre la superficie de rodamiento, lo cual permitirá determinar en cuanto a condiciones la forma en la que se atribuye la responsabilidad y la imprudencia, es decir, para prever un posible accidente de tránsito es relevante hacer hincapié en las acciones que lo producen, es así que se vincularán todos los elementos para establecer un resultado certero y acorde a lo sucedido ilustrando los momentos que se identifican como correctos o incorrectos sobre la superficie de rodamiento.

En un inicio es relevante determinar el concepto sobre precaución, que se define como “Reserva, cautela para evitar o prevenir los inconvenientes, dificultades o daños que pueden temerse” (Real Academia Española, 2021, definición 1), de ahí que, el reglamento de tránsito tiene como principal función la prevención, es decir, se requiere que la sociedad se informe de mejor manera, para que puedan respetar las normas y las reglas establecidas, es necesario que tanto el conductor como el peatón estén al tanto no solo de las sanciones que se les pueden aplicar si incumplen, sino de los riesgos que pueden correr al no respetar dicho reglamento, de igual manera, es primordial que las autoridades brinden un servicio de calidad, y ayuden mediante diversos mecanismos y proyectos, para fomentar la prevención de accidentes de tránsito y de esta manera poder reducir las estadísticas de estos, a su vez, resulta interesante analizar cuáles son algunas medidas para evitarlos, visto desde ambas posturas, como lo son los conductores y los peatones.

De igual manera, se puede entender por precaución aquella ejecución de una acción consiente determinada por el análisis de posibles riesgos y resultados lesivos que pueden preverse, anteponiendo la seguridad de un bien jurídico evitando daños, esto es, atender los sucesos que ocurren en el entorno y proceder en actuar con cuidado para evitar accidentes.

Por lo consiguiente, de acuerdo con lo planteado en esta sección se exponen de manera precisa aquellas indicaciones y obligaciones que debe atender cada sujeto para evitar percances en materia de tránsito vehicular, donde tanto el conductor como el peatón determinan un resultado sobre la superficie de rodamiento.

4.3.1 Conductores.

Como ya se ha repetido en diversas ocasiones, el conductor será quien este a bordo de un automóvil, no obstante, siempre se ha pensado que este tiene una gran ventaja en comparación con un peatón, sin embargo, se tiene que tener en cuenta que algunas veces el actuar de manera imprudente por cualquiera de los dos sujetos involucrados, puede significar perder bienes materiales, pero también poner en peligro la vida, es por eso que es importante establecer algunos requisitos que el conductor deberá cumplir para evitar o prever un accidente de tránsito.

De ahí que, el objeto de exposición sobre aquellas condiciones que deben seguir los conductores se enfoca en las acciones prudentes o imprudentes creando un margen o representación clara de las normas que orientan a un hábito de prevención y precaución, en este sentido, es importante mencionar que la eficacia del fomento de información sobre temas de tránsito amplía el conocimiento y concientización en cada persona que transita caminando o sobre un vehículo.

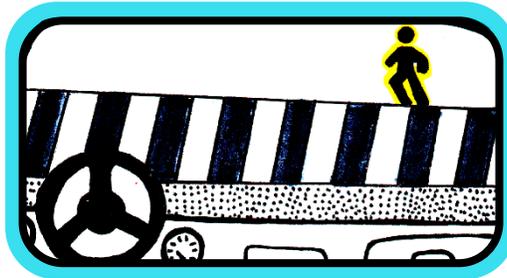
Por consiguiente, para la seguridad y confianza de conducir sobre las vías es necesario tomar en cuenta algunos aspectos que son de gran relevancia en temas de educación vial enfocado en caso de un accidente, por ello a continuación se presentan los siguientes datos:

- Un conductor siempre debe mantenerse sobre el límite de velocidad permitido de acuerdo con el sitio en el que se encuentre circulando, de no respetar esta regla básica de tránsito será acreedor a multas y en caso de un accidente se aplicara la pena correspondiente al grado de culpabilidad.



Fuente: Autoría propia.

- El sujeto frente al volante sedera el paso al sujeto que transita caminando sobre la superficie de rodamiento solo cuando se encuentre señalado un paso peatonal, de lo contrario puede ser acreedor a una multa. El ejercicio de esta acción desarrollará el hábito de ambos sujetos respetando así lo dispuesto en el reglamento de tránsito y anteponiendo la educación vial de modo que se eviten accidentes a futuro.



Fuente: Autoría propia.

- El sujeto frente al volante deberá conducir con precaución, en caso de presentarse una acción imprevisible, este no será acreedor a un grado de culpa a menos que incumpla una de sus obligaciones dispuestas en el reglamento. Este punto hace hincapié en los casos donde niños son atropellados por el descuido de los padres, del mismo modo se resaltan los casos de personas que por imprudencia se atraviesan en la superficie de rodamiento.



Fuente: Autoría propia.

- Se mantendrán al margen del accidente siempre y cuando el análisis de los hechos arroje un dictamen sin vinculación con los elementos del delito, acreditando así la responsabilidad total del peatón.



Fuente: Autoría propia.

Concretizando lo anterior, cada uno de los puntos indica una regla o forma específica para evitar reunir los elementos que determinen la punibilidad de un delito en el que se acuse a

un conductor, considerando dichas indicaciones se pretende eximirlo de la culpa y llevar un proceso de acuerdo a derecho.

