

RELIGACIÓN

R E V I S T A

La dirección de proyectos: derechos y obligaciones de los peatones en las vías urbanas. Caso sitio Sancán

Project Management: Rights and Obligations of Pedestrians on Urban Roads. Case Study of Sancán Site

Denny Augusto Cobos Lucio

Resumen

La investigación examina los derechos y obligaciones de los peatones en las vías urbanas del sitio Sancán, mediante un enfoque cualitativo. El estudio analizó 13 calles como muestra principal, identificando patrones significativos en el comportamiento y las condiciones de circulación peatonal. Los resultados revelan que la mayoría de las calles carecen de infraestructura básica, tales como aceras y pavimentación adecuada, lo que genera que los peatones caminen por el centro de las vías o en espacios inadecuados, en lugar de transitar de forma contraria al flujo vehicular. De manera relevante, incluso en la única calle que cuenta con acera y pavimento de adoquín, los peatones continúan circulando sobre la calzada. Estos hallazgos evidencian que la ausencia de infraestructura peatonal y la falta de educación vial contribuyen al incumplimiento de normas de seguridad, poniendo en riesgo la integridad de los usuarios de las vías. La investigación proporciona información valiosa para el diseño de intervenciones que mejoren la seguridad peatonal urbana.

Palabras clave: Peatones; Vías urbanas; Aceras; Pavimentación; Comportamiento vial; Seguridad peatonal; Sancán.

Denny Augusto Cobos Lucio

Universidad Estatal del Sur de Manabí | Jipijapa | Ecuador | denny.cobos@unesum.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0003-2094-9689>

<http://doi.org/10.46652/rgn.v10i48.1640>
ISSN 2477-9083
Vol. 10 No. 48, 2025, e2501640
Quito, Ecuador

Enviado: agosto 15, 2025
Aceptado: octubre 24, 2025
Publicado: diciembre 30, 2025
Publicación Continua



Abstract

This research examines the rights and obligations of pedestrians on urban roads in the Sancán site, through a qualitative approach. The study analyzed 13 streets as the main sample, identifying significant patterns in pedestrian behavior and circulation conditions. The results reveal that most streets lack basic infrastructure, such as sidewalks and adequate paving, causing pedestrians to walk in the middle of the roads or in inappropriate spaces, rather than walking against the flow of vehicular traffic. Notably, even on the only street that has sidewalks and cobblestone paving, pedestrians continue to walk on the roadway. These findings evidence that the absence of pedestrian infrastructure and the lack of road safety education contribute to non-compliance with safety regulations, jeopardizing the integrity of road users. The research provides valuable information for designing interventions that improve urban pedestrian safety.

Keywords: Pedestrians; Urban roads; Sidewalks; Paving; Road behavior; Pedestrian safety; Sancán.

Introducción

La dirección de proyectos en el ámbito vial es una disciplina fundamental para garantizar la planificación, ejecución y control eficiente de obras que impactan directamente en la movilidad y seguridad de los usuarios. En particular, la gestión de proyectos relacionados con vías urbanas debe considerar no solo aspectos técnicos y estructurales, sino también la integración de elementos que aseguren la protección y el respeto hacia los peatones, quienes constituyen uno de los actores más vulnerables en el sistema de tránsito (Banco de desarrollo del Ecuador, 2021).

En las poblaciones de menos de 2000 habitantes como es el caso del sitio Sancán, donde la infraestructura y los recursos suelen ser limitados, la implementación de proyectos de vías urbanas presenta desafíos específicos. Estas localidades requieren un enfoque adaptado que contemple las características demográficas, sociales y urbanísticas propias, priorizando la movilidad peatonal frente al tránsito vehicular y promoviendo un entorno seguro para los transeúntes. La dirección de proyectos en este contexto debe incorporar una visión integral que incluya el diseño de aceras, pasos peatonales, señalización adecuada y medidas de seguridad vial que respondan a las necesidades particulares de estas comunidades (Gil, 2022).

Además, es imprescindible abordar los derechos y obligaciones de los peatones en las vías urbanas, según lo establecido en normativas nacionales e internacionales. Los peatones tienen prioridad en el cruce de vías, pero también deben cumplir con ciertas obligaciones para garantizar su seguridad y la de los demás usuarios, como utilizar los pasos peatonales, respetar las señales de tránsito y evitar conductas de riesgo. La combinación de una gestión de proyectos eficaz y un marco normativo claro contribuye a reducir la siniestralidad vial, que a nivel global representa una alta proporción de muertes y lesiones entre peatones (Organización Mundial de la Salud, 2013).

Las carencias de instalaciones para peatones en las vías urbanas en poblaciones urbanas pequeñas como es el caso del sitio Sancán, son notorias y presentan varios problemas específicos:

Las aceras, pasos peatonales y señalización para peatones son insuficientes o inexistentes. Esto obliga a los peatones a compartir la vía con vehículos, aumentando el riesgo de accidentes y disminuyendo la seguridad vial.

La planificación urbana en estas poblaciones suele estar más orientada al tránsito vehicular, dejando de lado la comodidad y seguridad de los peatones. Esto se traduce en calles sin espacios adecuados para caminar, sin iluminación suficiente ni elementos que reduzcan la velocidad del tráfico motorizado.

Las pequeñas poblaciones enfrentan restricciones presupuestarias que dificultan la construcción y mantenimiento de infraestructura peatonal. La falta de programas específicos para mejorar la movilidad peatonal agrava esta situación.

Niños, adultos mayores y personas con movilidad reducida son los más afectados por la carencia de instalaciones peatonales seguras, lo que limita su acceso a servicios básicos y su participación en la vida comunitaria.

