



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Sistema de Posgrado

Facultad de Jurisprudencia

**MAESTRÍA EN DERECHO CONSTITUCIONAL
IV PROMOCIÓN PARALELO "B"**

**TRABAJO DE TITULACIÓN EXAMEN COMPLEXIVO PARA LA
OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGÍSTER EN DERECHO
CONSTITUCIONAL**

TEMA:

"APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN
LAS SANCIONES IMPUESTAS A LAS CONTRAVENCIONES DE
TRÁNSITO CON PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD PREVISTAS EN
EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL."

AUTORA:

HIPATIA VICTORIA RODRÍGUEZ GUERRERO

TUTOR:

Dr. Nicolás Rivera Herrera, M. Sc.

Guayaquil, 26 de enero del 2016



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Abg. Hipatia Rodríguez Guerrero

DECLARO QUE:

El examen complejo **Aplicación del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas a las contravenciones de tránsito con pena privativa de libertad previstas en el Código Orgánico Integral Penal**, previo a la obtención del **Grado Académico de Magister en Derecho Constitucional**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de investigación del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 2 días del mes de Julio del año 2016

EL AUTOR

Abg. Hipatia Rodríguez Guerrero



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**

AUTORIZACIÓN

Yo, Abg. Hipatia Rodríguez Guerrero

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del examen complejo **Aplicación del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas a las contravenciones de tránsito con pena privativa de libertad previstas en el Código Orgánico Integral Penal**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 2 días del mes de julio del año 2016

EL AUTOR:

Abg. Hipatia Rodríguez Guerrero

DEDICATORIA

A Dios,

por haberme permitido llegar a este punto
tan importante en mi formación académica.

A mis Padres,

Por ser ese pilar fundamental en mi vida,
quienes con su cariño y apoyo incondicional
en cada proyecto trazado, han hecho posible llegar
a esta meta profesional.

A mis hijos

Franklin y Ferdinand, por ser la mayor fuente
de motivación e inspiración que tengo
para seguir adelante y darles el mejor
ejemplo de lucha y perseverancia.

ÍNDICE
CAPÍTULO I
INTRODUCCIÓN

EL PROBLEMA.....	1
OBJETIVOS.....	1
Objetivo General.....	1
Objetivos Específicos.....	1
BREVE DESCRIPCIÓN CONCEPTUAL.....	2

CAPÍTULO II
DESARROLLO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Antecedentes.....	4
Descripción del Objeto de la Investigación	5
Pregunta principal de investigación.....	6
Variable dependiente.....	6
Indicadores.....	6
Indicadores.....	6
Preguntas complementarias.....	6

FUNDAMENTACION TEÓRICA

Antecedentes de estudio.....	7
------------------------------	---

BASES TEÓRICAS

Definición de Proporcionalidad.....	8
Estructura del principio de proporcionalidad.....	10
Sub principio de idoneidad.....	11
Sub principio de necesidad o juicio de indispensabilidad.....	12
Sub principio de proporcionalidad en estricto sentido.....	14

La proporcionalidad en el ámbito de aplicación de las penas.....	15
Clases de contravenciones de tránsito que contempla el Código Orgánico Integral Penal.....	17
Contravenciones de tránsito que limitan el derecho a la libertad.....	18
El principio de proporcionalidad como herramienta de ponderación.....	21
Las contravenciones y La proporcionalidad	22
Concepto y los elementos de la pena privativa de libertad.....	22
Aplicación de penas no privativas de libertad en infracciones tránsito.....	23
Importancia del derecho a la libertad, como una garantía constitucional.....	24

METODOLOGÍA

Modalidad.....	25
Métodos de Investigación.....	25
Población y muestra.....	25

CAPÍTULO III CONCLUSIONES

Base de datos.....	27
Respuestas.....	31
Conclusiones.....	45
Recomendaciones.....	46
BIBLIOGRAFÍA.....	48
ANEXOS.....	50

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

EL PROBLEMA

El derecho a la libertad consagrado en la Constitución de la República del Ecuador y Tratados Internacionales de Derechos Humanos es uno de los principios rectores en la estructura de las normas que componen el Código Orgánico Integral Penal (2014), principio que lamentablemente se ve menoscabado en ciertas sanciones impuestas por la citada norma, entre las cuales se puede mencionar las contravenciones de tránsito, que conllevan una pena privativa de libertad, además de otras sanciones conexas de orden patrimonial y personal. Es por ello, que se debe incorporar al ordenamiento jurídico otro tipo de sanciones aplicables y proporcionales de acuerdo con las características de las infracciones, obedeciendo de esta forma los principios básicos que conforman un estado social de derechos y justicia, por tanto, no debemos olvidar el precepto de que la privación de libertad es una medida de carácter excepcional.

Sobre el tema, Herlinda Castro (2013) manifiesta que:

La institución jurídica de la contravención se emplea para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros, las más comunes dentro de las contravenciones son las muy graves. Las contravenciones muy graves ameritan estudio, pues su sanción no va acorde al hecho punible, lo que da mucho que decir pues no existe un correcto estudio entre la infracción y la pena, lo que permite notar que con respecto al tema de estudio existe falta de proporcionalidad, cuyo resultado violenta derechos constitucionales. Definido claramente el enfoque del proyecto, éste abarca detalladamente el análisis de las causas y la propuesta de solución presentada, según el análisis crítico y basado en el estudio realizado. Por lo tanto, considerando que este problema se puede solucionar, con el proceso respectivo de reforma, cambio, modificación a la ley su factibilidad permitirá alcanzar que no exista la falta de proporcionalidad entre la norma y la sanción, con el

propósito de que se optimicen la ejecución de las normas constitucionales por el bien común de la sociedad.

Este trabajo centrará su atención en las contravenciones de tránsito que vulneran el principio de proporcionalidad, lo hacen de tal manera que afecta gravemente el derecho a la libertad, estas contravenciones las encontramos tipificadas en los Arts. 383, 384, 385 y 386 del Código Orgánico Integral Penal. La sanción contemplada para las contravenciones de tránsito en el Ecuador, se encuentra compuesta por tres tipos de penas: 1) la multa; 2) la pérdida de puntos en la licencia de conducir; 3) la pena privativa de libertad. (2014)

OBJETIVOS

Objetivo General

Investigar de qué manera se ve afectado el derecho a la libertad, consagrado en la Constitución de la República, por su limitación en el Código Orgánico Integral Penal, a causa de la desproporcionalidad que existe entre el hecho punible y la pena impuesta a las contravenciones de tránsito.

Objetivos Específicos:

1. Analizar la aplicación de la proporcionalidad que debe existir entre el acto y la pena de las contravenciones de tránsito.
2. Distinguir las clases de contravenciones de tránsito que limitan el derecho a la libertad consagrado en nuestra Constitución.
3. Estudiar las diferentes clases de penas que pueden aplicarse a ciertas acciones punibles, sin afectar el derecho a la libertad pero sancionando la acción punitiva.

BREVE DESCRIPCIÓN CONCEPTUAL

Las contravenciones de tránsito se suscitan a diario de una forma que se ha vuelto común en cada parte del territorio nacional, los controles por parte de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito son cada vez más frecuentes y constantes, a medida que los controles policiales van en aumento se incrementan los procesos en los Juzgados de Contravenciones, lo que por lógica nos indica que estas Unidades se estarían congestionando, es por ello que se debe incorporar al

ordenamiento jurídico otro tipo de sanciones aplicables y proporcionales de acuerdo con las características de las infracciones, de esta manera, este estudio se encuentra enfocado en hacer respetar los derechos y principios constitucionales que tan menoscabados se encuentran, para poder alcanzar ese “Estado Constitucional de Derechos y Justicia” (2008) que se ha vuelto utópico en nuestro País.

Siendo de suma importancia asumir la responsabilidad de analizar en qué medida se ha aplicado correctamente la proporcionalidad en la contravenciones de tránsito que privan de libertad a las personas, con la finalidad de reactivar la confianza en nuestro ordenamiento jurídico, que lamentablemente se ve menoscabado cuando nuestros Asambleístas no realizan su función de legislar conforme la norma constitucional y sobre todo cuando pasan por alto el estudio exhaustivo de todas y cada una de las contravenciones de tránsito tipificadas; es importante prestar mucha atención a aquellas contravenciones de tránsito que privan de la libertad por circunstancias mínimas, olvidando el precepto de que la prisión preventiva es una medida de carácter excepcional, vulnerando de esta forma los derechos de las personas.

Sin lugar a dudas, este trabajo también está encaminado a conocer si las sanciones en las contravenciones tienen esa característica conforme al análisis de las mismas, desglosando las diversas causas y consecuencias que se desprenderían al ser ejecutadas, es inconstitucional el uso de medios represivos y privativos de libertad, cuando el hecho punible no afecta considerablemente a la sociedad a la cual se pretende proteger. El incremento de las penas, no garantiza un resultado favorable a la disminución de accidentes de tránsito.

CAPÍTULO II

DESARROLLO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Antecedentes

El principio de proporcionalidad tiene su origen en la antigüedad, es necesario traer a colación lo manifestado por Ivonne Rojas (2014) al citar “la obra de Platón *Las leyes*, donde se puede encontrar, la exigencia de que la pena sea proporcional a la gravedad del delito. Pero es hasta la época de la Ilustración cuando se afirma este principio, muestra de ello es la obra de César Beccaria (1993) *De los delitos y de las penas*, en la cual se menciona a la pena y se establece que esta debe ser necesaria e infalible” (pp. 87), y con estas dos particularidades se completa la idea de proporcionalidad, según el autor.

La Convención Americana sobre los Derechos Humanos (1969), establece en su Art. 5 numeral 3 “la pena no puede trascender de la persona del delincuente”, esto significa que la pena debe estar acorde a la sanción establecida. La tipificación de las infracciones en materia de Tránsito han sufrido en los últimos veinte años considerables reformas con el fin de efectivizar su cumplimiento en beneficio de la sociedad ecuatoriana y es así que la Ley de Tránsito del 1996 tuvo varias reformas; ya para julio del año 2008, entró en vigencia la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), con cambios en la estructura de las penas para las infracciones, que iban desde pérdidas de puntos en la licencia de conducir, sanción pecuniaria hasta privación de la libertad, etc., dependiendo de la trasgresión a los diferentes tipos de infracciones. Lo que los legisladores o asambleístas han buscado de alguna forma, es aminorar los accidentes de tránsito, tratando de proteger la vida de las personas frente a aquellos seres humanos irresponsables, negligentes o imprudentes que inconscientemente salen a las calles sin previsión de lo que pueda suceder cuando se está conduciendo un vehículo.