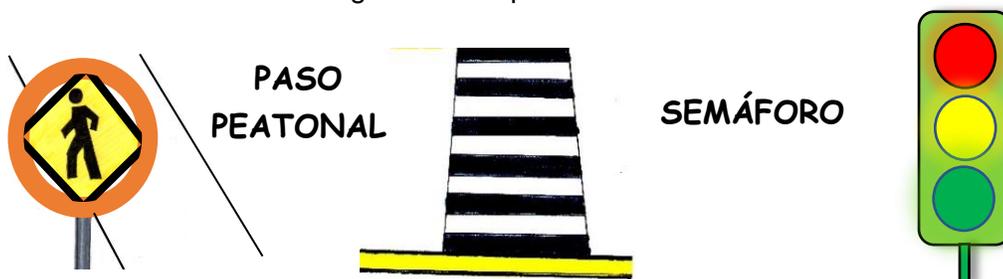
4.3.2 Peatones

Como se ha abordado anteriormente en la presente tesis, un peatón o también conocido como un transeúnte, será aquella “persona que va a pie por una vía pública” (RAE, 2021, definición 1), por lo tanto, el peatón estará obligado y tendrá la responsabilidad de obrar tal como lo establece el modelo del hombre prudente, esto es, tener un comportamiento exigible tal y como lo haría otra persona estando en la misma situación o posición.

Ahora bien, del mismo modo, a fin de concientizar la formación en materia de educación vial, los peatones tienen como deber seguir y respetar los lineamientos establecidos en la ley, por ello es importante indicar los principales aspectos que orientan al sujeto que transita caminado para actuar con responsabilidad y prudencia.

Transitar caminando sobre calles o avenidas resulta ser una actividad que todo sujeto realiza, sin embargo, algunos no razonan que la imprudencia y descuido, así como la falta de cultura vial puede resultar contraproducente para otros, es por ello que en los siguientes puntos se exponen las consideraciones que debe tener un peatón sobre la educación vial.

- Un peatón debe respetar los señalamientos, manteniéndose sobre la banqueta y anteponiendo la prudencia, de lo contrario, al involucrarse en un accidente de tránsito será acreedor a un grado de culpabilidad.



Fuente: Autoría propia.

- El sujeto que transite caminando sobre la superficie de rodamiento deberá transportarse de una calle hacia otra solo cuando se encuentre un paso peatonal o señalamiento.



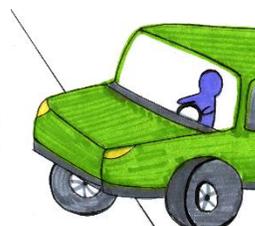
Fuente: Autoría propia.

- Los peatones menores de edad, discapacitados, así como aquellos que no cuenten con la facultad general de todos sus sentidos deberán ser acompañados por aquellas personas que los tengan bajo su responsabilidad.



Fuente: Autoría propia.

- Se mantendrán al margen del accidente siempre y cuando el análisis de los hechos arroje un dictamen sin vinculación con los elementos del delito, acreditando así la responsabilidad total del conductor.



Fuente: Autoría propia.

Por otra parte, la (Secretaria de Salud [SS], 2020) del Gobierno de Puebla, establece algunas medidas que el peatón deberá seguir para evitar algún accidente de tránsito futuro a causa de su imprudencia:

- Siempre transitar por zonas peatonales donde existan.
- Evitar caminar a la orilla de la banqueta.
- Siempre utilice los puentes peatonales.
- Cruce las calles por las esquinas o por las zonas peatonales.
- Si lleva una carriola de niño o silla de ruedas, no invada la calle.
- Busque los lugares más seguros para cruzar: la esquina, el tope, el paso peatonal.
- En situaciones de escasa luminosidad use un elemento autoreflejante (chaleco) o luminoso (linterna).

Ahora bien, es importante considerar que estas medidas son genéricas y se podrán adaptar de acuerdo con las necesidades de cada estado o municipio, sin embargo, los reglamentos de tránsito tienen como base a la gran mayoría de las que se han citado anteriormente.

En síntesis, lo anteriormente señalado, aclara gráfica y textualmente la expectativa de aquellas acciones que deben seguir los peatones respetando lo estipulado en la ley para evitar posibles percances y al mismo tiempo crea conciencia y genera conocimiento sobre ser acreedores de culpa al no seguir los lineamientos establecidos en el reglamento, así como aquellos que se exponen en este proyecto de investigación, por consiguiente, considerando los aspectos que se presentaron durante este tema es posible que la autoridad competente dirija evaluaciones coherentes y específicas con los elementos a los que tiene acceso para determinar analíticamente el culpable o culpables en un accidente de tránsito.

4.5 Obligaciones y competencia de las autoridades.

Para empezar, las autoridades en el rango de su competencia adquieren obligaciones y cada una de ellas se enfoca en determinados asuntos, es así que, en esta sección se analizarán las formalidades y procesos que se producen cuando surge un accidente de tránsito, de este modo se abre la perspectiva de los excluyentes o elementos que no contemplan dichas autoridades para determinar objetivamente el resultado de un accidente de tránsito.