En contextos rurales o semiurbanos, la gestión y planificación urbana puede verse afectada por factores culturales y organizacionales propios de comunidades pequeñas, lo que dificulta la implementación de soluciones integrales para la movilidad peatonal.

La carencia de especificaciones que detallen exclusivamente la situación de peatones en poblaciones menores a 2000 habitantes motiva investigaciones sobre comunidades rurales y pequeñas localidades ya que la tendencia histórica indica que la infraestructura urbana suele ser limitada, con una escasa consideración por la movilidad peatonal y la sostenibilidad urbana. Esto se refleja en la ausencia de aceras, pasos seguros y señalización adecuada, así como en la falta de políticas públicas que promuevan la infraestructura verde y la resiliencia urbana, elementos que podrían mejorar la calidad de vida y la seguridad de los peatones en estos entornos (Souza y Marques, 2023).

La insuficiencia de instalaciones para peatones, se deben principalmente a la falta de infraestructura específica, escasa inversión, priorización del tránsito vehicular y dificultades en la gestión local, lo que genera un entorno inseguro y poco accesible para los peatones, especialmente para los grupos más vulnerables. Este artículo se propone analizar la dirección de proyectos aplicados a la mejora de la seguridad peatonal en las vías urbanas del sitio Sancán y que pueda ser replicado en poblaciones pequeñas con características similares, enfocándose en la identificación y cumplimiento de los derechos y obligaciones de los peatones. Se busca aportar un enfoque técnico y normativo que permita optimizar la movilidad peatonal y minimizar los riesgos asociados, contribuyendo así al desarrollo sostenible y a la calidad de vida en estas comunidades.

Obligaciones de los peatones en la seguridad vial

Las obligaciones de los peatones influyen de manera significativa en la seguridad vial, especialmente en poblaciones pequeñas donde la infraestructura y la vigilancia pueden ser limitadas. El cumplimiento de dichas obligaciones contribuye a reducir los riesgos de accidentes y a mejorar la convivencia vial entre peatones y vehículos.

En primer lugar, los peatones deben respetar las normas establecidas para su circulación, tales como cruzar únicamente por los pasos peatonales o esquinas de intersecciones, no caminar sobre la calzada abierta al tránsito vehicular y evitar cruzar delante o detrás de vehículos detenidos momentáneamente. Estas conductas minimizan la exposición a situaciones de peligro y facilitan que los conductores anticipen el comportamiento de los peatones, lo que es crucial en entornos urbanos pequeños donde las vías pueden ser estrechas y con menor señalización (El Telégrafo, 2022).

Además, los peatones tienen la obligación de utilizar el espacio público sin poner en riesgo su seguridad ni la de terceros, lo que implica mantener atención y concentración al caminar, evitando distracciones que puedan derivar en accidentes. También deben cumplir con la obligación de socorro en caso de presenciar un accidente, siguiendo protocolos como el PAS (Proteger, Alertar y Socorrer), lo cual contribuye a una respuesta rápida y efectiva que puede salvar vidas y evitar daños mayores (Ortega, 2023).

El incumplimiento de estas obligaciones puede acarrear consecuencias legales, incluidas sanciones económicas y responsabilidades penales, lo que refuerza la necesidad de que los peatones adopten comportamientos responsables. En poblaciones menores de 2000 habitantes, donde la educación vial puede no estar tan difundida, la promoción del conocimiento y cumplimiento de estas obligaciones es clave para disminuir la siniestralidad peatonal, que representa un alto porcentaje de las víctimas en accidentes de tránsito.

Las obligaciones de los peatones, cuando se cumplen adecuadamente, actúan como un factor preventivo esencial para la seguridad vial en poblaciones pequeñas, facilitando una movilidad más segura y ordenada, y complementando las medidas de infraestructura y regulación vial existentes (El Telégrafo, 2022).

Afectación de las obligaciones de los peatones a su seguridad vial

Las obligaciones de los peatones tienen un impacto crucial en su seguridad, especialmente en zonas rurales pequeñas, donde las condiciones de infraestructura y supervisión vial suelen ser más precarias que en áreas urbanas. En estos entornos, el cumplimiento riguroso de obligaciones como caminar por el borde externo de las vías, siempre de frente al tránsito vehicular, y evitar cruzar en curvas o lugares con visibilidad reducida, es fundamental para minimizar riesgos de atropellos y accidentes (El Nuevo Ecuador, 2024).

La vulnerabilidad de los peatones en zonas rurales se incrementa debido a la ausencia o insuficiencia de aceras, señalización adecuada y alumbrado público, lo que obliga a los peatones a adoptar conductas preventivas para compensar estas carencias. Por ejemplo, el uso de dispositivos reflectantes o luces durante la noche mejora su visibilidad ante los conductores, reduciendo la probabilidad de colisiones. Además, el respeto a la obligación de no cruzar delante o detrás de vehículos detenidos y de no caminar sobre la calzada abierta al tránsito es vital para evitar situaciones de riesgo inesperadas (Quito Informa, 2023).

En poblaciones pequeñas, donde los recursos para infraestructura vial son limitados, la responsabilidad individual de los peatones en cumplir con sus obligaciones se convierte en un pilar esencial para la seguridad vial. La falta de atención o el incumplimiento de estas normas pueden aumentar la siniestralidad, especialmente en horarios de mayor riesgo, como el anochecer, cuando la visibilidad disminuye y la capacidad de reacción de conductores y peatones se reduce. Por ello, la educación vial dirigida a peatones en zonas rurales debe enfatizar estas obligaciones para fomentar hábitos seguros que protejan su integridad (American Academy of Pediatrics , 2023).

