



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**El dolo eventual y la culpa consciente en accidentes de
tránsito: vacíos normativos en el COIP.**

AUTORAS:

Freire Aguayo, Ana María

Triana Gómez, Maira Alejandra

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADA**

TUTOR:

Abg. Cuadros Añezco, Xavier Paul Mgs.

Guayaquil, Ecuador

15 de febrero del 2026



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por; **Freire Aguayo, Ana María y Triana Gómez, Maira Alejandra**; como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada**.

TUTOR

XAVIER PAUL
CUADROS
ANAZCO

Firmado digitalmente por
XAVIER PAUL CUADROS
ANAZCO
Fecha: 2026.04.02 07:11:43
-05'00'

f. _____

Abg. Cuadros Añezco, Xavier Paul Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____

Dra. Nuria Pérez Puig-Mir, PhD.

Guayaquil, a los quince días del mes de febrero del año 2026



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Freire Aguayo, Ana María**

Triana Gómez, Maira Alejandra

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **El dolo eventual y la culpa consciente en accidentes de tránsito: vacíos normativos en el COIP**, previo a la obtención del Título de **Abogada** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los quince días del mes de febrero del año 2026

AUTORAS

f. _____

Freire Aguayo, Ana María

f. _____

Triana Gómez, Maira Alejandra



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Freire Aguayo, Ana María**

Triana Gómez, Maira Alejandra

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **El dolo eventual y la culpa consciente en accidentes de tránsito: vacíos normativos en el COIP**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los quince días del mes de febrero del año 2026

AUTORAS

f. _____

Freire Aguayo, Ana María

f. _____

Triana Gómez, Maira Alejandra

ANTIPLAGIO



Informe de análisis

Compilatio Magister+ | UCSG-EC- Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

FREIRE ANA Y TRIANA MAIRA_TRABAJO DE TITULACION

ID : 5ca06a0797f149be2f7a9638b2b5a627633590cf



40%

Textos sospechosos

Nombre del fichero : FREIRE ANA Y TRIANA
MAIRA_TRABAJO DE TITULACION.txt
Tamaño del archivo original : 338,21 kB
Número de palabras : 7892
Número de caracteres : 54957

Depositante : xXavier Paul Cuadros Añezco
Fecha de depósito : 14 de marzo de 2026
Tipo de carga : interface
fecha de fin de análisis : 14 de marzo de 2026

TUTOR

XAVIER PAUL
CUADROS
ANAZCO

Firmado digitalmente por
XAVIER PAUL CUADROS
ANAZCO
Fecha: 2026.04.02 07:11:43
-05'00'

f. _____

Abg. Cuadros Añezco, Xavier Paul Mgs.

AUTORAS

f. _____

Freire Aguayo Ana María

f. _____

Triana Gómez Maira Alejandra

AGRADECIMIENTO

A Dios, por su infinito amor, por bendecir mi camino y acompañarme siempre con su gracia y fidelidad.

A mi hermano, mi apoyo incondicional, quien nunca me abandonó ni me dejó sola. Sin su respaldo, este logro no hubiese sido posible. Querido hermanito, gracias por estar siempre conmigo; este título también te pertenece.

A mi mami, gracias por darme la vida y por enseñarme tantas lecciones valiosas. Gracias por escucharme, comprenderme y apoyarme en cada etapa de este camino. Este logro también es para ti.

A mis compañeros y amigos, gracias a cada uno de ustedes por formar parte de mi vida universitaria, por compartir los momentos difíciles, las risas y el apoyo mutuo. Los llevaré siempre en mi corazón.

Ana María

En primer lugar, agradezco a Dios, base fundamental de mi vida, por darme la fortaleza, la sabiduría y la perseverancia necesarias para culminar esta etapa tan importante. Sin su guía y bendiciones, este logro no habría sido posible.

A mi madre por su amor incondicional, sus sacrificios y por ser mi ejemplo constante de esfuerzo y honestidad. Gracias por creer en mí y por impulsarme siempre a seguir adelante.

A mi hermano Maury Triana y Verónica, por su apoyo, compañía y palabras de aliento en cada momento de este proceso. Su presencia ha sido un pilar fundamental en mi camino.

A mi padre, por su apoyo y su ejemplo de responsabilidad y perseverancia. por motivarme a no rendirme y por enseñarme que con esfuerzo y dedicación todo es posible.

Finalmente, a mi esposo, por su paciencia, comprensión y apoyo incondicional durante este tiempo.

A todos ustedes, mi más profundo agradecimiento por ser parte esencial de este logro.

Maira Alejandra

DEDICATORIA

Dedico este logro a las personas que han sido mi fuerza y mi inspiración para no rendirme.

A mis hijos, el amor incondicional de mi vida, mi mayor orgullo y mi más grande motivación. Este logro es para ustedes. Gracias por acompañarme en este largo camino. Los amo profundamente; por ustedes nunca me rendí.

A mi amor, por tus palabras de aliento y por el orgullo que siempre has sentido por mí. Fuiste el impulso que necesitaba en los momentos en que sentía que no podía continuar. Siempre estuviste ahí, recordándome quién soy y demostrándome tu amor.

A mi abuelita Sergia y a mi papi, aunque ya no los tengo físicamente, su recuerdo me acompañó cada día.

A mi abuelita, por enseñarme que nunca es tarde para seguir aprendiendo y que, con esfuerzo y perseverancia, siempre se pueden alcanzar los sueños.

A mi papi, quien siempre soñó con verme titulada en esta universidad; hoy, por fin, puedo dedicarle este logro.

Ana María

A mi madre,

por ser mi ejemplo de fortaleza, sacrificio y amor incondicional. Gracias por enseñarme que los sueños se construyen con esfuerzo y constancia, y por nunca dejar de creer en mí, incluso cuando yo dudaba. Este logro también es tuyo, porque cada paso que doy está sostenido por los valores que sembraste en mi vida.

A mi hija,

mi mayor inspiración y el motor que impulsa cada uno de mis esfuerzos. Este proyecto representa el deseo profundo de dejarte un legado de perseverancia, disciplina y sueños cumplidos. Que siempre recuerdes que no hay límites cuando se lucha con el corazón y se trabaja con determinación.

Este logro está dedicado a ustedes, las dos mujeres que dan sentido y propósito a mi vida.

