



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICA
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 Añazco, Xavier Paul Mgs.

**Guayaquil, Ecuador
15 de febrero del 2026**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICA
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 07:12:21
-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 POLÍTICA
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, 15 de febrero 2026

AUTORAS

f. _____

Freire Aguayo Ana María

f. _____

Triana Gómez Maira Alejandra



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICA
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

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

Trabajo de titulación freire y triana . (1)
ID : 325d256213fd5ea78d8da04e5cd4e6993e50a277



Nombre del fichero : Trabajo de titulación freire y triana_(1).txt
Tamaño del archivo original : 339,13 kB
Número de palabras : 8688
Número de caracteres : 59038

Depositante : xXavier Paul Cuadros Añazco
Fecha de depósito : 29 de marzo de 2026
Tipo de carga : interface
fecha de fin de análisis : 29 de marzo de 2026

No incluido en el porcentaje de textos sospechosos :

99 Textos entre comillas **3%**
Pasajes entre comillas, a menudo indicativos de una cita.

Resumen (sección 1/2)

Localización de los textos sospechosos en el documento :



Incluido en el porcentaje de textos sospechosos :



N°	Descripciones
19	https://doi.org/10.56048/MQR20225.9.1.2025.e70
20	https://repositorio.uniandes.edu.ec
21	https://www.poderjudicial.es
22	https://doi.org/10.23857/pc.v10i1.8895

XAVIER PAUL CUADROS ANAZCO
Firmado digitalmente por XAVIER PAUL CUADROS ANAZCO
Fecha: 2026.03.30 13:16:28 -05'00'

TUTOR

XAVIER PAUL
CUADROS
ANAZCO

Firmado digitalmente por
XAVIER PAUL CUADROS
ANAZCO
Fecha: 2026.04.02 07:12:21
-05'00'

f. _____
Abg. Cuadros Añazco, Xavier Paul Mgs.

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.

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
ABSTRACT	XI
Introducción.....	2
CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DEL DOLO EVENTUAL Y LA CULPA CON REPRESENTACIÓN	5
Concepto y evolución del dolo en la dogmática penal.	5
Tipos de dolo: directo, eventual y sus elementos estructurales.....	6
La culpa con representación: definición, características y límites.....	7
Criterios doctrinarios para distinguir dolo eventual y culpa.....	8
Relevancia de esta distinción en el principio de legalidad y proporcionalidad	10
CAPITULO II: APLICACIÓN EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO	11
Naturaleza jurídica de los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano	11
Principio de proporcionalidad y ponderación de derechos	12
Vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana	13
CAPITULO	III: JURISPRUDENCIA COMPARADA Y PROPUESTAS NORMATIVAS 16
Jurisprudencia nacional relevante sobre accidentes de tránsito y dolo eventual	16
CONCLUSIONES.....	20
RECOMENDACIONES	21
REFERENCIAS	22

RESUMEN

En Ecuador los accidentes de tránsito siguen siendo una de las principales causas de muerte y lesiones. Según datos recientes, cada 3,8 horas fallece una persona en las carreteras. El Código Orgánico Integral Penal (COIP) trata estos delitos solo como culposos en los artículos 376 al 383. Sin embargo, hay casos en los que el conductor sabe que puede causar un daño grave y decide seguir adelante igual. Esto se llama dolo eventual y la ley actual no lo regula claramente. Por eso, muchas veces las sanciones no son justas y se genera inseguridad jurídica.

En este trabajo analizamos esa brecha y proponemos cambios concretos para que las penas se ajusten mejor a la gravedad real de la conducta.

Palabras Clave: *DOLO EVENTUAL; CULPA CON REPRESENTACIÓN; PRINCIPIO DE LEGALIDAD; PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD; SEGURIDAD JURÍDICA; DELITOS DE TRÁNSITO.*

ABSTRACT

In Ecuador, traffic accidents remain one of the main causes of death and serious injuries. Recent statistics show that a person dies on the roads every 3.8 hours. The Comprehensive Organic Penal Code (COIP) only classifies these offences as negligent under Articles 376 to 383. However, there are situations where the driver clearly knows that serious harm could occur but decides to keep going anyway. This is what we call eventual intent (*dolo eventual*), and the current law does not regulate it properly.