Las obligaciones de los peatones en zonas rurales pequeñas afectan directamente su seguridad vial al promover conductas que compensan las limitaciones del entorno, reducen la exposición a riesgos y facilitan una convivencia más segura con el tráfico vehicular. Su cumplimiento es indispensable para disminuir la alta vulnerabilidad de los peatones en estos contextos y para avanzar hacia un sistema vial más seguro y equitativo (Organización Mundial de la Salud, 2013).

Impacto de las obligaciones de los peatones en su seguridad vial

Las obligaciones de los peatones impactan directamente en su seguridad en zonas rurales pequeñas, donde las condiciones de infraestructura vial suelen ser limitadas y la visibilidad y señalización son menos adecuadas que en áreas urbanas. En estos contextos, el cumplimiento de normas como caminar siempre por el borde externo de la vía, de frente al tránsito vehicular, y cruzar únicamente en lugares con buena visibilidad y señalizados, reduce significativamente el riesgo de accidentes y atropellos (El Nuevo Ecuador, 2024).

Dado que en zonas rurales muchas veces no existen aceras ni pasos peatonales adecuados, los peatones deben adoptar conductas preventivas para compensar estas carencias, como detenerse, mirar y escuchar antes de cruzar, evitar cruzar en curvas o lugares con visibilidad reducida, y usar dispositivos reflectantes durante la noche para mejorar su visibilidad ante los conductores. Estas obligaciones son esenciales para proteger al peatón, que es el actor más vulnerable del sistema vial (Quito Informa, 2023).

Además, evitar conductas de riesgo como cruzar delante o detrás de vehículos detenidos, no caminar sobre la calzada abierta al tránsito y no distraerse con dispositivos electrónicos mientras se transita, contribuye a minimizar situaciones de peligro inesperadas. En zonas rurales pequeñas, donde la supervisión y educación vial pueden ser limitadas, el cumplimiento de estas obligaciones por parte de los peatones es un factor clave para disminuir la siniestralidad vial y mejorar la seguridad (Quito Informa, 2023).

Las obligaciones de los peatones en zonas rurales pequeñas tienen un impacto crucial en su seguridad vial, ya que promueven comportamientos que compensan las deficiencias de la infraestructura y reducen la exposición a riesgos, facilitando una convivencia más segura con el tránsito vehicular y disminuyendo la vulnerabilidad de este grupo en entornos con recursos limitados (El Nuevo Ecuador, 2024).

Percepción de las obligaciones de los peatones de su seguridad vial

Las obligaciones de los peatones en zonas rurales afectan su percepción de seguridad de manera significativa, ya que el cumplimiento de estas normas contribuye a generar un sentido de control y protección frente a los riesgos viales inherentes a estos entornos. En zonas rurales pequeñas, donde la infraestructura peatonal suele ser escasa o inexistente —como veredas o pasos peatonales—, el conocimiento y la observancia de obligaciones como caminar siempre de frente al tránsito, evitar cruzar en curvas o zonas con poca visibilidad, y usar dispositivos reflectantes durante la noche, influyen positivamente en la sensación de seguridad del peatón (El Nuevo Ecuador, 2024).

Esta percepción de seguridad está estrechamente relacionada con la capacidad del peatón para anticipar y evitar situaciones de peligro, lo que se logra mediante el cumplimiento de sus obligaciones, como detenerse, mirar y escuchar antes de cruzar, y no realizar cruces imprudentes. Cuando los peatones adoptan estas conductas responsables, se sienten más protegidos y confiados al transitar, lo que fomenta una movilidad más segura y reduce el temor a sufrir accidentes (Organización Mundial de la Salud, 2013).

Por otro lado, la falta de cumplimiento o desconocimiento de estas obligaciones puede aumentar la sensación de vulnerabilidad e inseguridad, ya que el peatón se expone a riesgos mayores sin las medidas preventivas necesarias. En este sentido, la educación vial y la promoción de las obligaciones peatonales son fundamentales para mejorar no solo la seguridad objetiva, sino también la percepción subjetiva de seguridad, que influye en la disposición de las personas a caminar y participar activamente en la vida comunitaria (Quito Informa, 2023).

En zonas rurales pequeñas, las obligaciones de los peatones impactan directamente en su percepción de seguridad, ya que el respeto a estas normas les permite sentirse más protegidos y menos expuestos a accidentes, lo que a su vez favorece una movilidad peatonal más segura y sostenible.

Derechos de los peatones frente a las responsabilidades que deben cumplir en vías urbanas

Los peatones, como usuarios más vulnerables de las vías urbanas, tienen derechos fundamentales que garantizan su seguridad y movilidad, pero también deben cumplir con responsabilidades específicas para mantener el orden y la seguridad vial. Estos derechos y obligaciones están diseñados para proteger a los peatones y fomentar una convivencia armónica con los demás actores del tránsito.

Derechos de los peatones:

- Transitar con seguridad, contando con infraestructura adecuada como aceras, pasos peatonales y señalización visible y accesible, que les permita desplazarse sin obstáculos ni invasiones de otros usuarios o vehículos (Quito Informa, 2023).

- Tener preferencia en el cruce de vías, especialmente en intersecciones reguladas por semáforos y en los pasos peatonales marcados (El Telégrafo, 2022).
- Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas, que faciliten su libre circulación y acceso.
- Recibir orientación y asistencia adecuada por parte de las autoridades de tránsito, así como participar en el diseño del espacio público para que sea incluyente y seguro para todos (Quito Informa, 2023).
- Contar con espacios urbanos que consideren las necesidades de grupos prioritarios, como personas con discapacidad, niños y adultos mayores (Lema, 2023).