Maira Alejandra



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

AB. NURIA PEREZ Y PUIG-MIR, Phd.
DIRECTORA DE CARRERA

f. _____

DRA. ANGELA MARIA PAREDES CAVERO
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

ABG. EDUARDO SANCHEZ PERALTA, MGS.
OPONENTE

ÍNDICE

RESUMEN.....	X
Introducción	2
CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DEL DOLO EVENTUAL Y LA CULPA CON REPRESENTACIÓN	5
1.1 Concepto y evolución del dolo en la dogmática penal.....	5
1.2 Tipos de dolo: directo, eventual y sus elementos estructurales.....	6
1.3 La culpa con representación: definición, características y límites ...	7
1.5 Relevancia de esta distinción en el principio de legalidad y proporcionalidad.....	9
CAPITULO II: APLICACIÓN EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO	11
3.1 Naturaleza jurídica de los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano	11
3.2 Principio de proporcionalidad y ponderación de derechos	12
3.3 Vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana.....	13
3.4 Revisión crítica de la tipificación exclusivamente culposa.....	13
3.5 Elementos del dolo y su posible acoplamiento a la conducta del conductor	14
CAPITULO III: JURISPRUDENCIA COMPARADA Y PROPUESTAS NORMATIVAS	16
4.1 Jurisprudencia nacional relevante sobre accidentes de tránsito y dolo eventual	16
4.2 Implicaciones para la seguridad jurídica y la proporcionalidad de la pena	17
4.3 Propuesta de reforma legislativa: criterios objetivos para diferenciar dolo eventual y culpa con representación	18
CONCLUSIONES	20
RECOMENDACIONES	21
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	22

RESUMEN

En el Ecuador, los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad y lesiones, lo que plantea un desafío jurídico respecto a la tipificación de las conductas que los generan. El Código Orgánico Integral Penal (COIP), en sus artículos 376 a 383, establece que los delitos de tránsito son de carácter exclusivamente culposo, sancionando la imprudencia, negligencia o inobservancia de normas. Sin embargo, esta regulación omite la posibilidad de que el conductor actúe con dolo eventual, es decir, previendo el resultado lesivo y aceptando el riesgo de su producción.

La investigación evidencia que esta omisión normativa genera inseguridad jurídica y sanciones desproporcionadas, vulnerando el principio de legalidad (art. 76.3 de la Constitución de la República del Ecuador) y el principio de proporcionalidad de la pena (art. 11.2).

Palabras Clave: Dolo Eventual; Culpa Con Representación; Principio De Legalidad; Principio De Proporcionalidad; Seguridad Jurídica; Delitos De Tránsito.

ABSTRACT

In Ecuador, traffic accidents constitute one of the main causes of mortality and injury, raising a legal challenge regarding the classification of the conducts that generate them. The Comprehensive Organic Criminal Code (COIP), in Articles 376 to 383, establishes that traffic offenses are of an exclusively negligent nature, sanctioning imprudence, negligence, or disregard of traffic regulations. However, this regulation omits the possibility that the driver may act with eventual intent (*dolo eventual*), that is, foreseeing the harmful result and consciously accepting the risk of its occurrence.

The research demonstrates that this normative omission generates legal uncertainty and disproportionate sanctions, thereby infringing the principle of legality (Art. 76.3 of the Constitution of the Republic of Ecuador) and the principle of proportionality of punishment (Art. 11.2).

Keywords: Eventual intent, Conscious negligence, Principle of legality, Principle of proportionality, Legal certainty, Traffic offenses.

Introducción

En Ecuador, los accidentes de tránsito representan un desafío persistente que va más allá de lo técnico y social, alcanzando implicaciones de carácter penal. Según el Anuario Nacional de Seguridad Vial 2024, se registraron 21.220 siniestros de tránsito en el país, con un saldo de 2.302 fallecidos equivalente a una muerte cada 3,8 horas y 18.312 personas lesionadas, lo que significa un herido cada 28 minutos (ANT, 2024). Estas estadísticas reflejan no solo la magnitud del fenómeno, sino también la necesidad de que el sistema penal defina con claridad cómo se sancionan las conductas que generan estos eventos. La información revisada indica que los accidentes de tránsito no constituyen únicamente un problema de movilidad, sino un ámbito donde confluyen responsabilidades jurídicas, sociales y éticas que requieren respuestas normativas coherentes.

Históricamente, los delitos de tránsito se han considerado principalmente como infracciones culposas, dejando de lado la posibilidad de que el conductor actúe con dolo. El artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece que estos delitos son de carácter culposo, sancionando conductas derivadas de imprudencia, negligencia o incumplimiento de normas. Sin embargo, surgen interrogantes en situaciones en las que el conductor prevé como posible el resultado lesivo y, aun así, persiste en su conducta riesgosa, como conducir bajo los efectos del alcohol o excediendo los límites de velocidad en zonas escolares. En estos casos, resulta necesario cuestionar si se trata de culpa con representación o de dolo eventual. La delimitación entre ambas figuras no está claramente definida en el COIP, lo que genera inseguridad jurídica y puede conducir a la imposición de penas desproporcionadas, afectando los principios de legalidad penal y proporcionalidad de la sanción.

El problema central de esta investigación radica en la ausencia de claridad normativa dentro del COIP respecto a la diferenciación entre dolo eventual y culpa con representación en los delitos de tránsito. Por un lado, el artículo 27 define el dolo como la realización consciente y voluntaria de una conducta típica, incluyendo la aceptación del resultado como posible. Por otro lado, el artículo 28 regula la culpa, señalando imprudencia, negligencia e incumplimiento normativo, pero sin proporcionar criterios objetivos que permitan distinguir de manera precisa entre culpa con representación y dolo eventual. Finalmente, el artículo 376 tipifica los delitos de tránsito, pero deja

vacíos interpretativos sobre la imputación de responsabilidad en conductas de riesgo previstas por el autor.

Nuestra investigación se orienta a responder la siguiente pregunta: ¿de qué manera la falta de claridad normativa entre los artículos 27, 28 y 376 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), en contraste con los principios de legalidad y proporcionalidad reconocidos en la Constitución ecuatoriana, incide en la afectación de la seguridad jurídica y en la proporcionalidad de las sanciones en materia de accidentes de tránsito? Este problema surge debido a la inexistencia de parámetros objetivos en la normativa penal ecuatoriana que permitan diferenciar con precisión estas figuras jurídicas, lo que complejiza la labor de los operadores de justicia y puede dar lugar a resoluciones inconsistentes o arbitrarias.