As a result, many penalties end up being unfair and the system creates legal uncertainty. This study looks at that gap between what the law says and what actually happens on the road, and puts forward some practical changes so that punishments better match the real seriousness of each driver's conduct.

Keywords: Eventual intent, conscious negligence, traffic offences, principle of legality, proportionality, legal certainty

Introducción

Para la legislación ecuatoriana, los accidentes de tránsito representan un desafío constante que va más allá de lo técnico y social, llegando a alcanzar implicaciones de índole penal. Existe información proveniente del Anuario Nacional de Seguridad Vial 2024, que establece que 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). De estas estadísticas reflejan no solo la magnitud del fenómeno de tránsito en el país, sino también la necesidad dentro del sistema penal ecuatoriano se defina con claridad cómo se deben sancionar de forma correcta las conductas que generan estos eventos de tránsito. De la información recopilada para este trabajo indica que los accidentes de tránsito no constituyen únicamente un problema de movilidad, sino un aspecto donde confluyen responsabilidades de índole jurídicas, sociales y éticas que requieren respuestas jurídico-normativas claras y coherentes.

Históricamente, los delitos de tránsito se han considerado principalmente como infracciones enmarcadas como culposas, bajo esta concepción se ha dejado de lado la posibilidad de en determinados casos el conductor actúe con “dolo”.

El artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, establece que los delitos en materia de tránsito son de carácter culposos, los cuales deben ser sancionados tomando como fuente conductas derivadas de imprudencia, negligencia o incumplimiento de normas. Sin embargo, surgen interrogantes en situaciones específicas en las que el conductor de un automotor está en la capacidad prever como posible el resultado lesivo, aun así, persiste en su conducta riesgosa, como conducir bajo los efectos del alcohol o excediendo los límites de velocidad en vías de tráfico controlado y en zonas escolares. Para estos casos, resulta inminentemente necesario cuestionarnos si se trata que estamos dentro de la esfera de la culpa con representación o estamos frente de una conducta donde está presente el dolo eventual. La delimitación entre las dos figuras establecidas no tiene una definición clara dentro del COIP, lo que sin lugar a duda puede generar inseguridad jurídica esto yendo en contra de mandatos de tipo Constitucional y legal, siendo que se puede sancionar con la imposición de penas totalmente desproporcionadas y del todo

blandas, lo que afectaría los principios de legalidad en el campo penal y el principio de proporcionalidad de la sanción según sea el caso que sea materia de juzgamiento.

Según lo que se analiza dentro del presente trabajo es que no existe una calidad normativa dentro del COIP, que permita con claridad diferenciar entre lo que representa el dolo eventual y culpa dentro del caso que se juzga, cuando ocurre un accidente de tránsito. El COIP dentro artículo 27 establece del dolo, y en el Artículo 28 determina la culpa, en el 376 establece y define que los accidentes de tránsito son de carácter culposos. Pero en la práctica, un conductor que va estado de embriaguez a 120 km/h por una zona escolar sabe perfectamente que puede matar a alguien, pero persiste en la exposición al riesgo faltado al deber objetivo de cuidado. ¿Eso se debe entender como imprudencia o ya constituye en una conducta de tipo dolosa? El problema está los jueces tienen que decidir cada caso sin encontrar reglas claras, lo que genera fallos distintos en casos totalmente análogos, esto violenta otra garantía constitucional que está establecida en el Art. 82 en cuanto a la seguridad jurídica, siendo que muchas veces las víctimas dentro de una accidentalidad de tránsito muchas veces sienten que la justicia no ha dado una respuesta clara o que no fue proporcional al contexto de los hechos fácticos que fueron materia de juzgamiento.