Es así que Rojas (2014) manifiesta que: “Al legislador le corresponde la tarea de definir los bienes jurídicos que debe proteger, o lo que es lo mismo, el daño social que desea evitar con la norma penal” (pp. 85). Es decir su deber primordial es la elaboración de normas adecuadas a una realidad actual. La Constitución de la

República establece el principio de proporcionalidad al determinar que se “establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales” (2008). Esto significa que cualquier infracción o delito debe ser castigado de acuerdo a su gravedad, ya que la ley no puede establecer penas desproporcionadas al hecho que se tipifica, de ser así se estaría desconociendo absolutamente los derechos fundamentales de los seres humanos.

Descripción del objeto de Investigación

El principio de proporcionalidad es un principio general de rango constitucional que tiene por función controlar todo acto de los poderes públicos en los que puedan verse lesionados los derechos fundamentales. Con la vigencia del Código Orgánico Integral Penal, encontramos una variación en la proporcionalidad, que debe existir entre el acto y la sanción que se impone al infringir la normativa de tránsito, esto es, que las penas impuestas para el hecho jurídicamente punible son desproporcionadas con relación a la infracción. Este desequilibrio entre el hecho punible y la pena, se lo percibe más en las contravenciones, pues, la pena no guarda relación con la infracción, y la ley no debe convertirse en un instrumento sancionador, por el contrario debería plantearse como una herramienta preventiva para evitar el cometimiento de infracciones de tránsito.

En este mismo cuerpo normativo Código Orgánico Integral Penal (2014), se da un trato diferenciado en los tipos penales que configuran la tenencia ilegal de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, pues, en este tipo de delitos donde el bien jurídico protegido en la Salud pública, hubo una disminución considerable de las penas impuestas, lo que conlleva a ciertas interrogantes: ¿Qué parámetros de estudio utilizaron los Asambleístas para establecer la debida proporcionalidad entre los delitos y las penas? ¿Qué factores influyeron para incrementar considerablemente las sanciones en ciertas infracciones y en otras disminuirlas notablemente?

Para que se configure la proporcionalidad entre penas y delitos debe existir un equilibrio valorativo de tal forma que la pena sea adecuada al hecho jurídicamente punible. Es por esto que, los Asambleístas al momento de establecer una pena a un delito lo deben hacer con criterio técnico, más no atendiendo a circunstancias particulares que pueden desencadenar en una desviación del

principio de proporcionalidad. Esta distorsión hace que en la actualidad, infracciones menores, tengan penas severas equiparables a las infracciones más graves y viceversa.

La proporcionalidad debe analizarse observando la importancia de la conducta penalmente relevante, así como la sanción a imponerse por la acción o omisión que esa conlleva, esto implica una prevención general, que exige y es capaz de producir sus efectos, en una sociedad determinada; y es así que el derecho penal debe ajustarse estrictamente y limitar su intervención de acuerdo a la gravedad de infracción y la trascendencia e importancia que esta implica para la aplicabilidad de la pena según el bien jurídico tutelado que se encuentre afectado por la acción u omisión de esta tipo de conductas.

Pregunta principal de investigación

¿De qué manera se ve afectado el derecho a la libertad, consagrado en la Constitución de la República, por su limitación en el Código Orgánico Integral Penal, a causa de la desproporcionalidad que existe entre el hecho punible y la pena impuesta a las contravenciones de tránsito?

Variable dependiente

La afectación del derecho a la libertad

Indicadores

Aplicación o no del principio de proporcionalidad

Cuales sanciones a las contravenciones afectan el derecho a la libertad

Importancia del derecho a la libertad

Variable independiente

La falta de proporcionalidad entre el hecho punible y la pena para contravenciones de tránsito.

Indicadores

Definición de proporcionalidad

Los sub principios de la proporcionalidad en las contravenciones de tránsito.

Necesidad de establecer un mínimo y un máximo al establecer una pena en contravención de tránsito.

Preguntas Complementarias

¿Qué sanciones alternativas se pueden utilizar en las contravenciones de tránsito, en lugar de aplicar una pena privativa de libertad?

¿Ameritan las contravenciones de tránsito la aplicación de penas privativas de libertad?

¿Cuántas contravenciones de tránsito limitan el derecho a la libertad?

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Antecedentes de estudio

La idea de sancionar una acción, es originaria de la teoría de imponer una justicia retributiva, es decir una teoría donde el Estado castiga y sanciona las conductas penalmente relevantes, imponiendo una pena pública al infractor. Este modelo de justicia retributiva lo busca y pretende es infundir el temor a quien transgrede el hecho tipo y antijurídico punible que se encuentra reglado, mas no es una norma que contenga racionalidad y que busque hacer mejor la vida en sociedad; pero en el neoconstitucionalismo del Ecuador, tenemos un nuevo modelo de justicia restaurativa donde el infractor puede reparar el daño causado, teniendo una participación y un rol importante dentro del proceso penal.

Siguiendo esta línea de análisis de la justicia retributiva, donde el estado busca el restablecimiento de derecho violado o vulnerado imponiendo una pena y en el caso objeto de estudio serian tres tipos de sanciones (multa, pena privativa y reducción de puntos) y esto no guarda equidad ni igualdad frente a los principios constitucionales de racionalidad y proporcionalidad, que buscan limitar los derechos bajo el principio de que los derechos no son ilimitados, pero su restricción no tiene que afectar ni vulnerar otros derechos.

Estas consideraciones vienen adquiriendo ropajes jurídicos desde la introducción de la práctica del Talión, idea con antecedentes religiosos que

proyectando una noción de equitativa retribución por el delito cometido vino a menguar la atrocidad de las venganzas privadas, lo que se tradujo en términos generales en que la gravedad de la pena impuesta por el poder público se debía graduar en función de la entidad de la lesión jurídica perpetrada. Estos son los primeros gérmenes de la actual idea de proporcionalidad que fue recogido luego en la época de nacimiento del Derecho Penal Público y desarrollado a partir de nuevas tendencias hacia la humanización de las penas, convirtiéndose hoy en un verdadero principio limitador del ius puniendi (pp. 16-17)

En un estado constitucional de derechos, que divide las funciones del estado, siendo una de estas la de legislar reviste al legislador con la legitimidad democrática de crear las leyes y normas que van a regular la conducta de los individuos en sociedad; y por lo tanto estos asambleístas han creado medios ponderables de limitar el poder punitivo de estado buscando su mínima intervención de acuerdo a las circunstancias aplicables de forma individual, a través de la proporcionalidad.

Al analizar la proporcionalidad en la aplicación de las penas, necesariamente entramos a formar parte del análisis del estado constitucional de derechos, ya que en la aplicación de las penas, hablamos de la evolución histórica en la aplicabilidad de las penas, es decir de poco a poco se fue introduciendo la limitación al poder punitivo del estado. La mínima intervención del Estado se denomina también como *prohibición de exceso*, es decir aplicar la racionalidad y la ponderación en la proporcionalidad observando su injerencia en la conducta penalmente relevante. Pues tiene su razón de ser en los derechos y garantías fundamentales siendo este el límite de los límites, persiguiendo la construcción de la preservación de la *proporcionalidad* de las normas penales, ligándolo al estado constitucional de derechos, siendo su ideal alcanzar una justicia restaurativa en el nuevo modelo de estado constitucional de derechos.

La proporcionalidad recibe un enfoque indulgente en el ámbito penal, pues su aplicación busca adecuar de forma clara, la pena al hecho punible cometido. La concepción que se tenga de proporcionalidad dependerá en gran forma de la legislación de cada Estado. La doctrina ha confluído en un concepto básico sobre

proporcionalidad. El tratadista Guillermo Cabanellas (1998) define la contravención como:

La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal. Dentro de los ordenamientos, como el Francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana.

Las contravenciones de tránsito en nuestro Código Orgánico Integral Penal, de acuerdo a la teoría del derecho penal funcionalista se configura cuando se vulnera el rol de garante, y es ahí que un acto se vuelve penalmente relevante, configurándose diferentes tipos de infracciones de acuerdo a la conducta.

Bases Teóricas:

Definición de Proporcionalidad

Al hablar de la proporcionalidad en materia penal o de tránsito, se persigue la constitucionalización y la pertinencia al momento de la aplicación de las penas; y es que, este principio se vuelve relevante pues nos encontramos frente a la realidad de que no existen derechos absolutos, sino que nos enfrentamos a la posibilidad de ser limitados. El análisis central es de que manera y con qué requisitos se pueden limitar tales derechos, pues la pugna entre el discurso sobre el principio de proporcionalidad no llega a igualarse con el discurso conservador que quiere ver siempre limitados a los derechos fundamentales, por el contrario esta es una técnica de interpretación que tiene como finalidad tutelarlos de la mejor manera posible, siendo conocido actualmente el principio de proporcionalidad como el *límite de los límites* a los derechos constitucionales.

Los principios, son *mandatos de optimización* y como tales su principal característica o distinción es que puedan ser cumplidos en diferentes grados y porque la medida de cumplimiento ordenada depende no solo de las posibilidades fácticas sino también de las posibilidades jurídicas, estas últimas que se determinan mediante reglas y sobretodo mediante principio que juegan en sentido contrario. Y

es lo que sucede al imponer una pena, en materia de tránsito por una contravención por conducir en estado de embriaguez y las contravenciones de primera clase, se fijan tres sanciones estos es la pena privativa de libertad, la pérdida de puntos en su licencia de conducir y la multa.

El principio de proporcionalidad para su realización dentro del mundo de posibilidades fácticas como las posibilidades jurídicas, se subdivide en tres sub principios, estos son:

1. Sub principio de idoneidad y necesidad
2. Sub principio de necesidad o juicio de indispensabilidad
3. Sub principio de proporcionalidad en estricto sentido

Sub principio de idoneidad y necesidad:

Expresan el mandato de optimización relativo a las posibilidades fácticas, y lo que busca es la limitación o la mínima afectación impidiendo intervenciones a los derechos fundamentales, es decir que se limite pero que no destruya el derecho constitucional. Y en materia penal o de tránsito que limitan derechos fundamentales se observan ciertos criterios, para proteger bienes jurídicos tutelados por el Estado, estos son: Que el derecho en cuestión sea merecedor de protección por parte del estado, que se necesite la protección, y que esta protección tenga la importancia social que se le está brindando por parte del Estado. En materia penal, no todos los bienes jurídicos protegidos cumplen estas condiciones, es decir que no son aptos para ser resguardados penalmente por el Estado, por lo tanto no se estaría cumpliendo con este subprincipio de idoneidad y necesidad, ya que no cuenta con todas las condiciones requeridas.

El análisis de idoneidad consiste en verificar si el fin puede ser considerado legítimo desde el punto de vista constitucional. Este primer elemento es un presupuesto del segundo.

Únicamente si se ha establecido de antemano qué finalidad persigue la intervención legislativa, y si se ha constatado que esta finalidad no resulta ilegítima desde las perspectiva de la Constitución, podrá enjuiciarse si la medida adoptada por el Legislador resulta idónea para contribuir a su realización. Para emprender este análisis de idoneidad, resulta indispensable establecer de antemano cuál es el

fin que la ley pretende favorecer y corroborar que se trata de un fin constitucionalmente legítimo.