De ahí que, es menester, analizar la importancia que las autoridades tienen para que todo fluya de manera armoniosa, tal como lo propone Reyes (2017) “La autoridad permite que en las sociedades civilizadas se mantenga un orden, y que puedan aplicarse las reglas de convivencia”, es decir, las autoridades tienen un papel indispensable en la sociedad, ya que son el vínculo directo entre los ciudadanos y el gobierno. De manera que, en nuestro estado existen cuatro figuras, que permiten el correcto funcionamiento de lo que se encuentra establecido en la norma, las cuales son:

- Director de tránsito del Estado.
- Subdirector de tránsito del Estado.
- Directores de tránsito municipales.
- Agentes de tránsito en el Estado.

Lo dicho hasta aquí supone que, el Estado de Quintana Roo carece de importantes reformas y una constante evolución en sus diferentes normas y reglamentos, por lo cual, es

de vital importancia abordar cual es la competencia de las respectivas autoridades y a su vez analizar las diversas obligaciones que estas asumen.

A propósito de lo anterior mencionado, considerando que la Constitución es una norma general y abstracta, es necesaria la existencia de una ley reglamentaria misma que se encarga de marcar los parámetros a cumplir ante un hecho jurídico, de ahí que, la Ley de los Municipios del Estado de Quintana Roo vigente establece claramente en el artículo 136 fracción IV que es obligación de los Cuerpos de Seguridad Pública y Tránsito “vigilar el tránsito de vehículos y peatones en el Municipio”, esto es, la autoridad en este caso Tránsito es el encargado de no solo vigilar las conductas de los conductores a bordo de un automóvil, sino que también lo concerniente a los peatones, es decir, debe brindar seguridad jurídica a ambas partes y no dejar en desventaja a ninguna de ellas, de tal modo que al momento en el que un peatón imprudente ocasione un accidente sin tener un deber de cuidado y causando daños por su mala toma de decisiones, lo más prudente e imparcial sería que así como el conductor, este también sea sancionado de manera correcta por la autoridad.

En paralelo, citando nuevamente al actual Reglamento de Tránsito en su artículo 5 fracción IV, menciona que será obligación del Director de Tránsito del Estado “Planificar y ordenar el tránsito Estatal, proponiendo al Ejecutivo del Estado los proyectos respectivos para su aprobación, cuando esta sea necesaria”, lo cual resulta pieza clave para este capítulo, ya que una vez más se presenta la omisión que hace la autoridad ante la necesidad de una actualización y reforma de un reglamento, misma que se encuentra plasmada al final de dicho reglamento donde se observa la fecha del 27 de febrero de 1998, esto es muy grave, ya que como se sabe el derecho no es estático, por el contrario se requiere un constante movimiento y una actualización conforme a las necesidades de la sociedad.

Por otra parte, como se plantea en el artículo 7 del Reglamento ya citado anteriormente, existe la figura de los Directores de Tránsito Municipales que tiene las mismas facultades y obligaciones que el director de tránsito del estado, sin embargo, este solo podrá ejercer dichas facultades en una sola jurisdicción, es decir, solo podrá hacerlo dentro del municipio que tenga al mando, lo cual es muy interesante ya que actualmente el estado de Quintana Roo se rige bajo un mando único, esto es, no existen reglamentos de tránsito municipales que sean válidos, ya que solo se lleva a cabo lo que establece el Reglamento de Tránsito estatal, consecuentemente nos encontramos ante una situación contradictoria, ya que el mismo reglamento estatal dota de facultad a los directores municipales, no obstante los limita, ya que se debe aplicar el reglamento estatal.

Por consiguiente, las autoridades están obligadas y facultadas para proponer iniciativas y proyectos para reformar la reglamentación, es fundamental que dejen de omitir sus funciones y por el contrario, trabajen en bienestar de la sociedad, y no den lugar a la inobservancia del deber objetivo de cuidado, porque la finalidad de la presente investigación, es siempre definir quien ha dejado de cumplir con dicho deber, de ahí que, es fundamental que la reglamentación sufra cambios acorde a las necesidades actuales del estado, pero también de los municipios.

En primer término, es importante mencionar a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (2018) la cual se encarga:

Del desarrollo y administración de la infraestructura vial primaria entre algunas de sus funciones se encuentra el deber de operar, construir, explotar, conservar, rehabilitar y dar mantenimiento a la infraestructura vial primaria y a las comunicaciones de jurisdicción local de su competencia, directamente o a través de particulares.

De manera que, resulta conveniente enfatizar en este punto, pues los accidentes automovilísticos que se presentan en carretera federal y donde se involucran dos sujetos como lo son el conductor y el peatón también son parte determinante en un proceso legal, cabe aclarar que si bien aun teniendo la precaución y respetando los límites de velocidad o no, la carretera no es un lugar apto para la movilidad del peatón, por otro lado muchas personas tienen la necesidad de transitar y cruzar por la vía federal aun cuando no existan condiciones para su movilidad, es así que, se aprecia la falta de atención en una de las funciones principales de la SCT.