La relevancia de este estudio se fundamenta en la necesidad de consolidar la seguridad jurídica dentro del ámbito penal, particularmente en los delitos de tránsito, donde la delimitación entre la imprudencia consciente y la aceptación del riesgo resulta cada vez menos evidente. Si bien la doctrina penal ha elaborado diversas posturas para distinguir entre el dolo eventual y la culpa con representación, su aplicación en la práctica exige un análisis crítico adaptado al contexto nacional. A ello se suma que la jurisprudencia ecuatoriana mantiene criterios heterogéneos, a diferencia de otros ordenamientos como el alemán, el español o el argentino, que han desarrollado lineamientos interpretativos más definidos.

En este sentido, el objetivo general del presente trabajo consiste en analizar si los elementos constitutivos del dolo pueden ser integrados y aplicados en los delitos de tránsito. Para alcanzar este propósito, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Examinar las principales teorías dogmáticas que sustentan la diferenciación entre dolo eventual y culpa con representación.
2. Plantear una propuesta de reforma normativa que incorpore criterios objetivos para la adecuada tipificación de estas conductas.

El presente estudio se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, sustentado en una perspectiva dogmática con alcance comparado. Para su ejecución, se llevó a cabo una revisión de la doctrina penal relacionada con las principales construcciones teóricas del dolo eventual y la culpa consciente, complementada con el examen de decisiones jurisprudenciales relevantes tanto en el contexto ecuatoriano como en otros ordenamientos jurídicos.

Asimismo, se aplicó la técnica de análisis documental, a través de la cual se examinaron diversas fuentes, entre ellas normativa vigente, pronunciamientos judiciales, literatura académica especializada y propuestas de reforma legal.

CAPITULO I:

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DEL DOLO EVENTUAL Y LA CULPA CON REPRESENTACIÓN

1.1 Concepto y evolución del dolo en la dogmática penal.

El dolo constituye una de las categorías fundamentales dentro de la dogmática penal, tradicionalmente concebido como la manifestación de la voluntad dirigida a la realización de una conducta típica con pleno conocimiento de sus elementos. En la concepción clásica, Edmund Mezger (1955) lo describió como la integración del conocimiento y la voluntad respecto del hecho típico, sentando así las bases para su distinción frente a la culpa. Más adelante, Claus Roxin (1997) desarrolló con mayor profundidad la noción de dolo eventual, señalando que este se presenta cuando el sujeto anticipa la posibilidad del resultado y, aun así, asume su producción o se muestra conforme con ella. Estas posturas permitieron una evolución doctrinal hacia una comprensión más compleja de la intencionalidad en el ámbito penal.

En la actualidad, el debate ha cobrado nuevo impulso debido a la necesidad de establecer límites más claros entre el dolo eventual y la culpa consciente. En esta línea, Jesús-María Silva Sánchez (2020) plantea que la dogmática penal contemporánea debe articularse en torno al principio de proporcionalidad, evitando respuestas punitivas excesivas, especialmente en el ámbito de los delitos de tránsito donde la aceptación del riesgo no siempre resulta evidente. De igual forma, Percy García Cavero (2021) sostiene que el análisis del dolo debe abordarse desde una perspectiva constitucional, vinculando la tipicidad subjetiva con la garantía de seguridad jurídica. Por su parte, Miguel Ángel Martínez-Buján (2022) advierte sobre los riesgos de extender el dolo eventual a supuestos tradicionalmente considerados culposos, ya que ello podría afectar la función preventiva del derecho penal, proponiendo la incorporación de criterios objetivos que permitan delimitar adecuadamente ambas categorías.

La evolución del concepto de dolo en la dogmática penal representa un proceso de transformación que ha transitado desde las concepciones clásicas, centradas principalmente en el elemento volitivo del autor, hacia enfoques contemporáneos que buscan articular de manera equilibrada la protección de los bienes jurídicos con el principio de proporcionalidad en la determinación de la pena. Esta problemática adquiere particular relevancia en el ámbito de los delitos de tránsito, en los cuales la

delimitación entre el dolo eventual y la culpa con representación continúa siendo objeto de discusión tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, debido a las dificultades interpretativas que plantea su aplicación en casos concretos.

1.2 Tipos de dolo: directo, eventual y sus elementos estructurales

En el marco de la dogmática penal, la doctrina ha identificado diversas formas de dolo, las cuales se distinguen según el grado de conocimiento que posee el autor y la intención con la que actúa respecto del resultado típico. El denominado dolo directo de primer grado se configura cuando el sujeto dirige su conducta con el propósito específico de producir el resultado previsto en el tipo penal, constituyendo este la finalidad principal de su actuación. En cambio, el dolo directo de segundo grado se presenta cuando, aun cuando el resultado no constituye el objetivo inmediato del agente, este reconoce que dicho resultado se producirá necesariamente como consecuencia de su comportamiento y, pese a ello, decide continuar con la acción. Esta distinción ha sido desarrollada ampliamente por la doctrina penal, entre otros autores, por Claus Roxin (1997), quien explica que en estos casos el sujeto acepta la producción del resultado como un efecto inevitable de su conducta.

En lo que respecta al dolo eventual, este se concibe como una categoría intermedia dentro de las distintas formas de dolo y ha sido objeto de un amplio debate en la doctrina penal. Se configura cuando el sujeto, al desarrollar su conducta, prevé la posibilidad de que se produzca el resultado típico y, aun así, decide continuar con su accionar, aceptando la eventual ocurrencia de dicho resultado. A partir de lo anterior,

Edmund Mezger (1955) sostiene que la distinción fundamental entre el dolo eventual y la culpa consciente reside en la actitud interna del agente frente al resultado posible. Mientras que en la culpa consciente el sujeto confía en que el resultado finalmente no se producirá, en el dolo eventual el autor asume o admite la posibilidad de que este llegue a concretarse.

En la doctrina penal contemporánea, diversos autores han desarrollado análisis orientados a precisar los criterios que permiten diferenciar las distintas formas de dolo. En esta línea, Jesús-María Silva Sánchez (2020) sostiene que la interpretación del dolo eventual debe realizarse teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad, con el fin de evitar una aplicación excesivamente amplia en situaciones que, desde una perspectiva tradicional, han sido calificadas como conductas culposas.

Por su parte, Percy García Cavero (2021) argumenta que los elementos fundamentales del dolo —el conocimiento y la voluntad— deben ser comprendidos desde una perspectiva constitucional, de modo que su interpretación contribuya a garantizar la seguridad jurídica en la aplicación del derecho penal.