Continuando con el análisis de la legitimidad que tiene la asamblea nacional, ha sido designado en algunas sentencias del Tribunal Constitucional y ahora Corte Constitucional como el *juicio de razonabilidad* de la intervención legislativa en los derechos fundamentales. La finalidad del juicio de razonabilidad consiste en verificar que la norma de ley estudiada no constituye una decisión ilegal, porque está fundamentada en razones legítimas.

El sub principio de necesidad o juicio de indispensabilidad:

La aplicación de este sub principio examina si la intervención pública es indispensable, por no existir un elemento más moderado para su consecución. De entre los diversos medios posibles habrá que optarse por aquel que implique una menor restricción en la esfera jurídica de los afectados, estos, que no se imponga un sacrificio claramente innecesario por no existir otra alternativa menos gravosa que pueda satisfacer igual objetivo. Sobre este tópico Rojas I. (2014).

Este principio está estrechamente vinculado a de mínima intervención penal, *el derecho penal mínimo*, y es así que se busca es determinar el grado de afectación o la no satisfacción de uno de los principios, definiendo la importancia de la satisfacción del principio que se encuentra en sentido contrario, y así dentro de esta operación lógica se define si la importancia de la satisfacción del principio contrario, justifica la restricción o la no satisfacción del otro. En lo referente a los contravenciones de tránsito busca proteger la seguridad del apersonas, pero la forma de proteger o tutelar este derecho restringe de manera exacerbada los derechos del contraventor, es decir, se le impone, multa, pena privativa de libertad y rebaja de puntos en su documento de conducir.

Ahora bien, el principio de necesidad en el legislador adquiere importancia o relevancia al momento de establecer la proporcionalidad en las penas a establecerse en los tipos penalmente relevantes, también opera en el momento de aplicación de la ley penal. La necesidad de imponer una pena a un acto penalmente relevante debe ir a la par de los bienes jurídicos tutelados que se pretenden proteger.

Este lineamiento de proteger los bienes jurídicos tiene un significado realmente relevante y pongan en riesgo los bienes jurídicos tutelados por el Estado.

La doctrina recomienda recurrir al ámbito penal cuando los demás medios de control no son eficientes ni eficaces, este es el timo recurso que utiliza el estado para sancionar acciones, es por ello que existe el derecho de mínima intervención penal, tomando en cuenta siempre la gravedad de las sanciones considerando o teniendo en cuenta que el derecho penal es, según Aguado T. (1997):

...de última ratio, que es producto de la naturaleza subsidiaria del Derecho Penal, a partir de la cual no es posible llevar el carácter de la pena hasta la exageración. El Derecho Penal no puede hacerse extensivo a todos los ámbitos de la vida social donde existan ilícitos. Por el contrario, dado que se trata de la más severa herramienta de que dispone el Estado su aplicación debe estar limitada, restringida, a aquellos espacios en los que es inevitable su empleo, a efecto de asegurar una adecuada protección de los bienes jurídicos. Por ello, las penas privativas de libertad deben constituir la última ratio de la política criminal, y a ellas sólo debe acudir cuando se haya descartado la posibilidad de obtener el fin legítimo perseguido con la conminación penal, acudiendo a medios menos graves y dañinos.

Sub principio de proporcionalidad en sentido estricto:

Este sub principio de proporcionalidad en sentido estricto, hace referencia a la optimización relativa a las posibilidades jurídicas, que encierra lo que se conoce como ponderación, que consiste en la relación que se denomina *ley de la ponderación* y se nomina *cuando mayor sea el grado de no satisfacción o restricción de uno de los principios, tanto mayor deberá ser el grado de la importancia de la satisfacción del otro* (ALEXY, 2002). Lo que se pretende, es discutir los juicios racionales sobre la intensidad de la intervención y que los grados de importancia sean viables. Relacionando esto con las penas en materia de tránsito se traduce, si se pretende proteger la seguridad de la personas en su derecho a transitar, limitando el derecho de los conductores, en el primer caso conductores en estado de embriague y en segundo caso conductores si su documento de conducir, afectado su economía, su licencia de conducir, como privarlo del derecho a la libertad, el grado de satisfacción del derecho protegido aplicando la ponderación versus el derecho restringido, no guarda armonía, pues se impone tres penas para

una sola contravención, implicando ello vulneración al principio de intervención mínima del estado, es decir, no se estaría limitando la facultad punitiva del Estado Ecuatoriano.

Es decir la proporcionalidad en un sentido estricto lleva consigo una correspondencia entre el hecho punible y la pena gravosa que sería impuesta, en el ámbito abstracto; subsumida al caso específico que conoce el juzgado, en el ámbito concreto. En un estado Constitucional de derechos, como el nuestro, la constitución determina el contenido de la ley, el acceso y el ejercicio de la autoridad y la estructura del poder. Siendo su finalidad material la protección de derechos; su finalidad orgánica que los órganos del estado deben proteger los derechos; es decir, que los poderes del estado están obligados a efectivizarlos, y al ingresar los poderes del estado, como el Juez es quien directamente a aplicar primero la constitución debiendo ponderar la responsabilidad del contraventor, estableciendo el nexo causal entre la existencia jurídica de la infracción y su responsabilidad, teniendo las facultades usando la constitución de imponer una pena que valla acorde a la realidad fáctica de la infracción.

La proporcionalidad en el ámbito de la aplicación de las penas:

Ya que conocemos la dogmática del principio de proporcionalidad en su sentido doctrinal y su implicación en un estado constitucional de derechos, donde se busca el reconocimiento, promoción y garantía de los derechos constitucionalmente establecidos, lo importante no es el Estado sino la persona, no son las obligaciones sino los derechos no es el que tiene el poder de incidir en el comportamiento de otro sino el que está sometido. , y el fin social que cumple la misma en una sociedad democrática, en el ámbito jurisdiccional debería ser una práctica diaria,

Los asambleístas cobran real importancia en este sentido, pues son los llamados a brinda la protección no solo a los bienes jurídicos protegidos, sino al principal sujeto protegido en el derecho penal, esto es el procesado o en el caso que nos ocupa el contraventor, pues en un estado donde prima la justicia, el quehacer estatal debe

estar condicionado por la Constitución y los derechos en ella reconocidos, no puede sino ser una Organización social y política justa. Y es así que la Constitución como norma jurídica directamente aplicable sin que requiera desarrollo legislativo para su eficacia.

Pero al momento de la elaboración de la norma jurídica penal por parte de los asambleístas es imposible terminar en forma abstracta, pues luego de crear la norma por su naturaleza misma no puede terminar cada caso en concreto y es así que nace la ambigüedad en cuanto a la proporcionalidad establecida, y en la operación hermenéutica realizada por el Juzgador operador del sistema Judicial, si esta proporcionalidad establecida es o no aplicable a cada caso concreto. Naciendo así la discrecionalidad operativa en el proceso de individualización de la pena y los fines que encierra y persigue esta; si en materia contravencional de tránsito se persigue la protección y seguridad de las personas, *vale la pena la pena* que se le está imponiendo al contraventor, mejora este tipo de penas privativas de libertad el nivel de infracciones de tránsito cometidas, este tipo de análisis valorativo debe ser incluido al momento de establecer la responsabilidad de los hechos atribuidos al contraventor o infractor de la norma, así como las condiciones individuales para cada caso concreto, debiendo apreciarse y analizarse la gravedad de la lesión o el peligro sufrido en el derecho jurídico tutelado por el estado, así estos no hayan sido considerados por el Legislador o asambleísta en su momento de creación.

Clases de Contravenciones de tránsito que contempla el Código Orgánico Integral Penal:

El Código Orgánico Integral Penal (2014), en su Art. 371, define a las infracciones de tránsito, como: “Las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Según Jiménez de Azua L. (1950) la contravención es:

Todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan. Las mismas se producen al igual que los delitos por: negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito y a las

señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones.

Según la norma pertinente las contravenciones de tránsito en el Ecuador se sancionan con tres penas: con multa económica, con reducción de puntos en documento de conducir y pena privativa de libertad. Pero en el Código Orgánico Integral Penal (2014) tenemos contravenciones que sancionan con pena privativa de libertad, y las clasifican de la siguiente manera:

1. Conducir en estado de embriagues Art. 385 COIP.
2. Primera Clase, pena privativa de libertad, multa, rebaja de puntos.
3. Segunda Clase, multa y reducción de puntos
4. Tercera Clase, multa y reducción de puntos
5. Cuarta Clase, multa y reducción de puntos
6. Quinta Clase, multa y reducción de puntos
7. Sexta Clase, multa y reducción de puntos
8. Séptima Clase, multa y reducción de puntos

En cada una de estas clasificaciones de contravenciones encontramos, con penas que van desde privar de la libertad a las personas, multas, y rebaja de puntos en lu documento de conducir.

Contravenciones de tránsito que limitan el derecho a la libertad

Nuestro Código Orgánico Integral Penal (2014), en los Arts. 383, 384, 385 y 386 establecen las contravenciones de tránsito que aplican tres tipos de sanciones que son la multa, la reducción de puntos y la pena privativa de libertad, y a continuación se las describe:

Artículo 383 del COIP (2014).- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción (pp. 58).

Artículo 384 del COIP (2014).- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de

sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (pp. 58).

Artículo 385 del COIP (2014).- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (pp.58).

Artículo 386 del COIP (2014).- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente (pp. 58-59).

Como podemos analizar en los artículos precedentes encontramos que estos cuatro tipos de contravenciones tienen pena privativa de libertad, así como la multa y la reducción de puntos. Estas contravenciones son por conducir con llantas en mal estado, conducir bajo el efecto de sustancias estupefacientes, conducir en estado de embriaguez, conducir sin haber obtenido la licencia de conducir, faltar de obra al agente de tránsito y el conductor que exceda los límites de velocidad.

Sobre la presunta desproporcionalidad de las penas establecidas en la contravenciones de tránsito, ha sido un tema alto debate. Uno de los más críticos a las penas establecidas en este tipo de infracción penal, es sin duda Andino W. (2011) quien sostiene que: “existe en estas sanciones ausencia de proporcionalidad...La finalidad última del principio de proporcionalidad es, obviamente, evitar que el Poder público que tenga atribuida la competencia para aplicar los límites a un derecho fundamental vulnere en su aplicación su contenido esencial” (pp. 143).

La Proporcionalidad es un principio reconocido por la constitución, así lo manifiesta Andino W. (2011), quien sostiene que:

A fin de evitar una utilización desmedida de las sanciones por trasgresión a la ley, suele estudiarse en el sentido en que la pena optima ha de ser cualitativa y cuantitativamente adecuada al fin, el interés de la proporcionalidad somete elementos de racionalidad en las decisiones de los poderes políticos, administrativos y jurídicos, la noción jurídica de este conlleva a que es un mandato de optimización que busca la igualdad y la justicia, y que el castigo se compadezca con la infracción. (2011).