Dicho lo anterior, y dando seguimiento al tema de competencia, es necesario conocer a qué se refiere dicho termino, por ello de acuerdo con lo establecido en los artículos 14 y 16 constitucional establecen de manera general que:

Todo acto emanado de alguna autoridad administrativa debe de estar fundado y motivado, expresando los hechos que dan sustento al mismo y expresando los artículos de ley, párrafos inciso y subincisos que demuestren la competencia de la Autoridad emisora para actuar como tal, especificando sus diferencias entre materias, grados y territorios. (CRSAbogados, 2017)

Ahora bien, como resultado del análisis en reglamentos de tránsito de distintos estados se establece una notoria especificación en cuanto a las atribuciones del poder ejecutivo, en

donde se demuestran las facultades que le son atribuibles a quienes son parte de las autoridades de tránsito, es así que, considerando lo antes mencionado es posible establecer la competencia de las autoridades de acuerdo a sus funciones y sobre que margen se mantienen en determinados asuntos, pues todo acto que lleven a cabo debe estar fundamentado y tener los motivos certeros para proceder, al mismo tiempo esto demuestra que cada autoridad tiene como obligación atender aquellas que se encuentren bajo su jurisdicción.

PROPUESTAS

Derivado del trabajo de investigación, así como el análisis, fundamentos y conclusiones del tema, se plantean las siguientes propuestas:

Propuestas relativas a las adiciones y modificaciones respecto a la educación vial en el actual Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo.

Debido a que el derecho es una profesión permanente en sus principios, pero cambiante en sus continuas aportaciones a la sociedad (Serrano, s.f.), se requiere de un avance indispensable en la reglamentación, por consiguiente, resulta importante exigir una reforma al actual Reglamento de Tránsito que rige al Estado de Quintana Roo, esto con la única intención de que no quede en el rezagó y de esta manera pueda repercutir en la vida y los bienes de las personas. Consecuentemente existe la necesidad de hacer una adición al capítulo "Educación Vial" en su artículo 196 fracción III "A los conductores **y peatones** infractores del Reglamento de Tránsito", ya que el objetivo principal del Reglamento de Tránsito que rige al estado de Quintana Roo es prevenir accidentes de tránsito y para ello, es primordial compartir este conocimiento de manera igualitaria, ya que, en caso contrario, los accidentes que son consecuencia de un peatón imprudente, que posteriormente, se convierte en infractor, seguirán incrementándose.

Asimismo, es importante mencionar que otro de los aportes a considerar en el actual reglamento, es la modificación al artículo 10 fracción LXVII respecto al concepto que brinda sobre la "Educación Vial", esto en cuanto a que solo se señala que "es la disciplina que enseña al individuo a comportarse con orden y seguridad en la vía pública", sin embargo, en este concepto resulta incompleto, ya que no se mencionan aspectos relevantes sobre la educación vial, de ahí que, se brinda un concepto más completo a continuación: **La educación vial es la formación de conocimiento enfocado en temas de tránsito vehicular y peatonal que orienta tanto a conductores como a peatones a seguir lineamientos de conducta cuando estos se encuentren sobre la superficie de rodamiento con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito.**

Propuesta referente a creación de programas de educación vial de manera obligatoria en el Estado de Quintana Roo, lo cual se vería reflejado en los mapas curriculares de las escuelas, esto en el ámbito de educación inicial hasta educación superior.

La educación vial es indispensable para todas las edades, sin importar si manejas un auto o no, es muy importante abordar este tema desde temprana edad, mediante diversos proyectos, conferencias, clases, y demás herramientas que permitan un aprendizaje más dinámico y lúdico, de manera que, el Estado debe prestar especial atención en este aspecto, ya que de esto depende disminuir el número de accidentes de tránsito en el Estado, para ello es fundamental poder establecerlo de manera directa en las escuelas, ya que es la base que tendrán todos los niños, para que futuramente puedan asumir el rol que tienen en la sociedad y puedan actuar de manera respetuosa y apegados siempre a lo que establecen las leyes y reglamentos, y así poder forjar ciudadanos comprometidos con la educación vial y de igual manera crear un interés en el educando.

Propuesta referente a la homologación del ámbito de aplicación del vigente Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo.

Como se ha abordado a lo largo de la presente investigación, actualmente el país, por mandato presidencial, se encuentra bajo un “mando único”, lo cual repercute en las diversas legislaciones, es decir, al tratarse de un mando único, se dejan de lado las reglamentaciones municipales, ya que los Estados solo se rigen bajo la reglamentación estatal, no obstante, esto resulta contradictorio cuando se analiza una esfera de competencias, ya que en caso de que exista un accidente de tránsito en cualquiera de los municipios del Estado donde se cuente con una reglamentación municipal, resultaría difícil decidir ¿Quién sería competente para llevar el caso?, ya que una de las facultades de los municipios o ayuntamientos, es precisamente contar con un reglamento de Tránsito, sin embargo, también existe un reglamento estatal, de tal manera, que resultaría importante poder homologar ambos reglamentos, para que solo exista uno, que sería la base principal para que el estado se pudiera regir, y que no existieran conflictos de competencia.

Propuesta referente a crear un portal oficial de información, como herramienta necesaria para la ciudadanía relativa a la educación vial.