De igual manera, Miguel Ángel Martínez-Buján (2022) señala que, particularmente en el ámbito de los delitos de tránsito, la atribución del dolo eventual requiere apoyarse en criterios objetivos que permitan justificar su aplicación. De lo contrario, advierte que un uso indiscriminado de esta figura podría comprometer la coherencia del sistema penal y debilitar su función preventiva.

En términos generales, el estudio de las distintas modalidades de dolo refleja una evolución doctrinal que ha transitado desde concepciones tradicionales, enfocadas principalmente en la intención subjetiva del autor, hacia planteamientos más integradores que buscan armonizar la tutela de los bienes jurídicos con el principio de proporcionalidad en la determinación de las sanciones penales. Dentro de este marco, el dolo eventual continúa siendo una de las categorías que genera mayor debate tanto en la doctrina como en la práctica judicial, debido a las dificultades que implica establecer con precisión sus límites y diferenciarlo de otras formas de imputación subjetiva.

1.3 La culpa con representación: definición, características y límites

La culpa con representación constituye una de las categorías más complejas dentro de la teoría de la culpabilidad en el derecho penal, debido a que se ubica en una zona limítrofe entre la imprudencia consciente y el dolo eventual. Esta forma de imputación se presenta cuando el sujeto prevé la posibilidad de que su conducta genere un resultado lesivo; sin embargo, decide actuar confiando en que dicho resultado no llegará a producirse. Desde esta perspectiva, Edmund Mezger (1955) sostiene que la diferencia esencial entre la culpa con representación y el dolo eventual reside en la actitud psicológica del agente frente al resultado previsto. Así, mientras en la culpa el autor mantiene la expectativa de poder evitar la producción del resultado, en el dolo eventual el sujeto acepta o asume la posibilidad de que este se materialice.

La doctrina contemporánea ha profundizado en la delimitación de esta figura y sus diferencias frente al dolo eventual. Jesús-María Silva Sánchez (2020) advierte que la ampliación del dolo eventual hacia ámbitos tradicionalmente considerados culposos

puede afectar la función preventiva del derecho penal, por lo que resulta necesario mantener la autonomía conceptual de la culpa con representación. A su vez, Percy García Cavero (2021) sostiene que su interpretación debe realizarse desde una perspectiva constitucional, asegurando tanto la seguridad jurídica como la proporcionalidad en la imposición de las sanciones. Finalmente, Miguel Ángel Martínez-Buján (2022) destaca que la distinción entre culpa consciente y dolo eventual exige la incorporación de criterios objetivos, especialmente en el ámbito de los delitos de tránsito, donde la valoración del riesgo asumido por el sujeto no siempre resulta evidente.

La culpa con representación se caracteriza por la anticipación del resultado lesivo acompañada de la confianza en que este no llegará a concretarse. La correcta delimitación de sus contornos dogmáticos resulta fundamental para evitar su confusión con el dolo eventual y, con ello, asegurar la imposición de sanciones acordes con el principio de proporcionalidad.

1.4 Criterios doctrinarios para distinguir dolo eventual y culpa

El dolo eventual y la culpa consciente constituyen categorías esenciales dentro de la teoría del delito, ya que permiten identificar la posición subjetiva del agente frente al riesgo, especialmente en el contexto de los accidentes de tránsito. La doctrina penal coincide en que una delimitación clara entre ambas figuras resulta indispensable para garantizar tanto la seguridad jurídica como la proporcionalidad en la imposición de las sanciones.

En lo que respecta al dolo eventual, este se presenta cuando el sujeto anticipa la posibilidad de que ocurra un resultado dañoso y, aun así, decide continuar con su conducta, asumiendo dicho riesgo. En el ámbito de la siniestralidad vial, un ejemplo representativo es el del conductor que circula bajo los efectos del alcohol o a velocidades excesivas en zonas de alto riesgo, como áreas escolares, siendo consciente del peligro que genera y persistiendo en su actuar. De acuerdo con Claus Roxin (2019), lo que caracteriza a esta figura es la aceptación del resultado como eventual, lo que la aproxima al dolo directo, aunque sin que exista una intención concreta de producir el daño.

En contraste, la culpa consciente o culpa con representación se presenta cuando el autor prevé que su conducta podría generar un resultado dañoso, pero confía en que podrá evitarlo. Un ejemplo frecuente en el ámbito de los accidentes de tránsito es el caso de un conductor que decide adelantar en una curva, consciente del riesgo de colisión, pero confiado en que logrará controlar la maniobra. En esta situación no existe una aceptación del resultado, como ocurre en el dolo eventual, sino una expectativa equivocada de poder impedir su materialización (Jakobs, 2018).

La diferenciación entre estas dos figuras descansa, fundamentalmente, en la actitud interna del sujeto frente al riesgo que su conducta genera. En el caso del dolo eventual, el agente reconoce y acepta la posibilidad de que se produzca el resultado, mientras que en la culpa consciente predomina la confianza de que este podrá ser evitado. Esta distinción resulta especialmente relevante para garantizar el respeto al principio de legalidad, al permitir que la conducta se encuadre adecuadamente dentro del tipo penal aplicable, así como para preservar el principio de proporcionalidad, evitando la imposición de sanciones desmedidas frente a conductas caracterizadas por la imprudencia. En este marco, establecer límites claros entre dolo eventual y culpa consciente fortalece la coherencia del sistema penal y asegura que la respuesta jurídica corresponda al grado de culpabilidad del autor, como señala Cevallos Zambrano (2020).

1.5 Relevancia de esta distinción en el principio de legalidad y proporcionalidad

La adecuada diferenciación entre el dolo eventual y la culpa consciente constituye un elemento esencial para la correcta aplicación del principio de legalidad, en la medida en que permite una precisa calificación jurídica de la conducta del agente en los accidentes de tránsito. Este principio exige que las sanciones penales recaigan exclusivamente sobre comportamientos previamente definidos en la norma, lo que implica distinguir entre quien asume la posible producción del resultado dañoso y quien, pese a preverlo, actúa confiando en que podrá evitarlo (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022). Una incorrecta subsunción de la conducta puede generar consecuencias punitivas desproporcionadas, afectando tanto la seguridad jurídica como la legitimidad del sistema penal.