La proporcionalidad en la aplicación de las penas por Contravenciones muy Graves en materia de tránsito en nuestra legislación prevalecen ausente pues la pena que se impone por esta contravención está dada de manera desmedida lo que da como resultado el cometimiento de una injusticia, por lo que se debe elegirse la sanción que sea adecuada a fin que persigue la administración de justicia, tal es el caso de este Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal, presenta como sanción pena privativa de libertad de 3 días a que conduzca sin licencia de conducir y multa de

un salario básico unificado del trabajador en general, incurriendo en una contravención muy grave; este tipo de sanciones no soluciona el problema pues la prisión a parte de afectar a la persona no la corrige, y el conjunto de estas tres desproporcionan la pena.

Por este principio de proporcionalidad, es que el Estado debe evitar la criminalización de conductas, cuando tenga otros medios menos nocivos de derecho penal para proteger los bienes jurídicos que pretende amparar. (Falconí, 2009). Al ser considerada como principio la proporcionalidad, se debe entender que la potestad sancionadora del Estado en todo ámbito se limita a los principios constitucionales que regulan el poder político y el jurídico del estado, su ausencia o carencia sería un golpe que traería graves problemas en común a los individuos de una sociedad, pues una pena o sanción sin la debida proporcionalidad alcanzaría.

El Principio De Proporcionalidad Como Herramienta De Ponderación

Una vez analizado el principio de proporcionalidad, es necesario realizar un estudio analítico respecto a su estrecha relación con el principio de ponderación, el cual según Falconí (2009) es:

La herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales atinentes a las personas objeto de la acción de este sistema” (p. 1), por lo que se puede decir que cada persona debe ser castigada de conformidad al acto que se ha realizado, en tal virtud si una persona roba a otra USD. 1'000.000 no debe ser sancionada de igual manera a la persona que sustrae USD. 500, es por ello que se dio apertura al hurto, ya que existía desproporcionalidad en la tipificación de tal delito. Los autores Alegría, Conco, Córdova y Herrera (2011) en su tesis doctoral mencionan a Prieto Sanchis, quien señala que: “la proporcionalidad es la fisonomía que adopta la ponderación cuando se trata de resolver casos concretos y no de ordenar en abstracto una jerarquía de bienes, tiene una importancia capital porque es la prueba que debe superar toda medida restrictiva de un derecho constitucional” (pp.27).

La concepción del principio de proporcionalidad va más allá de ser simplemente una garantía constitucional, pues nace con la ley y muere con ella, es así que Rojas I. (2014) indica que:

el principio de proporcionalidad se aplica tanto al momento de creación del derecho, como en el de la aplicación por los jueces y tribunales en el momento de dictar sentencia, e incluso en el momento de la ejecución de la pena, que es una medida de seguridad accesoria, por lo que el legislador debe prevenir que el principio de proporcionalidad sea aplicado en cada una de las sanciones, porque nace en la ley, pero dicho principio se fortalece en la administración de justicia, cuando el juez aplica la sana crítica. En conclusión podemos decir que el principio de proporcionalidad es una garantía utilizada como herramienta por el legislador para dar a cada uno lo que se merece, es decir, hacer justicia en razón de la gravedad de un acto cometido (pp. 41)

Principio de proporcionalidad en el COIP

Acerca del principio de proporcionalidad, el Código Orgánico Integral Penal (2014) dice: “las sanciones disciplinarias que se impongan a la persona privada de libertad, deberán ser proporcionales a las faltas cometidas. No se podrán imponer medidas sancionadoras indeterminadas, ni que contravengan los derechos humanos” (pp. 9). La aplicación de dicho principio debe de guardar relación con lo establecido en nuestra Carta Magna y los instrumentos Convencionales de Derechos Humanos ratificados por nuestro país.

Las contravenciones y la proporcionalidad

Como ya hemos analizado en líneas anteriores, la proporcionalidad guarda aplicabilidad en la imposición de todas las penas, vengan estas de infracciones tipos delictuales o contravencionales. Nuestro estudio se ha enfocado en este último tipo de infracciones penales. De lo analizado en los artículos citados, respecto a las penas impuestas en contravenciones de tránsito, vemos que las mismas son sumamente gravosas ya que no guardan proporcionalidad con referencia al hecho típico y antijurídico cometido. Es decir que existiría proporcionalidad si se aplicara en la praxis (deber ser) una sola de las penas señaladas en la norma.

La Pena Privativa de la Libertad.

De las sanciones o penas impuestas en las contravenciones de tránsito, sin duda alguna la más desproporcional al hecho antijurídico citado es la pena privativa de la libertad del infractor. Previo a continuar con el análisis es menester el concepto de pena y sus elementos constitutivos. En este caso, citaremos a Caffarena M. (1994) quien al respecto manifiesta:

Por no ser uno solo el tratamiento, que tanto en los diferentes momentos de la historia, así como en las diferentes legislaciones del mundo, se le ha llegado a dar a la pena privativa de la libertad, nos circunscribiremos a una ilustración y a una explicación de sus características más sobresalientes; que, en cuanto al campo teórico se refiere, consideramos que se encuentran magistralmente consignadas en la definición que de ella se hace por parte de Borja Mappelli y Juan Terradillos, quienes sostienen que la pena privativa de la libertad es “la pérdida de libertad ambulatoria de un penado mediante su internamiento en un establecimiento penitenciario durante un tiempo determinado previamente por una sentencia judicial y ejecutado conforme a la legislación vigente de forma que favorezca la resocialización”.

Se consideraría, es, la anterior, una definición que de una manera bastante clara, completa y coherente, reúne los elementos actuales de lo que hoy queremos pero no hemos logrado que sea la pena privativa de la libertad. Sin embargo, y como ya lo dijimos, todos estos elementos, que pertenecen más al campo de los deseos que al de las realidades penales, no siempre se habían encontrado tan reconocidos ni tan explícitamente mencionados, por lo que, aunque reconocemos un único pero verdadero avance y evolución conceptual, nos ocuparemos de confrontarlos con la realidad penitenciaria. El Código Orgánico Integral Penal (2014), trae consigo en los artículos 59 y 60 las penas no privativas de libertad, estas penas con las que deberían ser aplicadas en las infracciones que se han estudiado.

Aplicación de penas no privativas de libertad en infracciones de tránsito

Al entrar en el estudio del derecho penal, uno de los principales temas a abordarse es, la finalidad que tiene el cumplimiento de la pena, una de las primeras cuestiones que aborda es la discusión en torno a los criterios fundamentales de la

pena, mal llamados teorías de la pena puesto que no constituyen modelos explicativos. Más bien son criterios desarrollados que intentan dar respuesta a la pregunta ¿qué finalidad cumple la pena? en la medida que la sanción penal implica la mayor intervención del poder punitivo del Estado.

Estas penas que no privan de la libertad a los ciudadanos, son sanciones con carácter represivo que deben ser consideradas como alternativas a las penas privativas de libertad de pocos días. Y es así que en el Art. 60 del Código Orgánico integral penal encontramos las penas no privativas de la libertad. Este tipo de sanciones alternativas, van dirigidas a implementar una justicia restaurativa. De modo que, el tratamiento profundo de las penas no privativas de libertad que se permitan ser aplicadas de manera restrictiva sería mejorado mediante sanciones proporcionales y preventivamente adecuadas. Las propuestas que han sido presentadas en este trabajo se relacionan mayormente con modificaciones de las sanciones ya existentes. A pesar de la ampliación de la posibilidad de reacción, debe mantenerse la claridad y la practicabilidad del sistema de sanciones.

Importancia del derecho a la libertad, como una garantía constitucional

En un Estado Constitucional como el Ecuador, donde todos los derechos están en un mismo nivel de cumplimiento, es decir son de igual jerarquía, no se hace distinción entre derechos de primera, segunda o tercera generación, como tradicionalmente lo ha hecho la doctrina constitucional comparada. Pero sin duda alguna, luego del derecho a la vida, la libertad es el segundo derecho rector y desarrollador de los otros derechos. Sobre este tema, Rojas I. (2014) expresa que:

La libertad como atributo inviolable de la persona humana, constituye parte de la esfera individual de ésta, que el Estado no puede vulnerar o en la que solo puede penetrar limitadamente, lo cual implica que en la protección de éste y los demás derechos humanos, está necesariamente comprendida la noción de la restricción al ejercicio del poder estatal. La libertad, de acuerdo a definición de la Corte IDH, sería la capacidad de hacer y no hacer todo lo que esté lícitamente permitido. En otras palabras, constituye el derecho de toda persona de organizar, con arreglo a la ley, su vida individual y social conforme a sus propias opciones y convicciones. La seguridad, por su parte, sería la ausencia de perturbaciones que restrinjan o limiten la libertad más

allá de lo razonable. La libertad, definida así, es un derecho humano básico, propio de los atributos de la persona, que se proyecta en toda la Convención Americana.

METODOLOGÍA

Modalidad

Este trabajo investigativo utiliza la modalidad mixta, pues está centrado en una situación problemática específica y al abordar su estudio científicamente nos permitirá establecer que en las contravenciones de tránsito que tienen como sanción una pena privativa de libertad afectan gravemente este derecho constitucional.

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Métodos Teóricos

Inductivo

Este método nos permite establecer la observación de cada unidad en particular que evidencia como se vulnera el derecho a la Libertad en la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito.

Deductivo

Este método me permite fijar como primera conclusión que se deberían aplicar penas no privativas de libertad, evitando de este modo afectar el principio de libertad, estableciendo un grado de satisfacción en la aplicación de la proporcionalidad.

Analítico

Método que permitirá analizar científicamente de qué forma se ve afectado el derecho a la libertad de las personas por la aplicación de penas privativas de libertad, tomando en consideración la opinión de los principales intervinientes en el proceso sancionatorio.

MÉTODOS EMPIRICOS

Población y Muestra

Para obtener resultados en la investigación se utilizó cuestionario de encuestas a los abogados en libre ejercicio, contraventores y Jueces de Unidades Judiciales de Babahoyo y Quevedo, con preguntas cerradas y abiertas.

Tabla 1. Población y Muestra.

UNIDADES DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN	MUESTRA
Constitución de la República de Ecuador Art. 11 Art. 60 Art. 76 Art. 77 Art. 69	5	5
Código Orgánico Integral Penal Art. 12 numeral 2 Art. 383 Art. 384 Art. 385 Art. 386.	4	4
Tipos de sanciones en la contravenciones Penales Código Orgánico Integral Penal Art. 50 Art. 60 Art. 61 Art. 63	3	3
Jueces Unidades Judiciales Penales de Los Ríos Quevedo Babahoyo	2	20
Abogados en el libre ejercicio	50	50

Contraventores	30	30
----------------	----	----

Tomado de:

Constitución de la República del Ecuador (2008).