Esta investigación se orienta a tratar de responder la siguiente pregunta: ¿de qué manera la falta de claridad normativa entre los artículos 27, 28 y 376 del (COIP), versus los principios de legalidad y proporcionalidad establecidos en la Constitución Ecuatoriana, lo que violenta también los principios de la seguridad jurídica y en la proporcionalidad dentro de las sanciones establecidas por el legislador en materia de accidentes de tránsito? Este problema tiene su origen debido a la inexistencia de parámetros objetivos en la normativa penal ecuatoriana que permitan establecer definiciones claras que habrá la posibilidad de diferenciar con precisión estas figuras jurídicas, esta circunstancia sin lugar a duda vuelve complejiza la labor de los operadores de justicia “Jueces” y puede dar lugar a resoluciones inconsistentes o arbitrarias.

Con este trabajo de estudio se puede identificar planamente la necesidad de consolidar el principio de seguridad jurídica dentro del ámbito penal, particularmente en los delitos de tránsito, donde la delimitación entre la imprudencia consciente y la

aceptación de la exposición al riesgo resulta cada vez menos evidente. De acuerdo con los diferentes estudios se han elaborado distintas posturas que tratan de distinguir entre lo que debemos entender, como dolo eventual y la culpa con representación, pero en la práctica debe darse un análisis crítico con relación al contexto ecuatoriano. Siendo que la jurisprudencia ecuatoriana mantiene criterios heterogéneos a diferencia de otros ordenamientos como el alemán, el español o el argentino dentro de los cuales se han desarrollado lineamientos interpretativos más definidos entre estos dos tipos de conductas.

Con el presente trabajo se tiene como objetivo general el analizar si los elementos constitutivos del dolo pueden ser integrados y aplicados en los delitos de tránsito dentro de la legislación ecuatoriana. Para alcanzar este propósito, se han establecido 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.

Dentro del estudio que se realiza, se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, sustentado en una perspectiva dogmática con alcance comparado. Se ha llevado a cabo la revisión de la doctrina penal con relación a las principales teorías del dolo eventual y la culpa consciente, lo que se complementa con el examen de decisiones jurisprudenciales relevantes tanto en el contexto ecuatoriano como en otros ordenamientos jurídicos del mundo.

Aplicamos la técnica del análisis documental, a través de la cual se pudieron examinar distintas fuentes, entre ellas normativa vigente dentro del país, pronunciamientos judiciales, literatura académica especializada en materia penal, lo que puede conllevar a una propuesta de reforma legal.

CAPITULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS DEL DOLO EVENTUAL Y LA CULPA CON REPRESENTACIÓN

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. Claus Roxin desarrolló con mayor profundidad la noción de dolo eventual, y establece que este se presenta cuando el sujeto anticipa la posibilidad del resultado y, aun así, asume su producción o se muestra conforme con ella. Estos postulados permitieron una evolución hacia una comprensión más compleja de la intencionalidad en el ámbito penal.

Hoy en día este tema sigue dando mucho que hablar, precisamente porque no está claro y bien determinado, dónde es que se puede identificar donde es que termina la imprudencia y dónde empieza el dolo. Al respecto tratadistas, plantean que la dogmática penal contemporánea debe articularse en torno al principio de proporcionalidad, tratando de que las respuestas punitivas no sean excesivas, especialmente en el ámbito de los delitos de tránsito, donde la aceptación del riesgo no siempre resulta evidente. Debemos entender que el análisis del dolo debe abordarse desde una perspectiva constitucional, vinculando la tipicidad subjetiva con la garantía de seguridad jurídica.

Por su parte otro tratadista como Miguel Ángel Martínez-Buján advierte trata 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.

El concepto de dolo ha ido cambiando con el paso del tiempo. Transitando 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 protegidos por el estado, sobre la base del principio de proporcionalidad en relación a la determinación de la pena. Esta problemática ha

adquirido particular relevancia en el ámbito de los delitos de tránsito, dentro de los cuales la delimitación entre el dolo eventual y la culpa es relevante con representación continúa, siendo que se puede identificar que el objeto de discusión se da entre lo doctrinario como lo jurisprudencial, debido a las dificultades interpretativas que plantea su aplicación de los conceptos tratados en casos concretos sobre de estos aspectos.