Con el fin de facilitar el acceso a la información y de motivar la cultura sobre educación vial, se propone la creación de un portal exclusivo para temas relacionados con la investigación, el cual deberá contar con todos los elementos necesarios los cuales permitirán generar una ideología acertada sobre las responsabilidades y precauciones que debe tomar un individuo al encontrarse sobre la superficie de rodamiento, además, dicho portal deberá contener reglamentos de tránsito actualizados, tanto del Estado como de los Municipios.

Propuesta referente a la factibilidad de implementar en el Estado de Quintana Roo, semáforos con sonido, con la finalidad de una mayor inclusión en las personas.

Con el objetivo de atender a la población más vulnerable o propensa a un accidente de tránsito por no contar con los medios adecuados para su traslado de una calle a otra, se propone la creación de Semáforos con sonido de paso, atendiendo a dar una alerta o señal para que el peatón cruce sobre la superficie de rodamiento, esto considerando a niños, personas de la tercera edad e invidentes.

Propuesta referente para establecer una política criminal teniendo como objetivo implementar estrategias y mecanismos para prevenir delitos de la imprudencia vial.

De ahí que, esta propuesta esta basada en la teoría del delito, permitiendo un orden en el proceso para la evaluación adecuada de los elementos que determinaran la situación de los sujetos involucrados, ya que es obligación del estado trabajar por la ciudadanía y buscar los mecanismos que generen una certeza jurídica para ellos, permitiendo así que las autoridades tengan conocimiento de esta teoría ya que no están homologadas las posturas y no están definidos los criterios jurídicos cuando existe un percance y se encuentra involucrado un peatón, asimismo, es necesario valorar la aplicabilidad de la postura del deber objetivo de cuidado en la sociedad mexicana y en las autoridades, y con ello, considerarlo dentro de los criterios que se pueden utilizar para brindar justicia y garantizar los derechos que pudieran ser vulnerados.

CONCLUSIONES

Después de haber estudiado este tema se puede concluir lo siguiente:

1. Estuvimos contemplando como primer punto el origen y la base de esta investigación, considerando que en el desarrollo de los capítulos restantes se toman para crear una relación del estudio en materia de tránsito y la forma en la que son evaluados los percances entre conductores y peatones, presentando fundamentos teóricos y doctrinarios los cuales ayudan a esclarecer la ideología enfocada en el deber objetivo de cuidado y de aquellos elementos que derivan del mismo, además presenta el aporte de juristas y filósofos tales como, Roxin, Jacobs, Hegel, entre otros, que enriquecen el desarrollo de nuevos conceptos y posibilita entender la base del conocimiento obtenido por medio de su análisis. En conclusión, es una aportación muy importante, ya que como se ha comentado anteriormente, este tema ha sido muy poco estudiado, y más en nuestro país, es por ello, que resulta indispensable conocer las raíces del deber objetivo de cuidado y como ha sido estudiado desde distintas perspectivas, autores y épocas.
2. En virtud de lo estudiado, durante el capítulo segundo en el cual se expusieron puntualmente los elementos que permiten establecer un análisis adecuado para determinar la punibilidad del acto, se hace un aporte fundamental a la presente tesis, ya que se aborda una descripción sobre las consecuencias que provoca la imprudencia de un sujeto, pero, sobre todo, cual es el elemento jurídico que lo caracteriza, en este caso es la culpa, ahora resulta más fácil la comprensión en la evaluación de los asuntos en materia de tránsito, considerando el panorama de los hechos, así como la perspectiva legal, fundamentos teóricos y filosóficos; cabe destacar que dicha información brinda la oportunidad de obtener una idea enfocada en considerar todos aquellos aspectos que orientan a la acertada valoración de los casos en un accidente de tránsito, teniendo como sustento las habilidades de percepción que aporta este capítulo y que apoya la relación que debe plantarse objetivamente para determinar la imputabilidad de un individuo.

3. Sucintamente, en el capítulo tercero se plantean aquellos conceptos y elementos básicos del análisis de la investigación haciendo hincapié en el tema del deber objetivo de cuidado, lo cual posibilita ampliar una perspectiva sensata sobre las consecuencias o resultados que pueden producirse al no contemplar conscientemente los peligros o posibles daños a los que se expone un individuo por actuar imprudentemente, es decir, se analiza cual es el rol que cada individuo debería tener en la sociedad, de qué manera se debería comportar correctamente y cuál es la responsabilidad que este tiene al ocasionar un accidente o una situación que ponga en peligro a alguien más, por no tomar las precauciones adecuadas, así como prever lo que iba a pasar y aun así actuar de manera imprudente. Asimismo, este capítulo enfatiza la exposición de casos hipotéticos, así como reales, empleando cada una de las herramientas que permiten evaluar un asunto y con ello, cambiar la idea errónea de que la preferencia siempre será para el peatón, del mismo modo se destaca la valoración de resultados en cada caso.
4. Para finalizar, como parte medular de la investigación, se hace un análisis sobre las carencias que el actual reglamento contiene, lo cual, es fundamental erradicar con las legislaciones obsoletas y tradicionalistas, que, hoy en día, rigen a nuestro Estado, así como implementar propuestas innovadoras, que permitirán el avance y sobre todo brindarán seguridad jurídica a todos los sujetos que se ven involucrados en accidentes de tránsito. Retomando las ideas expuestas, se aborda una amplia conceptualización sobre la educación vial, así como ejemplos gráficos y textuales de las indicaciones consideradas necesarias para una mejor interacción entre peatones y conductores sobre la superficie de rodamiento, cabe destacar que cada caso planteado se dispone a representar el paradigma sobre el comportamiento de la sociedad cuando se presenta un accidente de tránsito, y no solo desde la perspectiva civil, sino también de la jurídica, donde se obtiene un amplio conocimiento en la aplicación de las herramientas empleadas en casos determinados como los que apuntan a las necesidades de la sociedad para evitar estos percances.
5. Para concluir, como resultado de esta investigación se corrobora la hipótesis planteada inicialmente, basando dicha afirmación en todos aquellos datos e información que permitieron profundizar en temas como el origen de la imprudencia y sus consecuencias, así como a quien le corresponde la responsabilidad y como