Código Orgánico Integral Penal (2014)

ENCUESTA

Este método permitió estandarizar la opinión de los participantes dentro de una contravención de tránsito, sea como Juzgador de la misma, defensor o posible infractor mismos que se entran a analizar.

ENTREVISTA

Este método me permite establecer que penas no privativas de libertad se pueden aplicar alternativamente a la prisión preventiva. De qué forma se afecta no solo el derecho a la libertad sino derechos subsidiarios.

PROCEDIMIENTO

Como proceso de recopilación de información obtenida en la investigación detallo en la siguiente tabla:

Tabla 2. Procedimiento.

INTERROGANTES	RESPUESTA EXPLICATIVA
¿Cuál es la finalidad?	Alcanzar los objetivos de la investigación
¿Con qué mecanismos Métodos?	La encuesta me permitirá acercarme a la realidad social frente a las sanciones privativas de libertad en contravenciones de tránsito
¿Dirigida a que personas?	A los participantes en el proceso contravencional, esto es, contraventores, abogados y Jueces Penales.
¿Cómo proceso los resultados?	Una vez que levante la información a través del método de encuesta con preguntas abiertas y cerradas,

	analizaremos las diferentes unidades de observación, de manera técnica y pormenorizada, mismo que se representará con gráficos que permitan visualizar los resultados finales.-
--	---

CAPÍTULO III

CONCLUSIONES

RESPUESTAS

Base de datos

Encuestas dirigidas a Jueces y Abogados, se formulan las mismas preguntas a este grupo de encuestados por considerar que ambos son conocedores de la materia en un mismo grado.

Tabla 3. Base de Datos Operativa.

Encuesta de preguntas cerradas a los Jueces de Unidad Judicial Penal

No.	Preguntas	Si	No	Indiferente	Total
1	¿Cree usted que las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?	1	19		20
2	¿Cree usted que Deberían establecerse para este tipo de contravenciones sanciones alternativas que no contemplen pena privativa de libertad a los infractores?	20			20
3	¿Qué tipo de Pena no privativa de libertad sugeriría usted, para este tipo de contravenciones de tránsito que privan de la libertad a las personas?	Servicio comunitario 10	Presentación periódica ante la autoridad competente 5	Suspensión de la Licencia de Conducir 5	20
4	¿Cree usted la imposición de penas privativas de libertad disminuye el cometimiento de contravenciones de tránsito?	7	13		20

Encuesta de preguntas cerradas a los Abogados

No.	Preguntas	Si	No	Indiferente	Total
1	¿Cree usted que, las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?		50		50
2	¿Cree usted que deberían establecerse para este tipo de contravenciones que privan de la libertad a las personas, una pena no privativa de libertad?	50			50
3	¿Qué tipo de Pena no privativa de libertad sugeriría usted, para este tipo de contravenciones de tránsito que privan de la libertad a las personas?	Servicio comunitario 30	Dispositivo de vigilancia electrónica. 10	Capacitación de prevención en infracciones de Tránsito. 10	50
4	¿Cree usted que la imposición de penas privativas de libertad disminuyen el cometimiento de contravenciones de tránsito?	18	32		50

Encuesta a contraventores

No.	Preguntas	Si	No	Indiferente	Total de Encuestados
1	¿Está usted de acuerdo con establecer penas no privativas de libertad a las contravenciones tránsito?	30			30
2	¿Conoce usted que contravenciones de tránsito llevan consigo una sanción que priva de la libertad al presunto infractor?		30		30
3	¿Considera usted justo que por una contravención de tránsito se pueda ser privado de la libertad hasta por 30 días?		30		30

Entrevista Formulada A Jueces

No.	Preguntas	Explicación en términos generales	Total
1	¿De qué manera se ve afectado el derecho a la libertad de las personas sancionadas con penas privativas de libertad en contravenciones de Tránsito?	Los entrevistados en resumen manifestaron, al afectarse el derecho a la libertad se afecta derechos subsidiarios de las personas, como el derecho al trabajo, si es padre de familia a un ambiente familiar sano.	2
2	¿Qué sanciones alternativas sugiere usted se aplicadas a las contravenciones de tránsito que se sancionan con penas privativas?	Se sugieren medidas como presentación periódica ante el Juzgador, servicio comunitario, capacitación en prevención con relación a tránsito	2
3	¿Bajo el criterio de su experiencia su experiencia, cree usted que ha disminuido el cometimiento de infracciones de tránsito	Los entrevistados indican que no ha disminuido ni ha aumentado el nivel de contravenciones, pues no se ha	2

	con el endurecimiento de las penas en materia de contravención?	observado un cambio en la cultura de los contraventores.	
--	---	--	--

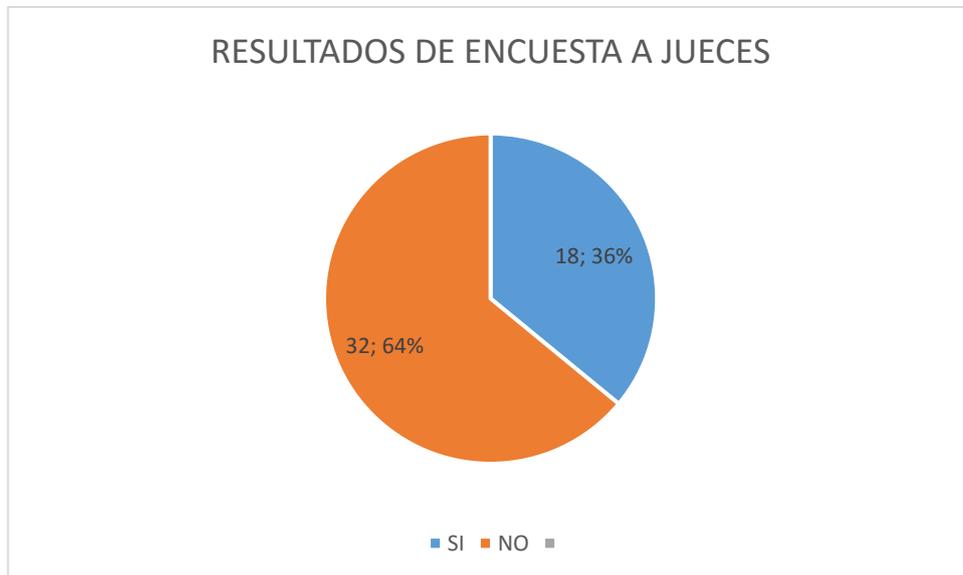
Información obtenida de la encuesta practicada a los Jueces de las Unidades Penales de Los Ríos, acerca de la falta de aplicación del principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito que tienen como sanción una pena privativa de libertad.

1. ¿Las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?



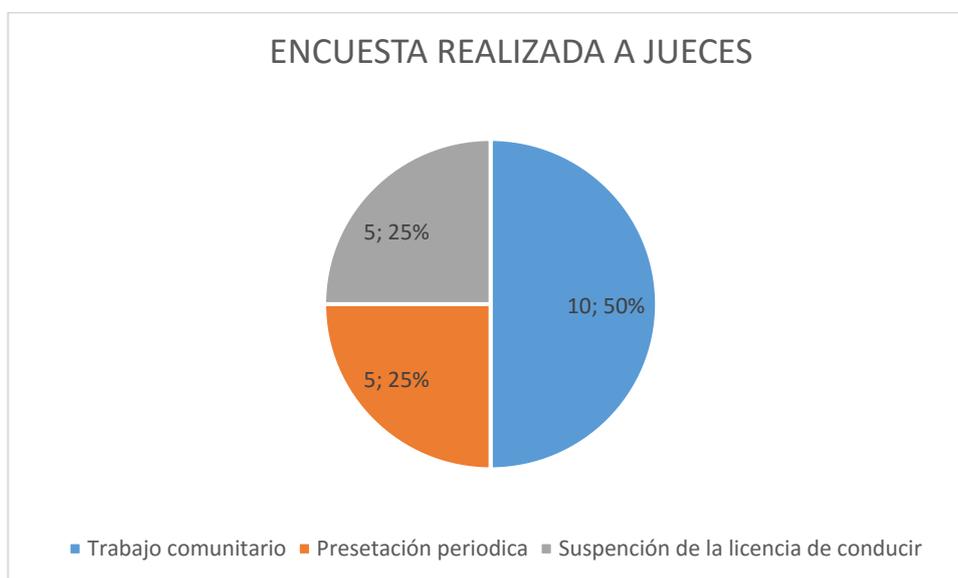
En esta gráfica nos podemos dar cuenta que de forma unánime el grupo de encuestados considera que no existe proporcionalidad entre la infracción y la pena aplicada como sanción, teniendo como base en sus asertos, que desde la vigencia del Código Orgánico Integral Penal, con sanciones para contravenciones de tránsito más rigurosas, no ha existido una disminución en el cometimiento de las infracciones de este tipo, que el remedio no está en sanciones rigurosas, sino en la aplicación de medidas que tengan una tendencia a mejorar el tipo de conductas contraventoras.

2. ¿Deberían establecerse para este tipo de contravenciones que privan de la libertad a las personas, una pena no privativa de libertad?



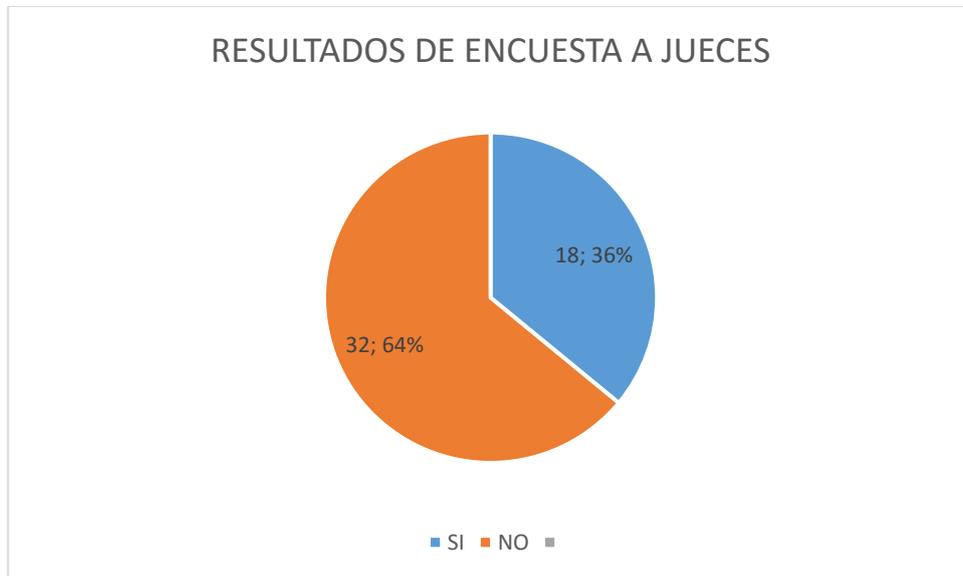
Igualmente en este diagrama nos podemos percatar que los Juzgadores, que son los que conocen de la materia indican que el Código Orgánico Integral Penal, si establece sanciones no privativas de la libertad en el Art. 60, y su aplicación también debería establecerse en las contravenciones de tránsito, buscando crear conciencia en los actos ejecutados por los contraventores. Mostrando en sus respuesta el rol garantista del cual están revestidos como Juzgadores en un Estado Constitucional de Derechos Y justicia.