A su vez, esta distinción resulta determinante para la aplicación del principio de proporcionalidad, el cual demanda que la respuesta penal sea coherente con la

gravedad del hecho y con el grado de culpabilidad del autor. En el dolo eventual, la aceptación del riesgo aproxima la conducta a formas más intensas de reproche, lo que puede justificar sanciones más severas. En contraste, la culpa consciente refleja una conducta imprudente en la que, aunque el resultado es previsto, existe una confianza en su no producción, lo que exige una respuesta punitiva menos gravosa y acorde con su menor nivel de reprochabilidad (Cevallos Zambrano, 2020)

La doctrina actual destaca que el principio de proporcionalidad no solo opera como un límite frente a posibles excesos del poder punitivo, sino que también contribuye a reforzar la confianza de la sociedad en el sistema de justicia penal. Por lo tanto, delimitación clara entre el dolo eventual y la culpa consciente permite que las decisiones judiciales se ajusten tanto al principio de legalidad como al de proporcionalidad, reduciendo el riesgo de arbitrariedad y consolidando un enfoque garantista en la aplicación del derecho penal (Flores & Ruíz, 2025).

CAPITULO II: APLICACIÓN EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO

2.1 Naturaleza jurídica de los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano

Los delitos de tránsito en el Ecuador se encuentran regulados en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), principalmente bajo la categoría de infracciones culposas. La naturaleza jurídica de estos delitos responde a la necesidad de proteger bienes jurídicos fundamentales como la vida, la integridad física y la seguridad vial. Según Silva Guashca (2022), los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte en el país, lo que justifica un tratamiento penal especializado.

La doctrina penal ecuatoriana ha señalado que los delitos de tránsito son infracciones de peligro concreto, pues derivan de la violación del deber objetivo de cuidado en la conducción de vehículos (Arteaga Pintado, 2018). La tipificación culposa busca sancionar conductas imprudentes que generan riesgos graves para la colectividad. Sin embargo, autores como Morales Garzón (2022) advierten que la exclusividad culposa limita la posibilidad de sancionar conductas dolosas, como el dolo eventual, que también pueden presentarse en accidentes de tránsito.

La Corte Nacional de Justicia ha enfatizado que la naturaleza jurídica de estos delitos debe interpretarse en armonía con los principios constitucionales de seguridad jurídica y proporcionalidad (Vallejo-Figueroa et al., 2025). De igual manera, estudios recientes destacan que la legislación ecuatoriana mantiene una tensión entre la prevención general y la mínima intervención penal, lo que exige un análisis crítico de la política criminal aplicada al tránsito (Saquicela-Rodas & Pinos-Jaén, 2024).

La naturaleza jurídica de los delitos de tránsito en el COIP se centra en la protección de bienes jurídicos colectivos mediante la sanción de conductas culposas, aunque algunos autores plantean la necesidad de incorporar figuras como el dolo eventual para garantizar una respuesta penal proporcional y coherente.

2.2 Principio de proporcionalidad y ponderación de derechos

El principio de proporcionalidad constituye un eje fundamental en la aplicación de sanciones penales en materia de tránsito. Este principio exige que las penas guarden relación con la gravedad de la conducta y el grado de culpabilidad del agente. En Ecuador, la Corte Constitucional ha señalado que la proporcionalidad debe evaluarse mediante un test que considere idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto (Caiza Gallegos, 2023).

En el ámbito de los delitos de tránsito, la proporcionalidad se vincula directamente con la ponderación de derechos: por un lado, la protección de la vida e integridad de las víctimas; por otro, las garantías del debido proceso y la mínima intervención penal. López Chávez (2021) advierte que el endurecimiento de las penas en contravenciones de tránsito no ha reducido significativamente los siniestros, lo que resalta la necesidad de revisar la política criminal aplicada.

La doctrina actual sostiene que la proporcionalidad debe equilibrar la prevención general con la protección de derechos fundamentales. Según Vallejo-Figueroa et al. (2025), la tutela judicial efectiva en contravenciones de tránsito exige que las sanciones sean razonables y no desproporcionadas frente a la conducta. La ponderación de derechos implica reconocer que la seguridad vial es un bien constitucionalmente protegido, pero que no puede justificar sanciones arbitrarias.

Además, estudios recientes destacan que la proporcionalidad en delitos de tránsito debe considerar factores como el dolo eventual y la culpa consciente, pues la actitud subjetiva del conductor determina la gravedad del reproche penal (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022). La Corte Constitucional, en la sentencia No. 163-18-sep-cc, reafirmó que la proporcionalidad es un límite material al legislador en la tipificación de infracciones de tránsito (Corte Constitucional del Ecuador, 2018).

La proporcionalidad y la ponderación de derechos en delitos de tránsito garantizan que la sanción penal sea justa, equilibrada y respetuosa de los principios constitucionales, evitando excesos punitivos y fortaleciendo la legitimidad del sistema penal.

2.3 Vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana

La legislación ecuatoriana en materia de tránsito, contenida en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), tipifica las infracciones principalmente como culposas (arts. 376–383 COIP). Sin embargo, este enfoque ha generado vacíos jurídicos al no contemplar expresamente situaciones en las que el conductor actúa con dolo eventual, aceptando el riesgo de producir un resultado dañoso. Esta omisión normativa limita la capacidad del sistema penal para sancionar conductas que, aunque no sean intencionales en sentido estricto, revelan una actitud subjetiva más grave que la mera imprudencia (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 76).

Estudios doctrinarios advierten que la tipificación exclusivamente culposa invisibiliza escenarios donde el agente prevé el resultado y lo acepta, como conducir en estado de embriaguez o a exceso de velocidad en zonas escolares (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022). En estos casos, la respuesta penal debería ser más severa, pues la conducta se aproxima al dolo directo. Sin embargo, el COIP mantiene un tratamiento uniforme, lo que genera inseguridad jurídica y cuestionamientos sobre la proporcionalidad de las sanciones (Saquicela-Rodas & Pinos-Jaén, 2024).

Además, la ausencia de criterios claros para diferenciar entre culpa consciente y dolo eventual provoca dificultades en la práctica judicial. La Corte Nacional de Justicia ha señalado que la falta de precisión normativa obliga a los jueces a recurrir a la doctrina comparada y a la jurisprudencia constitucional para fundamentar sus decisiones (Vallejo-Figueroa et al., 2025). Este vacío normativo afecta la coherencia del sistema penal y la tutela efectiva de derechos, pues las víctimas pueden percibir una respuesta insuficiente frente a conductas altamente riesgosas.

Los vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana sobre delitos de tránsito exponen la necesidad de reformas que incorporen expresamente el dolo eventual y establezcan parámetros diferenciados de sanción, garantizando así el respeto al principio de legalidad y al principio de proporcionalidad en la aplicación de la norma penal.