Obligaciones de los peatones:

- Utilizar los espacios designados para su circulación, como aceras, pasos peatonales y pasarelas, evitando caminar sobre la calzada abierta al tránsito vehicular salvo en casos permitidos y con precaución.
- Cruzar las vías únicamente por los pasos peatonales o, en su defecto, por las esquinas y de forma perpendicular al sentido del tránsito, asegurándose de que no haya vehículos que no puedan detenerse.
- Respetar las señales de tránsito y las indicaciones de los agentes de control vial, incluyendo semáforos peatonales y órdenes de tránsito (Gobierno de la república. Guatemala, 2022).
- Abstenerse de realizar conductas que pongan en riesgo su seguridad o la de terceros, como cruzar delante o detrás de vehículos detenidos momentáneamente o solicitar transporte en lugares inapropiados.
- Mantener atención y concentración al caminar, evitando distracciones que puedan comprometer su seguridad (El Telégrafo, 2022).

El equilibrio entre estos derechos y obligaciones es esencial para garantizar la seguridad vial de los peatones. Mientras que sus derechos les aseguran un entorno adecuado y prioritario para su movilidad, sus obligaciones promueven un comportamiento responsable que reduce riesgos y facilita la convivencia con conductores y otros usuarios de la vía. Así, la protección legal y la educación vial deben trabajar de la mano para que los peatones ejerzan sus derechos con pleno conocimiento y cumplan sus responsabilidades, contribuyendo a un sistema vial más seguro y eficiente (Fundación Aleatica, 2024).

Afectación del diseño de calles a la protección peatonal y sus derechos

El diseño de las calles en localidades menores afecta de manera directa la protección peatonal y el ejercicio efectivo de sus derechos, ya que la configuración física y funcional del espacio vial determina las condiciones de seguridad, accesibilidad y comodidad para quienes transitan a pie.

En localidades pequeñas, donde la infraestructura suele ser limitada, un diseño vial adecuado que incluya aceras amplias, continuas y libres de obstáculos, así como pasos peatonales bien señalizados y seguros, es fundamental para garantizar el derecho de los peatones a transitar con seguridad y prioridad. La ausencia o deficiencia de estos elementos puede vulnerar derechos básicos como cruzar la calle con calma y seguridad, al exponer a los peatones a riesgos elevados por la falta de espacios exclusivos o protegidos para su circulación (ONU-Habitat, 2024).

Además, un diseño que priorice el tránsito vehicular motorizado sin considerar las necesidades peatonales puede generar entornos hostiles para los peatones, limitando su movilidad y afectando negativamente su percepción de seguridad. Por el contrario, calles diseñadas para reducir la velocidad del tráfico, incorporar cruces peatonales elevados, y fomentar la caminabilidad y el uso de la bicicleta, no solo mejoran la seguridad física sino también la percepción de seguridad, incentivando un mayor uso del espacio público por parte de todos los usuarios (Fundación Aleatica, 2024).

El diseño de las calles en localidades menores impacta directamente en la protección peatonal y en el respeto de sus derechos, ya que un entorno vial pensado para las personas facilita la movilidad segura, reduce la siniestralidad y promueve una convivencia urbana más equitativa y saludable.

Principales riesgos para los peatones en poblaciones con menos de 2000 habitantes

Los principales riesgos para los peatones en zonas rurales o localidades con menos de 2000 habitantes están relacionados con factores tanto infraestructurales como conductuales y ambientales, que incrementan su vulnerabilidad frente al tránsito vehicular.

Factores de riesgo principales:

- **Falta de infraestructura peatonal adecuada:** en muchas zonas rurales no existen aceras, pasos peatonales señalizados ni arcenes elevados, lo que obliga a los peatones a caminar por la calzada o por los bordes de la vía, aumentando la exposición al tráfico vehicular y el riesgo de atropellos.
- **Alta velocidad de los vehículos:** en zonas rurales la velocidad máxima permitida suele ser considerablemente mayor (por ejemplo, hasta 120 km/h), lo que aumenta la distancia de frenado y reduce la capacidad de los conductores para reaccionar ante peatones, especialmente en condiciones de poca visibilidad.

- **Visibilidad reducida:** la ausencia de iluminación pública, la circulación en horas de penumbra o noche, y la falta de elementos reflectantes en la vestimenta de los peatones dificultan que los conductores los detecten a tiempo (Claudet, 2000).
- **Comportamiento inseguro de peatones y conductores:** cruces en lugares no señalizados, atravesar en diagonal o entre vehículos estacionados, distracciones como el uso de celulares, y la imprudencia de conductores (exceso de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol) son causas frecuentes de accidentes (Organización Mundial de la Salud, 2013).
- **Condiciones ambientales adversas:** factores como lluvia, neblina, hielo o malas condiciones del pavimento y aceras pueden provocar caídas y dificultar la movilidad segura de los peatones (Steinberg, 2025).
- **Vulnerabilidad de grupos específicos:** niños, personas mayores y personas con discapacidad tienen mayor riesgo de lesiones graves o muerte en accidentes peatonales, especialmente en zonas rurales donde la supervisión y acompañamiento pueden ser insuficientes (American Academy of Pediatrics, 2023).
- **Déficit en atención médica de urgencia:** en muchas zonas rurales, la falta de servicios de atención traumatológica rápida y adecuada agrava las consecuencias de los accidentes peatonales (Organización Mundial de la Salud, 2013).

La combinación de infraestructura insuficiente, alta velocidad vehicular, baja visibilidad, comportamientos de riesgo y limitaciones en la atención médica hacen que los peatones en zonas rurales o localidades pequeñas enfrenten riesgos elevados que requieren intervenciones integrales para mejorar su seguridad vial (El Nuevo Ecuador, 2024).