efecto, quien tiene el deber objetivo de cuidado. Asimismo, se comprueba la existencia de teorías que abordan este tema, y que, a su vez, existen diversos sistemas que contemplan en su reglamentación los alcances de la imprudencia que pudiera tener un sujeto cuando actúa de forma negligente o descuidada, lo cual demuestra que existe un sustento jurídico-científico. De ello, resulta necesario hacer mención que cada capítulo cumplió con el objetivo de esclarecer la idea principal del proyecto, obteniendo resultados favorables.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Caivinagua, J.J. (2016). *El deber objetivo de cuidado como elemento de imputación en los delitos de tránsito con resultado de muerte*. [Trabajo de graduación previo a la obtención del título de abogado, Universidad del UZUAY, Facultad de Ciencias Jurídicas Escuela de Derecho]
<http://201.159.222.99/bitstream/datos/5398/1/11758.pdf>
- Aguilera, S. (2019). *Criterios de determinación del deber de cuidado en los delitos culposos de resultado* [Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile].
<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/173013/Criterios-de-determinacion-del-deber-de-cuidado-en-los.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Alas, R. (2015). *Comportamiento de la víctima del delito: la autopuesta en peligro*.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5456410.pdf>
- Arellano, J. L. (s.f.). Inoperancia de la preterintención en el código penal de sonora: Dolo, culpa y preterintencionalidad.
<http://tesis.uson.mx/digital/tesis/docs/21436/Capitulo3.pdf>
- Arias Gutiérrez, N. (2014). *El principio de culpabilidad como límite a la intervención penal*. [Tesis de grado para optar al título de abogado, Universidad EAFIT, Escuela de Derecho Área de Derecho Penal]
https://repository.eafit.edu.co/xmlui/bitstream/handle/10784/5227/Nicolas_AriasGutierrez_2014.pdf?sequence=2
- Calderón, A. (2015). *Teoría del delito y juicio oral*. Editorial UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Campoverde Nivicela, L. J., Orellana Izurieta, W. G., & Sánchez Cuenca, M. E. (2018). *El concepto y las funciones de la acción como elemento de la teoría del delito*. Revista Científica de la Universidad de Cienfuegos, núm. 10(2), 310-317. <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/869/961>

Carreño Gómez, B. (2019). *La culpa desde la teoría sintética de la acción penal y su fundamentación en la justicia restaurativa*. Revista Vis Iuris, núm. 6, 70-94. <https://revistas.usergioarboleda.edu.co/index.php/visiuris/article/view/1269/1005>

Castilla, V. (2015). *La infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos* [Tesis de maestría, Facultad de Derecho Universidades Santo Tomas]. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/2079/Castillavictor2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Castilla, V. (2015). *La infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos* [Tesis de maestría, Facultad de Derecho Universidades Santo Tomas]. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/2079/Castillavictor2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Castillo Chauca, O.S. (2019). *Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú*. [Tesis para obtener el grado académico de: Abogada] https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/48477/Castillo_COS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Chang, R. (s.f). Dolo Eventual e Imprudencia Consciente: Reflexiones en torno a su Delimitación. *Revista PUCP*, 255-256.

[http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/13232/13843/#:~:text=La%20imprudencia%20consciente%2C%20tambi%C3%A9n%20llamada,mismo%20\(a%20diferencia%20del%20dolo](http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/13232/13843/#:~:text=La%20imprudencia%20consciente%2C%20tambi%C3%A9n%20llamada,mismo%20(a%20diferencia%20del%20dolo)

Código Penal para el estado libre y soberano de Quintana Roo [CPQROO]. 4 de noviembre de 2020. Art. 54 fracción I (México).

Código Penal para el estado libre y soberano de Quintana Roo [CPQROO]. 4 de noviembre de 2020. Art. 55 fracción I (México).