3.- ¿Qué pena no privativa de libertad sugeriría para este tipo de contravenciones de tránsito que privan de la libertad a los contraventores?



En esta pregunta, el grupo de encuestados nos han brindado sus sugerencias basados en la experiencia que tienen al conocer todo tipo de infracciones el análisis que hacen de los infractores a los cuales tienen que sancionar al conocer las contravenciones flagrantes; y, es así que, consideran que este tipo de actos no deben de tener sanciones que afecten la libertad pues no son actos delictivos, sugiriendo como penas alternativas EL TRABAJO COMUNITARIO, PRESENTACIÓN PERIODICA ANTE EL JUZGADOR, SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR.

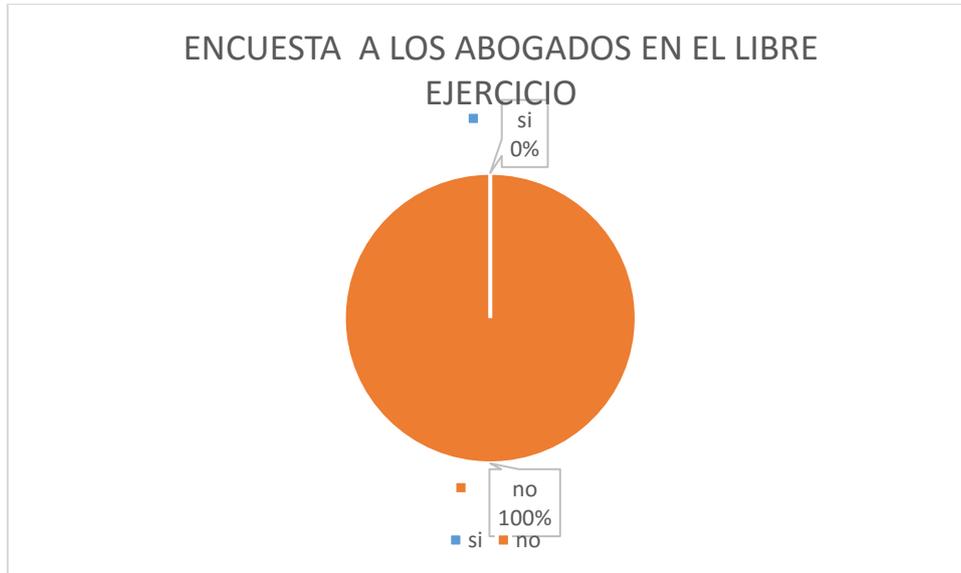
4.- ¿La imposición de penas privativas de libertad disminuye el cometimiento de infracciones?



Al analizar el resultado a esta interrogantes, nos percatamos que de acuerdo al conocimiento de los Juzgadores encuestados, no ha existido una baja en el cometimiento de la infracciones de tránsito, lo que tiene como consecuencia el planteamiento de otras interrogantes, pues se evidencia que la pena privativa de libertad en contravenciones de tránsito no tienen un efecto reparador o creador de conciencia en los actos de los contraventores.

Encuesta realizada a los Abogados en el libre ejercicio

1.-¿Las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?



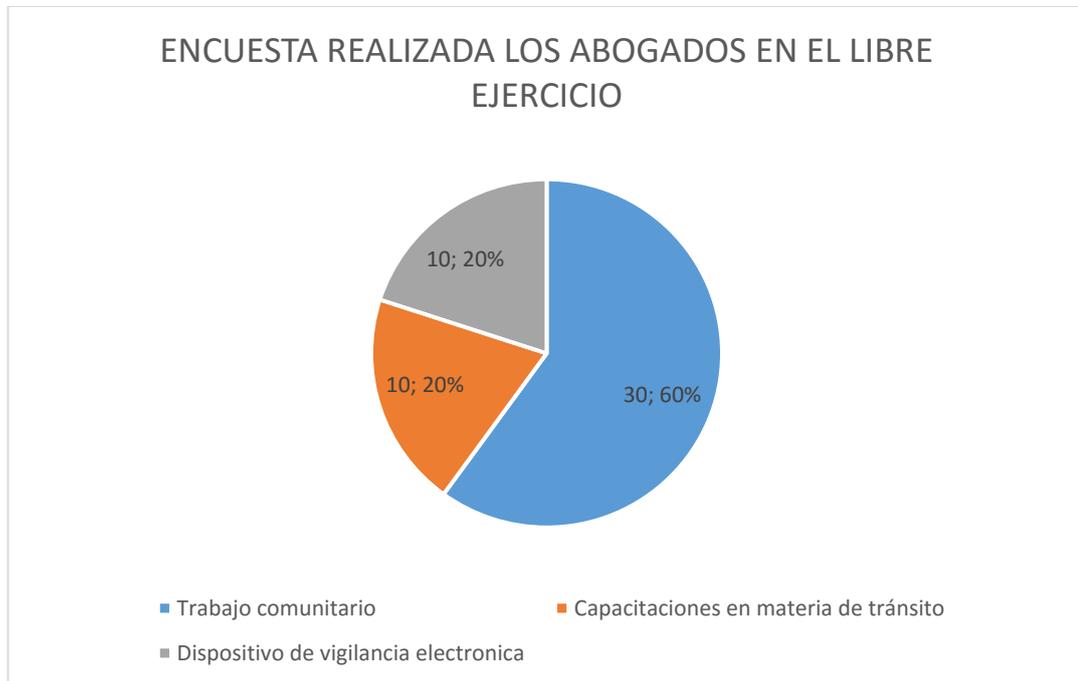
Los abogados encuestados mayoritariamente han respondido que no se respeta el principio de proporcionalidad, pues estos actos contravencionales no ameritan una sanción que prive de la libertad a las personas, que existen mecanismos jurídicos que pueden ayudar a sancionar los actos sin necesidad de privarlos de su libertad, protegida en la Constitución de la República.

2.- ¿Deberían establecerse para este tipo de contravenciones que privan de la libertad a las personas, una pena no privativa de libertad?



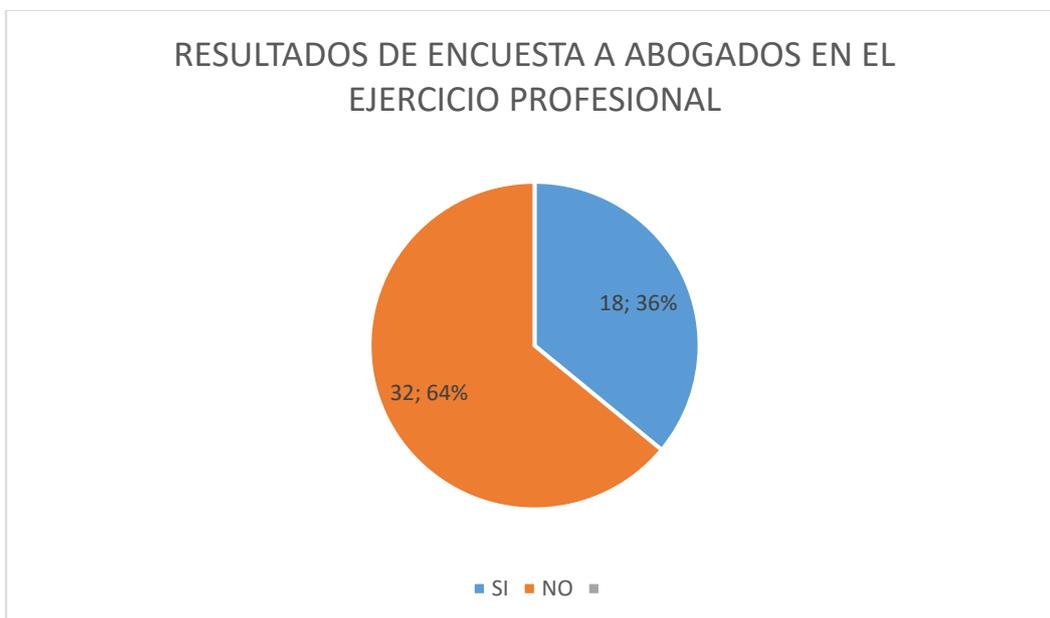
Igualmente en este esquema podemos ver que los resultados de acuerdo a la vasta experiencia de los encuestados, apuntan a que las sanciones para esta contravenciones deben ser no privativas de libertad. Atendiendo siempre los principios constitucionales tutelados por el Estado Ecuatoriano y garantizados por la Constitución de la República.

3.- ¿Qué pena no privativa de libertad sugeriría para este tipo de contravenciones penales que privan de la libertad a los contraventores?



Al hacer el análisis de este diagrama podemos percatarnos de que los abogados sugieren como medida alternativa a la pena privativa de libertad, el servicio comunitario, capacitaciones para los infractores sobre las responsabilidades que se deben tener en el volante y finalmente el dispositivo de vigilancia electrónica. Existe una tendencia muy alta de los encuestados a una aplicación de servicio comunitario como medida alternativa a la pena privativa de libertad.

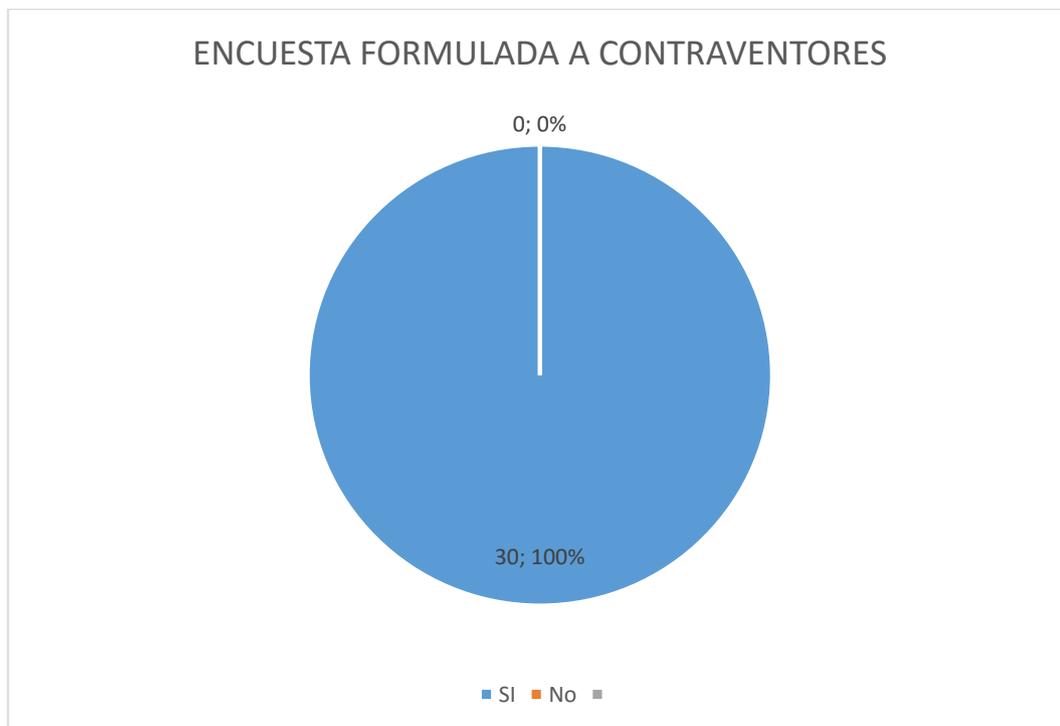
4.- ¿La imposición de penas privativas de libertad disminuye el cometimiento de infracciones?