Estrategias para mejorar la convivencia entre peatones y vehículos en calles urbanas

Para mejorar la convivencia entre peatones y vehículos en poblaciones pequeñas, es fundamental implementar estrategias que atiendan tanto la infraestructura vial como la educación y la regulación del tránsito, adaptadas a las características y recursos de estas localidades. Entre las principales estrategias destacan:

Mejora y adecuación de la infraestructura peatonal: construcción y mantenimiento de aceras continuas, pasos peatonales visibles y seguros, preferentemente sobreelevados, y señalización clara que priorice el paso peatonal. En zonas rurales o pequeñas donde no hay aceras, delimitar espacios seguros para que los peatones caminen de frente al tránsito vehicular (El Nuevo Ecuador, 2024).

Calmar el tráfico vehicular: implementar medidas para reducir la velocidad máxima permitida, como reductores de velocidad, estrechamientos de carriles o señalización que recuerde la prioridad peatonal. Esto es clave para disminuir la gravedad de los accidentes y aumentar la capacidad de reacción de conductores y peatones (Ciudades que caminan, 2022).

Educación vial integral y participativa: programas de sensibilización dirigidos tanto a peatones como a conductores, que fomenten el respeto mutuo, el cumplimiento de normas y la conciencia sobre la vulnerabilidad peatonal. Iniciativas como “pequeños inspectores de tránsito” en escuelas ayudan a crear una cultura vial responsable desde la infancia.

Promoción de la movilidad activa y sostenible: incentivar el caminar, el uso de bicicletas y el transporte público mediante la creación de entornos amigables, accesibles y seguros para peatones, lo que reduce el uso excesivo del vehículo motorizado y mejora la calidad de vida urbana.

Regulación y control efectivo: aplicar sanciones a conductores que no respeten la prioridad peatonal y a peatones que incumplan normas básicas de seguridad, con un enfoque educativo y preventivo que mejore la convivencia en las vías (Ciudades que caminan, 2022).

Iluminación y visibilidad: mejorar la iluminación pública en calles y cruces peatonales, y fomentar el uso de elementos reflectantes por parte de los peatones para aumentar su visibilidad, especialmente en horarios nocturnos o condiciones adversas (El Nuevo Ecuador, 2024).

Estas estrategias combinadas generan un entorno vial más seguro y armónico, donde peatones y vehículos coexisten respetando sus derechos y obligaciones, lo que es especialmente relevante en poblaciones pequeñas donde los recursos son limitados pero la seguridad vial debe ser prioritaria.

Metodología

Se utilizó un enfoque cualitativo, que permitió la comprensión profunda de comportamientos y percepciones objetiva de conductas peatonales en el contexto específico. La revisión sistemática de literatura nacional e internacional sobre derechos y obligaciones de peatones, movilidad urbana y proyectos de infraestructura peatonal, con énfasis en contextos rurales o de baja población, análisis de normativas locales y nacionales vigentes sobre movilidad peatonal y seguridad vial.

La selección de calles para caracterizar las condiciones existentes del tránsito peatonal para el estudio del caso del sitio Sancán, levantamiento espacial del área referidos a infraestructura vial, señalización, zonas peatonales, observación directa no participativa del comportamiento peatonal en puntos estratégicos de la vía urbana, utilizando imágenes fotográficas para identificar conductas de riesgo o incumplimiento de normas (Keller et al., 2019).

Elaboración de un anteproyecto o plan de acción para la mejora de la movilidad peatonal, que incluya propuestas de señalización, infraestructura y campañas de educación vial adaptadas al contexto local. Esta metodología permite abordar integralmente el estudio de los derechos y obligaciones de los peatones en vías urbanas de pequeñas poblaciones, combinando la observación directa con la participación comunitaria y el análisis normativo, para orientar proyectos de dirección urbana que promuevan una movilidad peatonal segura, inclusiva y adecuada a las características locales.

Entregables

Los entregables en el contexto de dirección de proyectos y movilidad peatonal, relacionados a los derechos y obligaciones de los peatones en vías urbanas, especialmente en poblaciones con características semejantes a las del sitio Sancán, deben tener características fundamentales y pueden mencionarse y desarrollarse en los siguientes enfoques:

- Diagnóstico de la situación actual de los peatones en las vías urbanas de la población estudiada
- Identificación y mapeo de itinerarios peatonales principales y puntos de conflicto
- Propuesta de estrategias o intervenciones para mejorar la seguridad y el ejercicio de derechos de los peatones
- Documento de recomendaciones para autoridades locales sobre políticas públicas, señalización, infraestructura o campañas de sensibilización
- Indicadores de evaluación de impacto de las propuestas
- Cronograma de implementación y plan de seguimiento

Figura 1. Ubicación del sitio Sancán



Fuente: Mapa turístico del Ecuador (s.f.).

Nota. Mapa Turístico Ecuador.

Trabajo de campo

Sancán es una localidad de la provincia de Manabí caracterizada por su tamaño reducido y particularidades urbanas que influyen directamente en la movilidad peatonal. La infraestructura vial, la señalización y las normas vigentes presentan desafíos específicos para garantizar la seguridad y el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los peatones. Por ello, el trabajo de campo se orienta a analizar estas condiciones in situ para generar propuestas contextualizadas y efectivas.

Se eligieron vías urbanas representativas del flujo peatonal en Sancán, priorizando aquellas con mayor tránsito o con antecedentes de incidentes, para obtener información significativa y pertinente.