CRSAbogados. (29 de noviembre de 2017). *Competencias de las autoridades administrativas*. <https://mejorabogado.mx/2017/11/29/competencia-las-autoridades/>

Cuadrado, M.A. (1997). *La comisión por omisión como problema dogmático*. ADPCP, T.L, pp. 387-456. <http://hdl.handle.net/10481/5517>

Daza Gómez, C. (1999). *El funcionalismo, hoy*. Revista de la facultad de derecho de México. núm. 227-228, 95-108. <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-facultad-derecho-mx/article/view/28498/25764>

Daza, A. (2017). *Posición de garante*. https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/17906/1/Autoria-mediata-en-estructuras-de-poder-organizado_Cap02.pdf

De Dios, M. (s.f.). Exención de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación. http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED_MAIN/LAUNIVERSIDAD/UBICACIONES/06/PUBLICACIONES/REVISTA%20DIGITAL%20FACULTAD%20DE%20DERECHO/NUMEROS%20PUBLICADOS/NUMERO%20V/3

%C2%BA%20ACC%C3%89SIT-

MIGUEL%20%C3%81NGEL%20DE%20DIOS%20DE%20DIOS.PDF

Diario de Quintana Roo. (s.f.). Murió atropellado en la avenida 19 de Bacalar. *Diario de Quintana Roo*. <https://www.dqr.com.mx/sections/bacalar/69638-muri%C3%B3-atropellado.html>

Espanés, L. y Moisés, B. (2014). *Imprudencia de peatones*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5472559.pdf>

Fundación Colombiana de Peatones (2002). El peatón. http://www.peatonescolombia.org/yahoo_site_admin/assets/docs/Culpabilidad.38124003.pdf

Gándara, B. (1997). Algunas consideraciones acerca de los fundamentos teóricos del sistema de la teoría del delito de JAKOBS. ADPCP. VOL. L. 363-386. https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1997-10036300386

García, A. D. (2015). *La causa como elemento del acto jurídico*. Revista UNAM, 105-118. <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-mexicana-derecho/article/download/31320/28307>

Kuri, J. (2013). *Imputación a la víctima en delitos de resultado en México*. Editorial Universidad Nacional Autónoma de México.

Lamas, F. y Scali, L. (2015). *Una teoría para nada fuera de lo común*. https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/17906/1/Autoria-mediata-en-estructuras-de-poder-organizado_Cap02.pdf

Larrauri, E. (s.f.). *Notas preliminares para una discusión sobre la imputación Objetiva.*

https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1988-30071500776_ANUARIO_DE_DERECHO_PENAL_Y_CIENCIAS_PENALE_S_Notas_preliminares_para_una_discusi%C3%B3n_sobre_la_imutaci%C3%B3n_objetiva

Letner, G. (s.f). Dolo eventual y culpa con representación.
<http://armasmorel.cl/derechopenal/dolo-eventual-y-culpa-con-representacion.pdf>

Ley de los Municipios del Estado de Quintana Roo. 18 de diciembre de 2020. D.O. No. 060.

Maraver, M. (2007). *El principio de confianza en derecho penal* [Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Madrid].
https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/4398/29644_maraver_gomez_mario.pdf?sequence=1

Martínez, J. (2002). *Investigación criminológica de los delitos provocados por los accidentes de tránsito* [Tesis de Maestría, Universidad Autónoma de Nuevo León]. <http://eprints.uanl.mx/5286/1/1020148831.PDF>

Maurach, R. (1994). *Derecho Penal. Parte General*. Buenos Aires: Astrea.

Mendoza Anaya, J. (2005). *Concurso entre el delito de prevaricato por acción y homicidio culposo desde la perspectiva de la teoría de la imputación objetiva.*
Revista de Derecho, núm. 24, 206-229.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85102408>

- Muñoz, M. (11 de septiembre de 2017). Muere atropellado niño de cinco años que jugaba sin su supervisión de sus padres. *Quinta Fuerza*.
<https://quintafuerza.mx/quintana-roo/playa-del-carmen/muere-atropellado-nino-cinco-anos/>
- Pérez, C. (2012). *La imprudencia en el derecho penal el tipo subjetivo del delito imprudente*. Editorial, Atelier, Libros Jurídicos.
- Pérez, C. A. (2017). El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino. *Revista Jurídicas CUC*, 13(1), 213-233.
<http://dx.doi.org/10.17981/juridcuc.13.1.2017.10>
- Piña, J. I. (s.f.). *Rol social e imputación objetiva*. Vlex España. <https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/rol-social-n-objetiva-247199>
- Plascencia, R. (2004). Teoría del delito: El dolo y la culpa. *Revista UNAM*, 122-123.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/8.pdf>
- Ramírez Contreras, L.F. (2017). *Delitos por omisión y atribución de autoría por omisión, como componentes esenciales de la teoría del delito*. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Departamento de Derecho penal y Criminología]. <http://e-spacio.uned.es/fez/view/tesisuned:ED-Pg-DeryCSoc-Lframirez>
- Real Academia Española. (2020). Deber de cuidado. En *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado en 18 de mayo de 2020, de <https://dpej.rae.es/lema/deber-de-cuidado>
- Real Academia Española. (2020). Imputación objetiva. <https://dpej.rae.es/lema/imputaci%C3%B3n-objetiva>

Real Academia Española. (s.f). Peatón. En diccionario de la lengua española.

Recuperado en 10 de agosto de 2021, de <https://dle.rae.es/peat%C3%B3n>

Real Academia Española. (s.f). Precaución. En diccionario de la lengua española.

Recuperado en 10 de agosto de 2021, de <https://dle.rae.es/precauci%C3%B3n>

Real Academia Española. (s.f.). Culpa. En Diccionario de la lengua española.