Al analizar la gráfica podemos denotar que existe una tendencia del 32,64% que considera que no ha disminuido en cometimiento de infracciones- contravenciones de tránsito, pues para que exista una baja en el cometimiento de este tipo de infracciones en materia de tránsito debe existir un cambio en la conciencia de los contraventores.

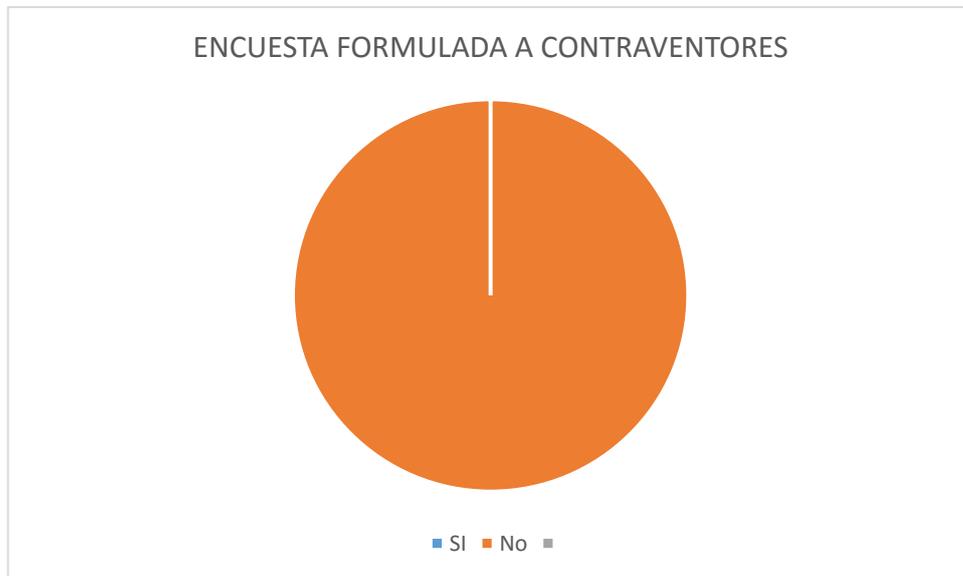
ANÁLISIS DE LAS RESPUESTAS EN LA ENCUESTA FORMUADA A LOS CONTRAVENTORES

1.- ¿Está de acuerdo con establecer penas no privativas de libertad a las contravenciones tránsito?



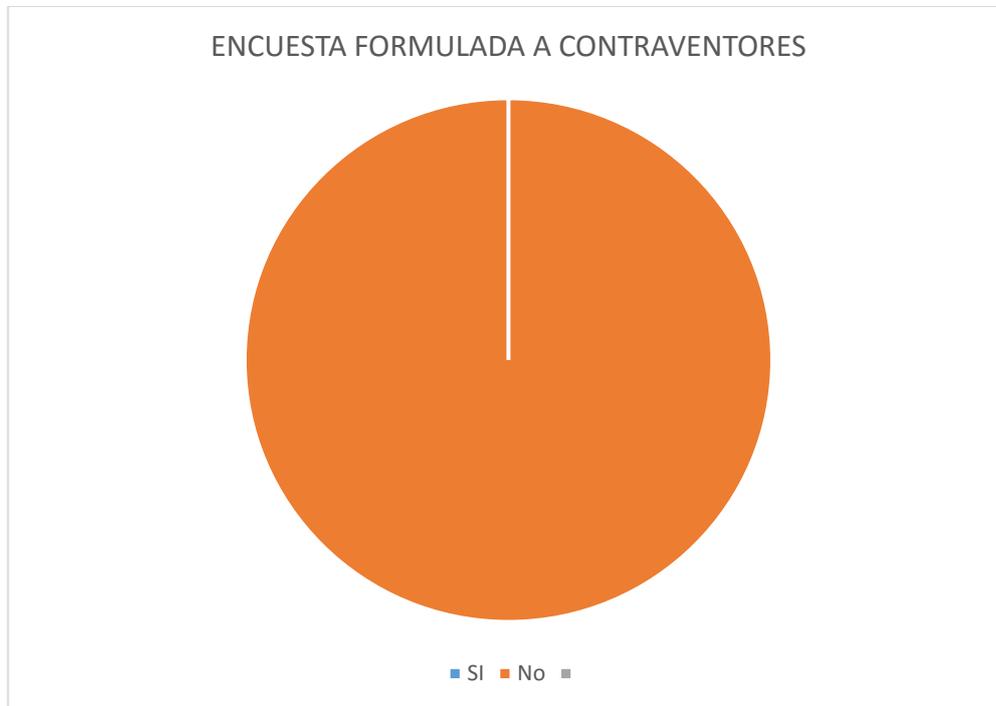
Podemos observar de la gráfica adjunta que las personas usando su sentido común se inclinan a una tendencia que establece de preferencia la aplicación de penas no privativas de libertad. Pues, al establecerse sanciones no privativas puede el contraventor reparar el daño con la ejecución de una sanción no privativa.-

2.- ¿Conoce usted que contravenciones de tránsito llevan consigo una sanción que priva de la libertad al presunto infractor?



Las personas no conocen de otras penas no privativas, pues lo que existe en las contravenciones de tránsito, son las penas privativas de libertad, multa y rebaja de puntos en la licencia de conducir.

3.- ¿Considera justo que por una contravención de tránsito usted pueda ser privado de su libertad hasta por 30 días?



No lo consideran justo por establecer que dentro de esos días el contraventor puede reparar el daño efectuando un servicio comunitario, siendo un ente productivo para sociedad.-

**ANÁLISIS DE LAS UNIDADES DE OBSERVACIÓN DE CARÁCTER
NORMATIVO.**

Tabla 4. Base de Datos Normativa.

OBJETOS DE ESTUDIO	ANÁLISIS
Constitución de la República de Ecuador Art. 11 Art. 60 Art. 76 Art. 77 Art. 69	Estos artículos son normas constitucionales que garantizan principalmente los derechos fundamentales, garantizando el derecho a la libertad de las personas. Siendo la premisa que todo Juzgador debe observar.
Código Orgánico Integral Penal Art. 12 numeral 2 Art. 383 Art. 384 Art. 385 Art. 386.	El Art. 12 del COIP, Es el limitante de carácter normativo a la aplicación de penas privativas de libertad, pues establece que la infracciones y las penas se deben aplicar en un sentido literal. Los artículos subsiguientes son las normas que tipifican las contravenciones y establecen las penas privativas de libertad.
Tipos de sanciones en la contravenciones Penales Código Orgánico Integral Penal Art. 50 Art. 60 Art. 61 Art. 63	Este grupo de noemas son las que dentro del Código Orgánico Integral penal prevén las sanciones para infracciones, entre ellas las contravenciones.-

Tomado de:
 Constitución de la República del Ecuador (2008).

Código Orgánico Integral Penal (2014)

RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS FORMULADAS AL INICIO DEL TRABAJO.

Pregunta Principal

¿De qué manera se ve afectado el derecho a la libertad, consagrado en la Constitución de la República, por su limitación en el Código Orgánico Integral Penal, a causa de la desproporcionalidad que existe entre el hecho punible y la pena impuesta a las contravenciones de tránsito?

El derecho a la libertad consagrado en la Constitución de la República, se limita al aplicar el Código Orgánico Integral Penal, al establecer drásticas sanciones en forma significativa a las contravenciones de tránsito, ya que se castiga severamente actos que en sí mismo no vulneran si afectan de manera inmediata un bien jurídico protegido, vulnerando así derechos fundamentales de la sociedad que se pretende proteger.

Preguntas Complementarias

¿Qué sanciones alternativas se pueden utilizar en las contravenciones de tránsito, en lugar de aplicar una pena privativa de libertad?

En las contravenciones de tránsito de acuerdo a los resultados obtenidos de la investigación realizada en este trabajo, en lugar de sanciones privativas de la libertad, se ha determinado que se pueden utilizar las siguientes medidas sustitutivas: presentación periódica ante la autoridad que juzgó el acto contravencional, un dispositivo electrónico y trabajo comunitario.

¿Ameritan las contravenciones de tránsito la aplicación de penas privativas de libertad?

De los resultados de esta investigación se puede terminar que las contravenciones de tránsito no deberían ser sancionadas con pena privativa de libertad al contraventor, ya que, con la aplicación de estas medidas se vulnera considerablemente el derecho a la movilidad consagrado no sólo en Nuestra Constitución en el Art. 60, sino que se encuentra en Tratados y Convenios Internacionales ratificados por el Estado Ecuatoriano. Este tipo de infracciones no

ponen en peligro a la sociedad, no se vulneran vienen jurídicos tutelados por el Estado Ecuatoriano.

¿Cuántas contravenciones de tránsito limitan el derecho a la libertad?

Las contravenciones de tránsito que limitan el derecho a la libertad están contempladas en el Código Orgánico Integral Penal, en los Arts. 383, 384, 385 y 386, que en resumen son por conducir con llantas en mal estado (lisas), conducir bajo el efecto de sustancias estupefacientes, conducir en estado de embriaguez, conducir sin haber obtenido la licencia de conducir, faltar de obra al agente de tránsito y el conductor que exceda los límites de velocidad.