Se realizó un mapeo detallado de la infraestructura vial, señalización, zonas peatonales y elementos de seguridad vial. Las imágenes fotográficas documentan las condiciones físicas y las conductas observadas, facilitando el análisis visual y la identificación de conductas de riesgo.

Se aplicó esta técnica para registrar el comportamiento de los peatones sin interferir en sus actividades cotidianas, lo que permite una apreciación objetiva y natural de sus prácticas y posibles incumplimientos normativos.

Paralelamente, se revisaron normativas locales y nacionales vigentes, así como literatura especializada en movilidad urbana y derechos peatonales, para contrastar las observaciones con el marco legal y las mejores prácticas reconocidas.

Aunque el enfoque es cualitativo y basado en observación, se consideró la interacción con actores locales para validar hallazgos y enriquecer la comprensión del contexto social y cultural que influye en la movilidad peatonal.

Resultados esperados del trabajo de campo

Diagnóstico detallado de las condiciones físicas y sociales que afectan la movilidad peatonal en Sancán.

Identificación de conductas de riesgo y barreras para el cumplimiento de derechos y obligaciones peatonales.

Base sólida para la elaboración de un anteproyecto o plan de acción que incluya propuestas específicas de señalización, infraestructura y campañas educativas adaptadas a la realidad local.

Este trabajo de campo es fundamental para garantizar que las intervenciones en la dirección de proyectos urbanos sean pertinentes, inclusivas y efectivas, promoviendo una movilidad peatonal segura y acorde a las características particulares del sitio Sancán en Manabí.

Población y muestra

Por tratarse de una comunidad pequeña, con número de calles determinadas, se trata de una población finita. Para determinar el tamaño de la muestra se empleó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

En donde:

n = tamaño de la muestra

N = tamaño de la población. En el sitio Sancán se contabilizan 28 calles

z = es el valor obtenido mediante niveles de confianza; su valor es una constante, por lo general se tienen dos valores dependiendo el grado de confiabilidad que se desee. Se toma 90% (1,64)

p = probabilidad a favor (0%= 0 al 100%= 1), Se toma un valor de 90%=0,90

q = probabilidad en contra (0%= 0 al 100%= 1), $1,00-0,90 = 0,10$

e = representa el límite aceptable de error muestral. Para este caso se toma el 10%.

$$n = \frac{1,64^2 * 0,90 * 0,10 * 28}{0,10^2 * (28 - 1) + 1,64^2 * 0,90 * 0,10}$$

$$n = \frac{6,78}{0,27 + 0,24} = 13,29$$

Se utiliza muestras probabilísticas sistemáticas, consiste en seleccionar a los individuos según una regla o proceso periódico. La primera unidad por azar con una moneda ya que la constante del número de sistematización es 2

$$K = \frac{N}{n} = \frac{28}{13,29} = 2,11 \approx 2$$

K = constante (n° de sistematización)

Figura 2. Esquema de calles analizadas del sitio Sancán



Fuente: Google maps (s.f).

Nota. En tablas posteriores se muestra el nombre de las calles

Diseño de la investigación






Se trata de una investigación no experimental transversal descriptivo, donde se observa las instalaciones y condiciones que presentan las calles para el tránsito peatonal y el comportamiento de los peatones que circulan por las calles o sus instalaciones, con enfoque cualitativo. Se utiliza como técnica de recolección de información la observación de campo no experimental con lo que se profundiza el conocimiento para la descripción de los resultados.






Instalaciones existentes para uso peatonal en las calles del sitio Sancán

En localidades como el sitio Sancán, la integración de criterios de diseño urbano que promuevan la movilidad activa y la inclusión, como la eliminación de barreras arquitectónicas y la creación de espacios públicos interconectados, es clave para respetar y garantizar los derechos peatonales, especialmente para grupos vulnerables como niños, personas mayores y personas con discapacidad. Esto contribuye a construir entornos más justos, seguros y sostenibles, donde el peatón no solo sea un usuario más, sino el centro del diseño vial (ONU-Habitat, 2024).

Tabla 1. Información de las instalaciones observadas en las calles del sitio Sancán

No	Nombre de la calle	Instalaciones para peatones				Imagen
		Acera	Pasos cebras	Rampas	Iluminación	
1	Avenida San Francisco	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
2	Avenida Zaracay	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
3	Avenida Yumber Madrid	Si existe	No existe	No existe	Deficiente	

No	Nombre de la calle	Instalaciones para peatones				Imagen
		Acera	Pasos cebras	Rampas	Iluminación	
4	Avenida Eloy Pillasagua	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
5	Avenida Eloy Alfaro	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
6	Avenida 24 de Mayo	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
7	Calle Lanchán	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
8	Vía Estatal	No existe	No existe	No existe	Deficiente	

No	Nombre de la calle	Instalaciones para peatones				Imagen
		Acera	Pasos cebras	Rampas	Iluminación	
9	Calle Arcadio León	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
10	Calle 10 de Agosto	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
11	Calle Cristóbal Zambrano	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
12	Calle Pasillo Manabí	No existe	No existe	No existe	Deficiente	
13	Calle Mariana Zavala	No existe	No existe	No existe	Deficiente	

Fuente: elaboración propia

Nota. Las imágenes son tomadas de forma espontánea.

Comportamiento de los usuarios peatones al transitar por las calles de Sancán

En entornos donde la mayoría de las calles son de tierra y carecen de infraestructura segregada, aceras vs. calzada, caso del sitio Sancán, el peatón no percibe la calle como un canal exclusivo de vehículos, sino como un espacio público continuo. El hábito de caminar por el centro o “por cualquier lugar” obedece a una optimización del entorno; en calles de tierra, los bordes suelen ser la peor zona para transitar, acumulan barro, vegetación, escombros, drenaje pluvial (zanjas) o basura, el centro de la calle, compactado por el paso ocasional de vehículos, suele ser la superficie más plana, limpia y seca.