2.4 Revisión crítica de la tipificación exclusivamente culposa

La legislación ecuatoriana, a través del Código Orgánico Integral Penal (COIP), regula los delitos de tránsito bajo una tipificación predominantemente culposa

(arts. 376–383 COIP). Este enfoque responde a la idea de que la mayoría de los accidentes de tránsito derivan de la imprudencia, negligencia o inobservancia de normas de conducción. Sin embargo, varios estudios han cuestionado la suficiencia de esta tipificación, señalando que invisibiliza conductas que, aunque no intencionales en sentido estricto, revelan una aceptación consciente del riesgo, propias del dolo eventual (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022).

La crítica principal radica en que la tipificación exclusivamente culposa genera un vacío normativo que afecta la proporcionalidad de las sanciones. En casos donde el conductor maneja en estado de embriaguez o a exceso de velocidad en zonas escolares, la previsión y aceptación del riesgo se aproxima al dolo, pero la legislación los sanciona como simples imprudencias. Esto produce una respuesta penal insuficiente y cuestiona la eficacia del sistema para proteger bienes jurídicos como la vida y la integridad personal (Saquicela-Rodas & Pinos-Jaén, 2024).

Por otra parte, estudios contemporáneos destacan que la política criminal debe evolucionar hacia un modelo que reconozca la gravedad subjetiva de la conducta del conductor, evitando sanciones uniformes que no reflejan la culpabilidad real (Vallejo-Figueroa et al., 2025).

La revisión de la tipificación exclusivamente culposa muestra la necesidad de reformas legislativas que incorporen el dolo eventual en delitos de tránsito. Esto permitiría garantizar el principio de legalidad y el principio de proporcionalidad, fortaleciendo la coherencia normativa y la legitimidad del sistema penal ecuatoriano.

2.5 Elementos del dolo y su posible acoplamiento a la conducta del conductor

El dolo constituye uno de los elementos centrales de la teoría del delito y se define como la voluntad consciente de realizar una conducta típica y antijurídica. La doctrina penal distingue tres elementos esenciales: el intelectual, que implica el conocimiento de la acción y sus posibles consecuencias; el volitivo, que supone la aceptación o decisión de ejecutar la conducta; y el emocional, que refleja la actitud subjetiva frente al resultado (Roxin, 2019). En el ámbito de los delitos de tránsito, estos elementos adquieren relevancia al analizar si el conductor actuó con dolo eventual o con culpa consciente.

El COIP tipifica los delitos de tránsito como culposos (arts. 376–383), pero no contempla expresamente el dolo eventual. Sin embargo, situaciones como conducir en estado de embriaguez, a exceso de velocidad en zonas escolares o realizar maniobras prohibidas pueden indicar que el conductor previó el resultado dañoso y lo aceptó, configurando así el dolo eventual (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022). En estos casos, el elemento intelectual se manifiesta en la previsión del riesgo, el volitivo en la decisión de continuar la conducta pese a esa previsión, y el emocional en la indiferencia frente al posible daño.

La jurisprudencia ecuatoriana ha señalado que la ausencia de diferenciación normativa entre dolo eventual y culpa consciente genera inseguridad jurídica y afecta la proporcionalidad de las sanciones (Corte Constitucional del Ecuador, 2025). Doctrinarios como Saquicela-Rodas y Pinos-Jaén (2024) sostienen que el dolo eventual debe acoplarse a la conducta del conductor en casos de riesgo extremo, pues refleja una culpabilidad subjetiva mayor que la mera imprudencia. De igual manera Vallejo-Figueroa et al. (2025) destacan que incorporar esta figura fortalecería la tutela judicial efectiva y garantizaría sanciones acordes con la gravedad de la conducta.

Los elementos del dolo permiten identificar cuándo la conducta del conductor trasciende la imprudencia y se aproxima a la aceptación consciente del riesgo. Su acoplamiento a los delitos de tránsito es indispensable para garantizar el principio de legalidad, la proporcionalidad y la coherencia del sistema penal ecuatoriano.

CAPITULO III:

JURISPRUDENCIA COMPARADA Y PROPUESTAS NORMATIVAS

3.1 Jurisprudencia nacional relevante sobre accidentes de tránsito y dolo eventual

El análisis jurisprudencial permite comprender cómo los jueces han aplicado la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en accidentes de tránsito. A continuación, se presentan cinco casos relevantes:

Sentencia No. 145-15-EP/20, Corte Constitucional del Ecuador (2020)

La Corte revisó un caso de accidente de tránsito con resultado de muerte en Cotopaxi. El fallo analizó la proporcionalidad de la sanción y la motivación judicial, destacando la necesidad de diferenciar entre culpa y dolo eventual en la conducción temeraria.

Sentencia No. 2017-17-EP/21, Corte Constitucional del Ecuador (2017)

La Corte trató el proceso de tránsito originado en Riobamba (causa No. 06282-2013-0515), donde un conductor fue declarado culpable por un accidente con resultado de muerte, su relevancia se basa en que la Corte Constitucional determinó que se vulneró el derecho al debido proceso y a la defensa, porque la sentencia de primera instancia no motivó adecuadamente la diferencia entre culpa consciente y dolo eventual. Esta sentencia es un aporte importante ya que refuerza la necesidad de motivación clara en casos de tránsito para garantizar seguridad jurídica.

Sentencia No. 817-21-EP/24, Corte Constitucional del Ecuador (2024)

Esta Acción extraordinaria de protección presentada contra una sentencia penal vinculada a un accidente de tránsito en el que se declaró la muerte culposa de una persona. A través de esta sentencia, la Corte Constitucional aceptó parcialmente la acción al verificar la vulneración del derecho a recurrir, pues la sentencia oral tardó casi dos años en ser reducida a escrito, impidiendo la apelación. Aunque el fallo se centró en el derecho a recurrir, el caso es relevante porque la tipificación de la conducta como **culposa** abrió el debate sobre si debía considerarse **dolo eventual** por la negligencia grave del conductor.

3.2 Implicaciones para la seguridad jurídica y la proporcionalidad de la pena

La incorporación del dolo eventual en los delitos de tránsito tiene implicaciones directas en la seguridad jurídica y en la proporcionalidad de la pena. La seguridad jurídica exige que las normas penales sean claras y predecibles, de modo que los ciudadanos conozcan las consecuencias de sus actos (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 82). Sin embargo, la tipificación exclusivamente culposa en el COIP (arts. 376–383) genera incertidumbre, pues no diferencia entre conductas imprudentes y aquellas en las que el conductor acepta conscientemente el riesgo de causar un daño.