CONCLUSIONES

1. El uso de una pena privativa de libertad para sancionar ciertas contravenciones de Tránsito, es excesivo y, no guarda relación con el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución de la República, su aplicación resulta injusta, siendo necesario se implemente una pena acorde al acto punible en que el infractor ha incurrido. El desconocimiento de la ley constituye la principal causa para que se incurra en una contravención de tránsito, por tanto, es necesario el establecimiento de medidas educativas e informativas, que procuren corregir la conducta del infractor, pues, sólo de esta manera contribuiremos positivamente en la disminución de las contravenciones de tránsito.
2. La imposición de sanciones por el cometimiento de contravenciones muy graves de tránsito, vulnera derechos como el de libertad y complementariamente al del de trabajo, es decir, no existe vínculo entre infracción y sanción. De acuerdo los datos obtenidos de la población a quien se aplicó los instrumentos de investigación; es necesario, se haga una reforma de ley, que permita establecer el principio de proporcionalidad en las sanciones, de acuerdo a la infracción incurrida. El principio de proporcionalidad contemplado en la Constitución de la República del Ecuador regula el establecimiento y aplicación de toda clase de medidas tendientes a establecer un patrón de conducta diferente en los individuos, es decir, la pena impuesta por un delito, infracción, etc., debe ser proporcional a la importancia social del hecho, en tal sentido no es admisible al hablar de las contravenciones muy graves de tránsito la imposición de penas irracionales en relación con la prevención del delito.

RECOMENDACIONES

1. Es preciso desarrollar programas de difusión y capacitación dirigidos a usuarios de las vías y del transporte, con el propósito, de dar a conocer las contravenciones existentes en materia de tránsito y las sanciones que corresponden por su transgresión, es decir, conseguir una concientización social, señalando los efectos del incumplimiento de la ley. Siendo indispensable tomar en consideración al momento de expedir ordenamientos jurídicos que contemplen el establecimiento de sanciones, los principios consagrados en la Constitución de la República (2008) pues “el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social”, a fin de que los derechos de las personas no se vean violentados con el establecimiento de sanciones que no guarda proporcionalidad.
2. El principio de proporcionalidad, se caracteriza por buscar la justicia en un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social. Este principio, busca armonizar que las medidas punitivas no limiten derechos de una forma desmedida y desproporcional, debe ser una de las premisas máximas de los legisladores al momento de elaborar y redactar la ley, y operativizado por los jueces en el momento de administrar justicia, en la fase de ejecución de las penas, es por ello que hay que poner una especial atención al mínimo y máximo de las penas que se pretende regular, en este caso concreto serían las infracciones de tránsito.
3. Lo que se busca con este trabajo de investigación, es la regulación de la pena de algunas contravenciones de Tránsito que privan de la libertad o quitarlas a varias que no deberían encontrarse en esta categoría y, colocarlas en un parámetro menor para proteger el derecho a la libertad, tratando de poner más énfasis en la afectación del patrimonio del infractor, a fin de poder controlar el incumplimiento de las leyes; una alternativa a multas o privación de libertad puede ser trabajos comunitarios, de esta forma los conductores pondrán mayor cuidado en su desempeño profesional, sin vulnerar derechos, respetando la norma suprema sobre la protección integral de la libertad. Debe ser necesario que dentro de la Asamblea Nacional, se realicen estudios técnicos para regular o sancionar ciertos hechos que

consideramos punibles, en función de lo que realmente requiere la sociedad y los bienes jurídicos tutelados.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

1. Aguado Correa, t. (1997). El principio de proporcionalidad en derecho penal. España: Erdesa.
2. Azua, I. J. (1950). Tratado de Derecho Penal. Buenos Aires: Losada.
3. Beccaria, C. (1993). Tratado de los delitos y las penas. España: Heliasta s. r. l.
4. Bernal Pulido Carlos, (2014) El principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales. Madrid, Editorial Esternado.
5. Borja Mappelli Caffarena, (1994) Las consecuencias jurídicas del delito, Civitas, Madrid.
6. Cabanellas, G. (1998). Diccionario Jurídico. Guatemala: El Forum.
7. Caffarena, B. M. (1994). Las consecuencias jurídicas del delito. Madrid.
8. Cubillus, H. F. (2008). Derecho Penal. Algunas consideraciones acerca de su concretización en el ámbito de la individualización de la pena. Revista Ius et Praxis, 1-21.
9. Enrique, D. A. (2014). Derecho Penal. Parte General. México: Porrúa.
10. Falconí, J. C. (2009). “Los principios rectores y disposiciones fundamentales que se deben observar en la administración de justicia en el Ecuador según el Código Orgánico de la Función Judicial. Quito.
11. García Toma Víctor, (2013). Derechos Fundamentales - Perú- Eliasta
12. Herlinda, C. O. (2013). El principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas y las contravenciones muy graves en el juzgado primero de tránsito de la provincia de Tungurahua. Tungurahua: uta.
13. Jimenez de Asúa Luis, (1950) Tratado de Derecho Penal. Buenos Aires; Editorial Losada.
14. Meini, Iván (2014) Lecciones de Derecho Penal, Madrid. Fondo Editorial.
15. Montt, G. (2003). Derecho Penal Parte General. España: Porrúa.
16. Novona Monrreal, E. (2005). Curso de Derecho Penal. Chile: Editorial Jurídica Chile.
17. Olivares Quinteros, G. (1982). Acto resultado y proporcionalidad. Buenos aires.

18. Organización de Estado Americanos. (1969). Convención Americana sobre Derechos Humanos. San José: CIDH.
19. Reinoso, A. (2011). La acción ordinaria de protección en el derecho constitucional. Quito: Corporación de Estudios.
20. Rojas, I. Y. (2014). La proporcionalidad en las penas. Biblioteca Jurídica UNAM.
21. Roxin, C. (2007). La teoría del delito en la discusión actual. Alemania: Civitas.
22. Sánchez, S. (2009). La teoría de la determinación de la pena. España.
23. Teresa, A. C. (s.f.). El principio de proporcionalidad en derecho penal.
24. Von Hirsch, A. (1993). Censurar y castigar. Madrid: Trotta.
25. Zavala Egas Jorge, Teoría del delito y sistema acusatorio -2014 - Estudios y Publicaciones
26. Villaseñor Goyzueta Claudia Alejandra. (2011). Proporcionalidad y límites de los derechos fundamentales. Madrid. Editorial Porrúa.

FUENTES NORMATIVAS:

27. Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito: Corporación de Estudios.
28. Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Montecristi: Corporación de Estudios.
29. Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Quito: Corporación de Estudios.
30. Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Quito: Lexis.

ANEXOS

FORMULARIO DE ESCUESTA A JUECES DE UNIDAD PENAL

¿Cree usted que las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Cree usted que Deberían establecerse para este tipo de contravenciones sanciones alternativas que no contemplen pena privativa de libertad a los infractores?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Qué tipo de Pena no privativa de libertad sugeriría usted, para este tipo de contravenciones de tránsito que privan de la libertad a las personas?

Servicio comunitario

Presentación periódica ante la autoridad competente

Suspensión de la Licencia de Conducir

¿Cree usted la imposición de penas privativas de libertad disminuye el cometimiento de contravenciones de tránsito?

SI

NO

INDIFERENTE

FORMULARIO DE ENCUESTA A LOS ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO

¿Cree usted que las contravenciones de tránsito que tienen una pena privativa de libertad respetan el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Cree usted que Deberían establecerse para este tipo de contravenciones sanciones alternativas que no contemplen pena privativa de libertad a los infractores?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Qué tipo de Pena no privativa de libertad sugeriría usted, para este tipo de contravenciones de tránsito que privan de la libertad a las personas?

Servicio comunitario

Dispositivo de vigilancia electrónica.

Capacitación de prevención en infracciones de Tránsito.

¿Cree usted la imposición de penas privativas de libertad disminuye el cometimiento de contravenciones de tránsito?

SI

NO

INDIFERENTE

FORMULARIO DE ENCUESTA A LOS CONTRAVENTORES

¿Está usted de acuerdo con establecer penas no privativas de libertad a las contravenciones tránsito?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Conoce usted que contravenciones de tránsito llevan consigo una sanción que priva de la libertad al presunto infractor?

SI

NO

INDIFERENTE

¿Considera usted justo que por una contravención de tránsito se pueda ser privado de la libertad hasta por 30 días?

SI

NO

INDIFERENTE

FORMULARIO DE ENTREVISTA A DOS JUECES DE QUEVEDO

1.- ¿De qué manera se ve afectado el derecho a la libertad de las personas sancionadas con penas privativas de libertad en contravenciones de Tránsito?

2.- ¿Qué sanciones alternativas sugiere usted se aplicadas a las contravenciones de tránsito que se sancionan con penas privativas?

3.- ¿Bajo el criterio de su experiencia su experiencia, cree usted que ha disminuido el cometimiento de infracciones de tránsito con el endurecimiento de las penas en materia de contravención?

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Abg. Hipatia Rodríguez Guerrero**, con C.C: # 1205921545 autor(a) del trabajo de titulación: **Aplicación del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas a las contravenciones de tránsito con pena privativa de libertad previstas en el Código Orgánico Integral Penal** previo a la obtención del grado de **MASTER EN DERECHO CONSTITUCIONAL** 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 graduación 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 graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 2 de julio del 2016

f. _____

Nombre: Hipatia Victoria Rodríguez Guerrero

C.C: 1205921545

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Aplicación del principio de proporcionalidad en las sanciones impuestas a las contravenciones de tránsito con pena privativa de libertad previstas en el Código Orgánico Integral Penal.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Rodríguez Guerrero, Hipatia Victoria		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Dr. Luis Ávila /Dr. Nicolás Rivera		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Derecho Constitucional		
GRADO OBTENIDO:	Master en Derecho Constitucional		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	2 de Julio del 2016	No. DE PÁGINAS:	70
ÁREAS TEMÁTICAS:	Proporcionalidad de las Penas en el COIP		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Código Orgánico Integral Penal. Pena Privativa de Libertad, Derecho a la Libertad		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>El presente estudio tiene el objetivo primordial de analizar la situación problemática que implica la falta de aplicación del principio de proporcionalidad en la infracciones de tránsito que sancionan con pena privativa de libertad, pues, en un estado constitucional el principio de proporcionalidad busca un equilibrio en las sanciones, limita la actividad del Asambleísta en la regulación de las penas y que estas partan de categorías axiológicas. Es por esto que Ferrajoli mantiene su teoría, que el único modelo de derecho penal que el Estado Constitucional demanda, se llama “garantismo penal”, entendiéndolo como “un modelo de derecho fundado sobre la rígida subordinación a la Constitución y al ley de todos los poderes y sobre los vínculos impuestos a éstos para garantía de los derechos consagrados en las constituciones”. Este trabajo centrará su atención en las contravenciones de tránsito que vulneran el principio de proporcionalidad, lo hacen de tal manera que afecta gravemente el derecho a la libertad, estas contravenciones las encontramos tipificadas en los Arts. 383, 384, 385 y 386 del Código Orgánico Integral</p>			

Penal. La sanción contemplada para las contravenciones de tránsito en el Ecuador, se encuentra compuesta por tres tipos de penas: 1) la multa; 2) la pérdida de puntos en la licencia de conducir; 3) la pena privativa de libertad.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 099326295	E-mail: hipatiaro@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Nuques Martínez, Hilda Teresa	
	Teléfono: 0998285488	
	E-mail: tнуques@hotmail.com	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	