Caminar pegado a los bordes, donde deberían estar las aceras, reduce la visibilidad y el tiempo de reacción ante amenazas que surgen de las propiedades aledañas, perros guardianes que ladran o muerden a través de cercas, salidas repentinas de vehículos, o inseguridad delictiva. El centro ofrece un campo de visión de 360 grados. En la calle adoquinada y que cuenta con aceras peatonales, el hecho de que el comportamiento persista en la única calle urbanizada se debe a la inercia conductual y a fallas de diseño urbano. El peatón no cambia su modo de operación mental solo porque la superficie cambia por 600 metros, si en el 90% del pueblo la calle es suya, en el 10% restante seguirá siéndolo por costumbre. Además, las aceras existentes en Sancán son muy estrechas, impiden caminar en pareja o grupo, obligando a la “fila india”, algo antinatural para la vida de pueblo.

Resultados

En los peatones del sitio Sancán, la lógica del pueblo choca con la lógica legal; en base a la mayoría de los códigos de tránsito y normas de responsabilidad civil con estándar internacional y latinoamericano, el comportamiento descrito presenta las siguientes infracciones y conflictos:

Tabla 2. Resultados de los derechos y obligaciones de los peatones en el sitio Sancán

Situación	Normativa estándar (El deber ser)	Comportamiento observado (La realidad)	Conflicto legal
Calles Sin aceras	El peatón debe transitar por la extrema izquierda o derecha según el país, pero generalmente contramano para ver los vehículos de frente.	Camina por el centro o la derecha, dando la espalda al tráfico	Al dar la espalda al tráfico y usar el centro, el peatón pierde capacidad de reacción y aumenta su responsabilidad civil en caso de accidente.
Prioridad de Paso	En calzada, el vehículo tiene prelación, salvo en cruces. El peatón debe ceder el paso.	El peatón asume prioridad de facto y espera que el auto maniobre.	En un juicio, el peatón podría ser considerado culpable por “imprudencia temeraria” u “obstrucción a la vía”, atenuando la responsabilidad del conductor.

Situación	Normativa estándar (El deber ser)	Comportamiento observado (La realidad)	Conflicto legal
Calle con aceras	Es obligatorio el uso de la acera si esta existe y es transitable.	Uso de la calzada a pesar de la infraestructura existente.	Si un atropello ocurre en la calle adoquinada justo al lado de una acera vacía, la culpa es casi exclusivamente del peatón por abandonar su zona de seguridad designada.

Fuente: elaboración propia

Nota. Se compara con normativa internacional.

La población de Sancán opera bajo un código de urbanismo doméstico, donde la calle es una extensión de la casa, mientras que la normativa está diseñada para la ciudad planificada, donde se segregan máquinas y personas. El conflicto nace porque la infraestructura con la calle adoquinada intentó imponer reglas urbanas con la instalación de aceras, sin que cambiara la cultura de uso del espacio ni el volumen de tráfico que justificara ese cambio.

Discusión

Los resultados de la investigación revelan un patrón de comportamiento de los peatones del sitio Sancán, que se caracteriza por no utilizar aceras cuando estas existen, y caminar por el centro de la vía o de manera arbitraria en calles sin infraestructura peatonal. Este comportamiento no se limita a las calles sin aceras o sin pavimentación, sino que persiste incluso en la única calle adoquinada con aceras debidamente definidas. Estos hallazgos sugieren que la mera existencia de infraestructura designada para peatones no garantiza su uso consistente o la adopción de prácticas seguras de desplazamiento, lo que apunta a la necesidad de considerar múltiples factores determinantes más allá de la provisión física de espacios.

Normativas de responsabilidad peatonal: Marco regulatorio

Desde la perspectiva normativa, la mayoría de los códigos viales establecen obligaciones claras para los peatones en contextos urbanos. Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) ecuatoriana, los peatones tienen responsabilidades explícitas que incluyen: utilizar las aceras cuando estén disponibles, cruzar por las esquinas o en los pasos designados, y desplazarse en dirección contraria al flujo vehicular cuando no haya aceras. Estas normativas establecen que los peatones deben mantener una conducta que minimice riesgos de accidentes y que respete el ordenamiento vial establecido. Los determinantes sociales inciden directamente en cómo los usuarios de las vías urbanas, incluyendo peatones, interpretan y cumplen con las normativas establecidas.

Explicación lógica del incumplimiento normativo

El comportamiento observado puede explicarse a través de una lógica racional de adaptación contextual que refleja las condiciones reales del entorno urbano en Sancán. Cuando la infraestructura es deficiente o inexistente en la mayoría de las calles, los peatones desarrollan patrones de comportamiento basados en la experiencia acumulada y en la evaluación práctica de riesgos. En este sentido, el incumplimiento aparente de las normas representa una adaptación funcional a un contexto donde la infraestructura urbana no cumple con los estándares mínimos necesarios para su implementación.

Estudios sobre el comportamiento de peatones en contextos latinoamericanos muestra que existe una brecha significativa entre las normativas regulatorias y las realidades de infraestructura. En asentamientos humanos donde predominan calles sin aceras ni pavimentación, los peatones no pueden comportarse de acuerdo a las regulaciones establecidas para contextos completamente urbanizados. Cuando la excepcionalidad como una calle adoquinada con aceras es mínima en relación con la norma prevaleciente que representa la mayoría de las calles sin infraestructura, los peatones mantienen los patrones comportamentales que han desarrollado para el entorno predominante, incluso cuando transitoriamente se encuentran en espacios mejor equipados.