Tipos de dolo: directo, eventual y sus elementos estructurales

En el marco de la dogmática penal, se 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. Encontramos el denominado dolo directo, de primer grado el cual se configura cuando el sujeto dirige su conducta con el propósito específico de producir el resultado el cual está previsto en el tipo penal, constituyendo este la finalidad principal de su actuación.

En cambio, el dolo directo de segundo grado se presenta 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 penalistas, entre otros autores reconocidos como Claus Roxin, quien realiza una exposición dentro de los cuales 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 acción, aceptando la eventual ocurrencia de dicho resultado. A partir de lo anterior,

Edmund Mezger, establece 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.

Dentro de la literatura especializada contemporánea podemos identificar, diversos autores que han desarrollado análisis orientados poder precisar los criterios que permiten diferenciar las distintas formas de dolo. Entre ellos, Jesús-María Silva Sánchez quien 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.

De su parte, Percy García Cavero adiciona 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, 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.

Resumiendo, la forma de entender el dolo ha ido evolucionando y eso sigue generando discusiones, 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 un debate profundo dentro de la literatura como dentro de la práctica judicial, esto debido a las dificultades que implica establecer con precisión sus límites y diferenciarlo de otras formas de imputación subjetiva.

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, autores como Edmund Mezger 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 podemos establecer que mientras dentro de la esfera de la culpa el autor mantiene la expectativa de poder evitar la producción del resultado, dentro del dolo eventual el sujeto acepta o asume la posibilidad de que este se materialice.

Según los estudios más recientes en materia penal resulta necesario en insisten en que se debe poner límites claros entre dolo eventual y culpa consciente. Debemos advertir 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. Dentro de este marco de ideas es claro que la interpretación debe realizarse desde una perspectiva constitucional, asegurando tanto la seguridad jurídica como la proporcionalidad en la imposición de las sanciones.

Finalmente encontramos a tratadistas como Miguel Ángel Martínez-Buján quien 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.

Debemos entender que la culpa con representación esta caracterizada por la anticipación del resultado lesivo acompañada de la confianza en que este no llegará a concretarse.

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.

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 esto frente al riesgo, especialmente en el contexto de los accidentes de tránsito. La corriente actual si lugar a duda es coincide en que debe existir una delimitación clara entre ambas figuras, 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. Para tratadistas como Claus Roxin, establece que 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 anticipa que su conducta podría generar un resultado de tipo dañoso, pero dentro de la esfera de su confianza determina que podrá evitarlo. Podemos señalar como ejemplo un caso muy recurrente en 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 establecido dentro de la constitución, al permitir que la conducta se encuadre y se adecue dentro del tipo penal aplicable, preservando el principio de proporcionalidad, evitando así la imposición de sanciones desmedidas frente a conductas caracterizadas que tiene que ver con la imprudencia.

Establecer límites claros entre dolo eventual y culpa consciente precisamente fortalece la coherencia del sistema penal para de esta manera asegura que la respuesta

jurídica corresponda según el grado de culpabilidad del autor, como así lo señala Cevallos Zambrano al momento de tratar el tema.

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 quienes establecen que una incorrecta subsunción de la conducta puede generar consecuencias punitivas desproporcionadas, afectando tanto la seguridad jurídica como la legitimidad del sistema penal.

Esta distinción es determinante para la aplicación del principio de proporcionalidad, el cual establece que la respuesta penal por parte del estado a través de las sanciones que se imponen sea coherente con la gravedad del hecho y con el grado de culpabilidad del autor del acto. En el dolo eventual, la aceptación del riesgo aproxima la conducta a formas más intensas de reproche, lo que puede justificar existan o se determinen sanciones más severas. En contra sentido, 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.

La mayoría de penalistas destacan que el principio de proporcionalidad no solo opera como un límite frente a posibles excesos de parte de quienes ejercen el poder punitivo del estado, sino que también deben contribuir para 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).

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

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. Al respecto a realizar su análisis Silva Guashca, establece que los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte dentro de los países, lo que justifica un tratamiento penal especializado frente a este tipo de delitos.