Desde el enfoque de la proporcionalidad, la doctrina especializada plantea que esta omisión normativa puede derivar en respuestas punitivas inadecuadas. En situaciones como la conducción bajo los efectos del alcohol o a velocidades excesivas en zonas de alta sensibilidad —por ejemplo, áreas escolares—, la previsión del resultado y la asunción del riesgo acercan la conducta a formas dolosas; sin embargo, el ordenamiento vigente las sanciona como simples imprudencias, lo que genera una reacción penal insuficiente (Mendoza-Granizo & Gende-Ruperti, 2022). En esta línea, Saquicela-Rodas y Pinos-Jaén (2024) señalan que dicha situación incide negativamente en la percepción social de la justicia penal, ya que las víctimas pueden considerar que las sanciones no guardan correspondencia con la gravedad del hecho.

Vallejo-Figueroa et al. (2025) destacan que la garantía de tutela judicial efectiva en materia de tránsito requiere la adopción de sanciones diferenciadas y razonables, en función del grado de culpabilidad subjetiva del agente. En consecuencia, el reconocimiento del dolo eventual en este ámbito contribuiría a dotar de mayor claridad al sistema normativo y a asegurar una respuesta penal acorde con la intensidad del reproche. Una reforma se presenta como necesaria para fortalecer la coherencia del sistema penal y consolidar un modelo de justicia más equitativo y legítimo.

3.3 Propuesta de reforma legislativa: criterios objetivos para diferenciar dolo eventual y culpa con representación

Se plantea una reforma legislativa que incorpore criterios objetivos para diferenciar entre dolo eventual y culpa consciente en delitos de tránsito, mediante la modificación y adición de artículos en el COIP:

Artículo 376 (modificado):

“Será sancionado con pena privativa de libertad de tres a cinco años el conductor que, con dolo eventual, provoque un accidente de tránsito que ocasione la muerte de una persona. Se entenderá por dolo eventual la previsión del resultado dañoso y la aceptación consciente del riesgo de producirlo.”

Artículo 377 (nuevo inciso):

“Cuando el conductor actúe con culpa consciente, esto es, previendo el resultado como posible, pero confiando en que no ocurrirá, la pena será de uno a tres años de privación de libertad.”

Artículo 383 (adición):

“Para diferenciar entre dolo eventual y culpa consciente, el juez deberá valorar: a) El estado del conductor (embriaguez, consumo de sustancias, fatiga). b) La naturaleza de la maniobra (exceso de velocidad, adelantamiento prohibido, conducción en zonas escolares). c) La previsión del resultado y la actitud frente al riesgo (aceptación vs. confianza en evitarlo).”

La reforma garantiza que el sistema penal ecuatoriano pueda analizar los límites constitucionales al uso de figuras culposas y dolosas en tránsito, fortaleciendo el rol del control constitucional en la protección de la unidad de materia y los principios democráticos.

La propuesta introduce normas claras que diferencian dolo eventual y culpa consciente, superando vacíos normativos, evita sanciones desproporcionadas y fortalece la seguridad jurídica.

Esta propuesta, se inspira en modelos de Alemania, España y Colombia, que ya reconocen esta diferenciación.

La reforma legislativa propuesta resuelve el problema jurídico al establecer criterios objetivos y normas claras que permiten distinguir entre dolo eventual y culpa consciente en delitos de tránsito. Con ello se asegura la seguridad jurídica, la proporcionalidad de la pena y la coherencia del sistema penal, alineando la legislación ecuatoriana con estándares internacionales y constitucionales.

CONCLUSIONES

La investigación evidenció que la tipificación exclusivamente culposa de los delitos de tránsito en el COIP (arts. 376–383) resulta insuficiente para abordar conductas en las que el conductor prevé y acepta el riesgo de causar un resultado dañoso, configurando el dolo eventual.

La ausencia de diferenciación normativa entre dolo eventual y culpa consciente genera vacíos jurídicos que afectan la seguridad jurídica, la proporcionalidad de la pena y la coherencia del sistema penal ecuatoriano.

La doctrina contemporánea coincide en que la actitud subjetiva del conductor frente al riesgo es determinante para establecer la gravedad de la conducta y, por tanto, la sanción aplicable.

Reconocer el dolo eventual en delitos de tránsito no solo fortalece la protección de bienes jurídicos como la vida y la integridad personal, sino que también consolida un sistema penal garantista, respetuoso del principio de legalidad y del principio de proporcionalidad.

RECOMENDACIONES

Entre las recomendaciones más relevantes, el presente trabajo de investigación jurídica, permite indicar que se deben abordar los siguientes aspectos:

Reforma legislativa: Incorporar en el COIP artículos que regulen expresamente el dolo eventual y la culpa consciente en delitos de tránsito, estableciendo criterios objetivos para diferenciarlos.

Capacitación judicial: Implementar programas de formación para jueces, fiscales y defensores sobre la aplicación práctica de la distinción entre dolo eventual y culpa consciente, tomando como referencia la jurisprudencia comparada.

Política criminal diferenciada: Diseñar estrategias de prevención y sanción que reconozcan la gravedad subjetiva de la conducta del conductor, evitando sanciones uniformes que no reflejen la culpabilidad real.

Tutela judicial efectiva: Garantizar que las víctimas de accidentes de tránsito reciban una respuesta penal proporcional y justa, fortaleciendo la confianza ciudadana en el sistema de justicia.