Conclusión

La indagación documenta que en el sitio Sancán, donde predomina la ausencia de infraestructura peatonal adecuada, los peatones desarrollan patrones de comportamiento que persisten incluso cuando infraestructura mejorada está disponible. Este hallazgo tiene implicaciones importantes para la comprensión de la brecha entre regulaciones normativas y comportamiento real en contextos urbanos de desarrollo limitado.

Las regulaciones de tránsito son necesarias pero insuficientes para modificar comportamientos cuando la infraestructura urbana no permite su cumplimiento. Un enfoque que responsabilice únicamente a los peatones por incumplimiento normativo ignora la estructura causal que genera tal incumplimiento: la provisión deficiente de infraestructura urbana de calidad.

Para mejorar la seguridad y el comportamiento de peatones en contextos similares, se recomienda: Priorizar inversión en infraestructura urbana integral que establezca aceras, calles pavimentadas y espacios públicos seguros en la mayoría de las vías, no solo en sectores puntuales; alinear educación vial con realidades contextuales, reconociendo que las campañas de concientización deben preceder o acompañar a las mejoras en infraestructura, no ser implementadas en su ausencia; reconocer la corresponsabilidad de autoridades locales, planificadores urbanos y entes de seguridad vial en la creación de condiciones que hagan posible el cumplimiento normativo.

Este estudio contribuye a la comprensión de cómo el comportamiento urbano no es simplemente una cuestión de irresponsabilidad individual o falta de educación, sino una respuesta

racional a las características del entorno construido. La normalización de un comportamiento aparentemente desviado refleja la adaptación de los usuarios a un contexto donde lo anormal es la carencia de infraestructura adecuada. Comprender esto es fundamental para desarrollar intervenciones urbanas efectivas que consideren la realidad socioespacial de las comunidades y no solo la imposición de reglas descontextualizadas.

Referencias

- American Academy of Pediatrics. (2023, 20 de junio). *Seguridad para los pequeños peatones: la AAP pide comunidades transitables*. HealthyChildren.org. <https://n9.cl/p2glx>
- Arévalo, G., Vinueza, M., & Jiménez, P. (2023). *Hacia una movilidad peatonal inclusiva en las periferias: anteproyecto para el barrio Narancay Alto, Cuenca, Ecuador* [Trabajo de titulación, Universidad de Cuenca].
- Banco de Desarrollo del Ecuador. (2021). *Guía de proyectos: vías urbanas*.
- Ciudades que Caminan. (2022). *Doce formas de avanzar hacia una ciudad pro-peatonal*. <https://n9.cl/xsud1>
- Claudet, S. (2000). *El peatón y su seguridad en el tránsito*. Asociación Chilena de Seguridad (ACHS).
- El Nuevo Ecuador. (2024). *Recomendaciones de seguridad vial para peatones*. Servicio Público para Pasar Agencias de Tránsito (SPPAT). <https://www.sppat.gob.ec/servicios/?p=310>
- El Telégrafo. (2022, 02 de junio). ¿Cuáles son las obligaciones de los peatones en las calles? *El Telégrafo*. <https://n9.cl/83fjn>
- Fundación Aleatica. (2024a, 27 de marzo). *Deberes y derechos de los peatones*. <https://n9.cl/t7ia94>
- Fundación Aleatica. (2024b, 17 de agosto). *¿Cómo el diseño vial puede ayudar a controlar la velocidad?* <https://www.fundacionaleatica.org/articulo/disenio-vial/>
- Gil, Y. (2022, septiembre). *Guía del Project Management Institute (PMI) en los proyectos viales* [Trabajo de grado, Universidad Militar Nueva Granada].
- Gobierno de la República de Guatemala. (2022, 25 de octubre). *¿Conoce sus obligaciones como peatón?* Dirección General de Protección y Seguridad Vial. <https://transito.gob.gt/conoce-sus-obligaciones-como-peaton/>
- Google. (s.f.). Mapa turístico del Ecuador. <https://www.google.com/search?q=Mapa+turistico+del+ecuador>
- Keller, M., Azar, J., Liendro, N., Naftal, C., & Rada, M. (2019, diciembre). *Desarrollo de una metodología para estudiar el comportamiento de riesgo de los peatones*. Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- Lema, N. (2023, 23 de noviembre). *Derechos de los peatones: educación vial* [Diapositivas de PowerPoint]. SlideShare. <https://n9.cl/loxag>
- ONU-Habitat. (2024, 26 de agosto). *La ciudad a tus pies: derechos peatonales*. <https://onu-habitat.org/index.php/la-ciudad-a-tus-pies-derechos-peatonales>

Organización Mundial de la Salud. (2013). *Seguridad peatonal*.

Ortega, F. (2023). *La seguridad vial en los peatones*. Policía Educador.

Quito Informa. (2023, 19 de abril). AMT recuerda a los peatones sus derechos y obligaciones. *Quito Informa*. <https://n9.cl/az05l>

Souza, W., & Marques, L. (2023). ¿Cuál es el rol de la infraestructura verde en el desarrollo sostenible de las ciudades pequeñas? *Revista Latino-americana de Ambiente Construido & Sustentabilidad*, 4(17), 1-16. <https://doi.org/10.17271/rlass.v4i17.4554>

Steinberg Law Firm. (2025). *Peligros para los peatones*. <https://www.steinberglawfirm.com/es/articulos/peligros-para-los-peatones/>

Declaración

Conflicto de interés

No tenemos ningún conflicto de interés que declarar.

Financiamiento

Sin ayuda financiera de partes externas a este artículo.

Nota

El artículo es original y no ha sido publicado previamente.