De su parte la literatura ecuatoriana señala 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. La tipificación culposa busca sancionar conductas imprudentes que generan riesgos graves para la colectividad. Sin embargo, de lo que se deja establecido, autores como Morales Garzón, advierten que la exclusividad culposa limita la posibilidad de sancionar conductas dolosas, como el dolo eventual, que también pueden presentarse en accidentes de tránsito.

De su parte la Corte Nacional de Justicia dentro de su línea argumentativa en múltiples fallos ha enfatizado que la naturaleza jurídica de estos tipos de delitos se debe interpretar en armonía con los principios constitucionales tales como los de seguridad jurídica y proporcionalidad. Varios estudios de los últimos años han señalado que la ley actual está en una especie de limbo, lo que exige un análisis crítico de la política criminal aplicada al tránsito.

En el fondo, lo que la legislación ecuatoriana ha establecido dentro del COIP está orientada a proteger los delitos contra la vida y la integridad de las personas dentro de las vías del país, mediante el establecimiento de sanciones de conductas culposas, aunque algunos autores plantean la necesidad de incorporar figuras como el dolo eventual para garantizar una respuesta penal proporcional y coherente.

Principio de proporcionalidad y ponderación de derechos

El principio de proporcionalidad compone un eje fundamental dentro de 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.

Dentro del 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. Al respecto tratadista López Chávez advierte que el endurecimiento de las penas en contravenciones de tránsito no ha logrado reducir significativamente los siniestros de tránsito, lo que conlleva a 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. 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.

Encontramos, estudios recientes que destacan que la proporcionalidad en delitos de tránsito debe considerar factores determinantes tales como el dolo eventual y la culpa consciente, pues la actitud subjetiva del conductor determina la gravedad del reproche penal. Al respecto la Corte Constitucional, en la sentencia No. 163-18-sep-cc, reafirmó que la proporcionalidad constituye un límite material para el legislador al momento de la tipificación de infracciones de tránsito.

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.

Vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana

Dentro de la legislación ecuatoriana se encuentran diversas normas sobre materia de tránsito las que están contenidas dentro del Código Orgánico Integral Penal, en las cuales se tipifica las infracciones principalmente como culposas en los arts. 376–383 COIP. El enfoque contenido en estas normas genera vacíos legales, al no contemplar expresamente situaciones dentro de las cuales el conductor actúa con dolo eventual, aceptando el riesgo de producir un accidente teniendo un resultado dañoso. Esta omisión normativa limita la capacidad del sistema penal ecuatoriano para sancionar conductas que, aunque no sean intencionales en sentido estricto, revelan una actitud subjetiva más grave que la mera imprudencia.

Sobre este tema estudios especializados 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. En estos casos, la respuesta penal debería ser más severa, pues la conducta se aproxima al dolo directo. Sin embargo, dentro del COIP se mantiene un tratamiento uniforme a este tipo de conductas de reproche, lo que genera inseguridad jurídica y cuestionamientos sobre la proporcionalidad de las sanciones.

Además, se puede advertir que dentro de la legislación ecuatoriana existe una ausencia de criterios claros para diferenciar entre culpa consciente y dolo eventual, provocando dificultades en la práctica judicial diaria para los señores jueces juzgan este tipo de delitos. La Corte Nacional de Justicia dentro de diversos pronunciamientos ha señalado que la falta de precisión normativa obliga a los jueces a recurrir a la información comparada y a la jurisprudencia constitucional para fundamentar sus decisiones, por lo que podemos advertir que lo que se requiere es una reforma legal dentro de la cual se pueda analizar la problemática y establecer las normas claras que se requieren. Este vacío normativo que existe sin lugar a duda afecta la coherencia del sistema penal y la tutela efectiva de derechos, pues las víctimas pueden pensar y establecer que la respuesta frente a la experiencia dentro del juzgamiento resulta insuficiente frente a conductas altamente riesgosas.

Los vacíos jurídicos en la legislación ecuatoriana sobre delitos de tránsito evidencian la necesidad de que deben darse reformas que introduzcan expresamente al ordenamiento jurídico, 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.