Recuperado el 20 de febrero de 2021, de <https://dle.rae.es/culpa>

Real Academia Española. (s.f.). Imprudencia consciente e imprudencia

inconsciente. En Diccionario panhispánico del español jurídico. Recuperado el 05 de marzo de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/imprudencia-consciente-e-imprudencia-inconsciente>

Real Academia Española. (s.f.). Imprudencia. En Diccionario panhispánico del

español jurídico. Recuperado el 22 de febrero de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/imprudencia>

Real Academia Española. (s.f.). Imprudencia. En Diccionario panhispánico del

español jurídico. Recuperado el 23 de febrero de 2021, de [https://dpej.rae.es/lema/imprudencia#:~:text=Pen.,es%20la%20norma%20prohibitiva%20secundaria.&text=%C2%ABSon%20delitos%20las%20acciones%20y,ley%C2%BB%20\(%20CP%20%2C%20art](https://dpej.rae.es/lema/imprudencia#:~:text=Pen.,es%20la%20norma%20prohibitiva%20secundaria.&text=%C2%ABSon%20delitos%20las%20acciones%20y,ley%C2%BB%20(%20CP%20%2C%20art)

Real Academia Española. (s.f.). Negligencia. En Diccionario panhispánico del

español jurídico. Recuperado el 25 de febrero de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/negligencia>

Real Academia Española. (s.f.). Voluntad. En Diccionario de la lengua española.

Recuperado el 04 de marzo de 2021, de <https://dle.rae.es/voluntad>

Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo [RTQROO]. 18 de enero de 1991. (México). <https://qroo.gob.mx/inicio/index.php/reglamento-transito/>

Reglamento de Tránsito del Municipio de Cozumel Quintana Roo [RTMCQROO]. 2018 (México). <https://licenciasconducir.cozumel.gob.mx/wp-content/uploads/2020/03/REGLAMENTO-DE-TRANSITO1.pdf>

Reglamento de Tránsito Para el Municipio de Benito Juárez Quintana Roo [RTMBJQROO]. 8 de junio de 2012. (México). https://transparencia.cancun.gob.mx/archivos_web/marco_normativo/reglamentacion_municipal/30-Reg_de_Transito_para_el_MBJ_Q_Roo-01_abril_2020.pdf

Reyes, S. (04 de abril de 2017). La autoridad es la autoridad. *Prensa Libre*. <https://www.prensalibre.com/opinion/la-autoridad-es-la-autoridad/>

Ruiz, A. (s.f). Los delitos culposos. <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/download/541/543/>

Salas, A. D. (2016). *Teoría de la causa reconocida dentro de los elementos de validez del acto jurídico en la legislación mexicana*. Revista UNAM, 91-112. <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-privado/article/download/10590/12758>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018). *Funciones*. Gobierno del Estado de México. <https://comunicaciones.edomex.gob.mx/funciones>

Secretaria de Salud. (02 de junio de 2020). *Accidentes en la vía pública, aprende a evitarlos*. Gobierno de Puebla. <http://ss.puebla.gob.mx/prevencion/accidentes/item/149-accidentes-en-la-via-publica-aprende-a-evitarlos>

Secretaría de Seguridad. (s.f.). *Educación Vial*. Gobierno del Estado de México.

<https://sseguridad.edomex.gob.mx/educaci%C3%B3n%20vial>

Serrano, E. (s.f.). *Funciones del derecho en la sociedad cambiante de nuestros días*.

[Archivo PDF]. file:///C:/Users/arlet/Downloads/Dialnet-

FuncionesDelDerechoEnLaSociedadCambianteDeNuestros-

2065291%20(1).pdf

Sobalvarro Rojas, S.A. (2012). *Análisis del delito de homicidio por imprudencia*

temeraria en accidente de tránsito. [Trabajo investigativo para obtener el

título de licenciatura en derecho, Universidad Centroamericana, Facultad de

Ciencias Jurídicas] <http://repositorio.uca.edu.ni/478/1/UCANI3492.PDF>

Universidad Autónoma de México. (2013). Origen histórico de la imputación objetiva.

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3537/3.pdf>

Universidad Nacional Autónoma de México, (s.f.). *La causalidad y las teorías*

jurídicas. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1559/17.pdf>

Vallejo Jiménez, G. (2010). *Aproximación al concepto de imprudencia*. Revista

Nuevo Derecho, núm. 6, 29-37.

<http://revistas.iue.edu.co/revistas/iue/index.php/nuevoderecho/article/view/2>

60/411

Vega, J. F. (2003). *Análisis de la culpabilidad e inculpabilidad como elemento*

positivo y negativo en el delito [Tesis de Maestría, Universidad Autónoma de

Nuevo León]. <http://eprints.uanl.mx/1534/1/1020148544.PDF>

Vélez, G.F. (s.f.). *La imputación objetiva: fundamento y consecuencias dogmáticas*

a partir de las concepciones funcionalistas de Roxin y Jakobs.

http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20080527_35.pdf

Yáñez Petit, N.E. (2016). *El deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014*. [Proyecto de investigación previo a la obtención del título de abogada, Universidad Central del Ecuador, Facultad de Jurisprudencia Ciencias Políticas y Sociales Carrera de Derecho]
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6485/1/T-UCE-0013-Ab-212.pdf>