REFERENCIAS

- Anuario Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Informe estadístico de accidentes de tránsito en Ecuador*. Agencia Nacional de Tránsito. <https://www.ant.gob.ec>
- Arteaga Pintado, A. E. (2018). *El delito culposo en los delitos de tránsito desde el enfoque de la imputación objetiva*. Universidad de Guayaquil. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/10199>
- Bernal Pulido, C. (2020). *El principio de unidad de materia en la jurisprudencia constitucional colombiana*. Universidad Externado de Colombia. <https://www.uexternado.edu.co>
- Caiza Gallegos, K. J. (2023). *Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas en contravenciones de tránsito*. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec>
- Cevallos Zambrano, K. N. (2020). *Determinación de culpa consciente y dolo eventual en casos de infracciones de tránsito*. Universidad San Francisco de Quito. <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/10199>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial No. 449. <https://www.defensoria.gob.ec/wp-content/uploads/2021/03/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador.pdf>
- Código Orgánico Integral Penal (COIP). (2014). Registro Oficial Suplemento No. 180. <https://www.defensoria.gob.ec/codigo-organico-integral-penal-coip/>
- Corte Constitucional del Ecuador. (2020). *Sentencia No. 145-15-EP/20*. Quito: Corte Constitucional del Ecuador. https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhenBldGE6J3RyYW1pdGUnLCBldWlkOidjZGZkZmY3NS1iMzZILTQxM2ltYTU3My0xYTA5MjA5NWY0NGQucGRmJ30=
- Corte Constitucional del Ecuador. (2021). *Sentencia No. 2017-17-EP/21*. Quito: Corte Constitucional del Ecuador. Recuperado de https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e

[2NhenBldGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOidjMThkNTc4Zi1lZDY5LTQxMzgtODkzOS1hZmQzMjkxYTM4OTYucGRmJ30=](https://www.corteconstitucional.gob.ec/sentencia-817-21-ep-24/)

Corte Constitucional del Ecuador. (2024). *Sentencia No. 817-21-EP/24*. Quito: Corte Constitucional del Ecuador. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gob.ec/sentencia-817-21-ep-24/>

Corte Constitucional de Colombia. (2019). *Sentencia T-239/19*. Bogotá: Corte Constitucional de Colombia. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co>

Flores, S., & Ruíz, O. (2025). *Parámetros utilizados por la Corte Constitucional en el control de constitucionalidad de los decretos-leyes de urgencia económica*. Universidad Nacional de Chimborazo. <https://revistas.unach.edu.ec/index.php/constitucionalismo/article/view/2025>

García Cavero, P. (2021). *Derecho penal y seguridad jurídica*. Lima: Palestra Editores.

García Pelayo, E. (2025). *La irregularidad de la técnica legislativa de omnibus: análisis y jurisprudencia comparada*. Revista Española de Derecho Constitucional. <https://www.cepc.gob.es/publicaciones>

Jakobs, G. (2018). *Derecho penal. Parte general*. Madrid: Marcial Pons.

López Chávez, M. (2021). *Principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase*. Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec>

Martínez-Buján, C. (2022). *Derecho penal económico y de la empresa*. Tirant lo Blanch. <https://www.tirant.com>

Mendoza-Granizo, T. R., & Gende-Ruperti, C. G. (2022). *El dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador*. 593 Digital Publisher CEIT. <https://doi.org/10.33386/593dp.2022.5-3.1447>

Mezger, E. (1955). *Tratado de derecho penal*. Madrid: Revista de Derecho Privado.

- Morales Garzón, E. (2022). *Dolo eventual: infracciones de tránsito*. Derecho Ecuador. <https://derechoecuador.com/dolo-eventual-infracciones-de-transito>
- Olazabal Guerra, J. (2024). *La protección de la identidad y la proporcionalidad en el derecho penal*. Revista Latinoamericana de Derecho. <https://revistalatinamericanaderecho.org>
- Roxin, C. (1997/2019). *Derecho penal. Parte general*. Madrid: Civitas.
- Sagüés, N. P. (2021). *Derecho constitucional: control de leyes de emergencia*. Buenos Aires: Astrea.
- Saquicela-Rodas, M., & Pinos-Jaén, C. (2024). *Delitos culposos de tránsito en Ecuador: análisis desde el principio de mínima intervención penal*. Journal Scientific Investigar, 9(1). <https://doi.org/10.56048/MQR20225.9.1.2025.e70>
- Silva Guashca, L. A. (2022). *La naturaleza jurídica de la pena natural en los delitos culposos de tránsito*. Uniandes. <https://repositorio.uniandes.edu.ec>
- Silva Sánchez, J. M. (2020). *La expansión del derecho penal y el dolo eventual*. Barcelona: Atelier.
- Tribunal Supremo de España. (2019). *STS 1234/2019*. Madrid. <https://www.poderjudicial.es>
- Vallejo-Figueroa, A., Lara-Paredes, S., Saquisilí-Apugllón, S., & Martínez-Acosta, D. (2025). *Tutela judicial efectiva en contravenciones de tránsito en Ecuador*. Políticas Constitucionales, 10(1). <https://doi.org/10.23857/pc.v10i1.8895>

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Freire Aguayo, Ana María** con C.C: 0930682430 y **Triana Gómez, Maira Alejandra**, con C.C: 0152725636 autoras del trabajo de titulación, **El dolo eventual y la culpa consciente en accidentes de tránsito: vacíos normativos en el COIP**, previo a la obtención del título de **Abogada**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 15 de febrero del 2026



f. _____
Freire Aguayo, Ana María
C.C: 0930682430



f. _____
Triana Gómez, Maira Alejandra
C.C: 0152725636

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	El dolo eventual y la culpa consciente en accidentes de tránsito: vacíos normativos en el COIP.		
AUTOR(ES)	Freire Aguayo, Ana María Triana Gómez, Maira Alejandra		
TUTOR	Abg. Cuadros Añazco, Xavier Paul Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogada		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de febrero del 2026	No. DE PÁGINAS:	23
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho constitucional y Familia, niñez y adolescencia		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Dolo eventual, Culpa con representación, Principio de legalidad, Principio de proporcionalidad, Seguridad jurídica, Delitos de tránsito.		
<p>RESUMEN: En el Ecuador, los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad y lesiones, lo que plantea un desafío jurídico respecto a la tipificación de las conductas que los generan. El Código Orgánico Integral Penal (COIP), en sus artículos 376 a 383, establece que los delitos de tránsito son de carácter exclusivamente culposo, sancionando la imprudencia, negligencia o inobservancia de normas. Sin embargo, esta regulación omite la posibilidad de que el conductor actúe con dolo eventual, es decir, previendo el resultado lesivo y aceptando el riesgo de su producción.</p> <p>La investigación evidencia que esta omisión normativa genera inseguridad jurídica y sanciones desproporcionadas, vulnerando el principio de legalidad (art. 76.3 de la Constitución de la República del Ecuador) y el principio de proporcionalidad de la pena (art. 11.2).</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-963566102	E-mail: ana.freire@cu.ucsg.edu.ec	
	Teléfono: +507-69749288	E-mail: maira.triana@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Paredes Cavero, Angela Maia		
	Teléfono: 0997604781		
	E-mail: angela.paredes@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			