Revisión crítica de la tipificación exclusivamente culposa:

La legislación ecuatoriana, a través del Código Orgánico Integral Penal, regula los delitos de tránsito bajo una tipificación predominantemente culposa dentro de los artículos 376–383 COIP). Según esta corriente legal 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, como ya se ha establecido en líneas anteriores varios estudios vienen 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.

La crítica principal radica en que la tipificación exclusivamente culposa como la ecuatoriana genera un vacío normativo que afecta la proporcionalidad de las sanciones específicas en cada caso. Pudiendo evidenciar 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 ecuatoriana los sanciona como simples imprudencias. Esto produce una respuesta penal insuficiente y sin duda la eficacia del sistema para proteger bienes jurídicos como la vida y la integridad personal.

Considero que la legislación ecuatoriana debe tomar en consideración estudios contemporáneos dentro de los cuales destacan la necesidad de que política criminal debe ir evolucionando hacia un modelo que reconozca la gravedad subjetiva de la conducta del conductor, evitando en lo posible sanciones uniformes que no reflejan la culpabilidad real en cada caso, para ello el legislador está en la obligación de analizar y reformar las normas las que permitan la prevalencia de las garantías tanto constitucionales como legales. En este sentido de ideas la revisión de la tipificación exclusivamente culposa muestra la necesidad de reformas legislativas que incorporen el dolo eventual en delitos de tránsito lo que permitiría garantizar el

principio de legalidad y el principio de proporcionalidad, fortaleciendo la coherencia normativa y la legitimidad del sistema penal ecuatoriano.

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 del dolo: 1.- el intelectual, que implica el conocimiento de la acción y sus posibles consecuencias; 2.- el volitivo, que supone la aceptación o decisión de ejecutar la conducta, 3.- el emocional, que refleja la actitud subjetiva frente al resultado. 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.

Como ya se ha señalado, el COIP tipifica los delitos de tránsito como culposos (arts. 376–383), pero resulta evidente que 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 dentro de la ley, lo que pueden indicar que el conductor previó el resultado dañoso y lo aceptó, configurando así la presencia de un dolo eventual. 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.

Existe jurisprudencia ecuatoriana dentro de la cual se ha señalado que la ausencia de diferenciación normativa entre dolo eventual y culpa consciente genera inseguridad jurídica y afecta la proporcionalidad de las sanciones. Solo este tipo de pronunciamientos evidencia la necesidad imperiosa de una reforma en este sentido.

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. Se debe incorporar dolo eventual para de esta forma fortalecer la tutela judicial efectiva y garantizaría sanciones acordes con la gravedad de la conducta. En este sentido los elementos del dolo permiten identificar cuándo la conducta del conductor trasciende la imprudencia y se aproxima a la aceptación consciente del riesgo. Pues 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

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.

3.1 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. 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. Por ejemplo, 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. En este sentido de ideas tratadistas Saquicela-Rodas y Pinos-Jaén 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. 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.

Con 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.

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

Después de realizar el análisis que contiene este trabajo la normativa actual y la jurisprudencia tanto nacional como comparada, resulta evidente que el Código Orgánico Integral Penal necesita de una reforma urgente en materia de los delitos de tránsito, debería proceder con una actualización urgente de los artículos 376 a 383 del COIP., dentro de la que es evidente la tipificación exclusivamente culposa de los delitos de tránsito, lo que genera un vacío que impide sancionar de forma adecuada aquellas conductas donde el conductor no solo comete una imprudencia, sino que prevé el daño y decide seguir adelante de todas formas presentándose una conducta de índole dolosa.

Se requiere que propongamos y promulguemos una reforma concreta y precisa del COIP la que permita se incorpore expresamente el dolo eventual y establezca parámetros claros para que los jueces puedan en el desarrollo de su trabajo distinguir según el caso culpa consciente el dolo eventual etc. Se debe entender que la reforma necesaria no persigue el endurecer indiscriminadamente las penas, sino garantizar que la sanción sea proporcional a la verdadera gravedad de la conducta que se juzga, tal como exigen los artículos 11.2 y 76.3 de la Constitución de la República del Ecuador. Las modificaciones específicas que sugerimos son las siguientes:

Artículo 376 (modificado)

“El conductor que, con dolo eventual, provoque un accidente de tránsito que ocasione la muerte de una persona será sancionado con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Se entenderá que existe dolo eventual cuando el sujeto haya previsto como posible el resultado lesivo y, a pesar de ello, haya aceptado conscientemente el riesgo de que este se produjera.”

Artículo 377 (nuevo inciso)

“Cuando el conductor actúe con culpa consciente, es decir, previendo el resultado dañoso como posible, pero confiando en que no ocurrirá, la pena será de uno a tres años de privación de libertad. En estos casos se aplicará además la suspensión de la licencia de conducir por un período no menor a dos años.”

Artículo 383 (adición de un nuevo numeral)

“Para diferenciar entre dolo eventual y culpa consciente, el juez deberá valorar de manera motivada y conjunta los siguientes criterios objetivos:

a) El estado físico y mental del conductor al momento del hecho (consumo de alcohol, drogas, fatiga extrema o cualquier otra sustancia que altere sus facultades).

b) La naturaleza y gravedad de la maniobra realizada (exceso de velocidad notorio, adelantamiento en línea continua, conducción en contrasentido, maniobras en zonas escolares, peatonales o de alta densidad).

c) La actitud subjetiva frente al riesgo: si el conductor aceptó el posible resultado dañoso o, por el contrario, confió razonablemente en poder evitarlo.

Estos elementos deberán analizarse siempre en conjunto con las pruebas técnicas (pericias de velocidad, alcoholemia, cámaras de tránsito, testimonios) y no podrán ser apreciados de forma aislada.”

Esta propuesta se inspira en modelos que ya funcionan en países como Alemania, España (Código Penal art. 14) y Colombia (Ley 906 de 2004 y jurisprudencia de la Corte Constitucional), donde la distinción entre dolo eventual y culpa consciente se realiza mediante criterios objetivos y no solo subjetivos. En esos ordenamientos la aplicación ha reducido la incertidumbre jurídica y ha permitido sanciones más justas sin caer en el punitivismo excesivo.

CONCLUSIONES

Después de todo este análisis, queda claro que tratar todos los de liutos en materia de transito solo como como culposos no es suficiente 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 garantías de índole legal y constitucional tales como la seguridad jurídica, la proporcionalidad de la pena y la coherencia del sistema penal ecuatoriano.

Esta mas allá de claro que varios autores coinciden 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: a través de la cual se debe 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: se requiere 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 dándose así una actualización de conocimiento en este sentido.

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/e2NhcNBlDGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOidjZGZkZmY3NS1iMzZILTOxM2ItYTU3My0xYTA5MjA5NWY0NGQucGRmJ30=
- 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/e2NhcNBlDGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOidjMThkNTc4Zi1lZDY

- 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/MOR20225.9.1.2025.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>



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

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

AUTORAS

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

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



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

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		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Abg. Cuadros Añazco, Xavier Paul Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO 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 proporcionalidad, Seguridad jurídica, Delitos de tránsito.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>En Ecuador los accidentes de tránsito siguen siendo una de las principales causas de muerte y lesiones. Según datos recientes, cada 3,8 horas fallece una persona en las carreteras. El Código Orgánico Integral Penal (COIP) trata estos delitos solo como culposos en los artículos 376 al 383. Sin embargo, hay casos en los que el conductor sabe que puede causar un daño grave y decide seguir adelante igual. Esto se llama dolo eventual y la ley actual no lo regula claramente. Por eso, muchas veces las sanciones no son justas y se genera inseguridad jurídica.</p> <p>En este trabajo analizamos esa brecha y proponemos cambios concretos para que las penas se ajusten mejor a la gravedad real de la conducta.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593963566102 +507-69749288	E-mail: ana.freire@cu.ucsg.edu.ec maira.triana@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Paredes Cavero, Angela Maia		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: angela.paredes01@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):			