

**UNIVERSIDAD DE OTAVALO PROGRAMA DE  
MAESTRÍA EN DERECHO PENAL  
MENCIÓN DERECHO PROCESAL PENAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

**ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DEL DOLO EVENTUAL  
EN EL JUZGAMIENTO DE DELITOS DE TRÁNSITO EN  
LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA**

**TRABAJO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
MAGISTER EN DERECHO PENAL  
MENCIÓN DERECHO PROCESAL PENAL**

**CORONEL ÁLVAREZ LEODAN ESTALIN  
GUAMÁN FREIRE PABLO ESTEBAN**

**TUTOR: Dr. MERCK MILCO BENAVIDES BENALCAZAR**

**Otavalo, marzo 2022**

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Nosotros, **CORONEL ÁLVAREZ LEODAN ESTALIN** y **GUAMÁN FREIRE PABLO ESTEBAN**, declaramos que este trabajo de titulación: **ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DEL DOLO EVENTUAL EN EL JUZGAMIENTO DE DELITOS DE TRÁNSITO EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA** es de nuestra total autoría y que no ha sido previamente presentado para grado alguno o calificación profesional. Así mismo declaramos que dicho trabajo no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo como autores la responsabilidad ante las reclamaciones que pudieran presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de cualquier responsabilidad al respecto.

Que de conformidad con el artículo 114 del Código Orgánico de la Economía Social, conocimientos, creatividad e innovación, concedo a favor de la Universidad de Otavalo licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos, conservando a mi favor los derechos de autoría según lo establece la normativa de referencia.

Se autoriza además a la Universidad de Otavalo para la digitalización de este trabajo y posterior publicación en el repositorio digital de la institución, de acuerdo a lo establecido en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior. Por lo anteriormente declarado, la Universidad de Otavalo puede hacer uso de los derechos correspondientes otorgados, por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa institucional vigente.



**Coronel Álvarez Leodan Estalin**  
C.C. 1712419132



**Guamán Freire Pablo Esteban**  
C.C. 1711655827



## 1.- Título del artículo profesional de alto nivel:

### **ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DEL DOLO EVENTUAL EN EL JUZGAMIENTO DE DELITOS DE TRÁNSITO EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA**

### **ANALYSIS OF THE APPLICATION OF THE EVENTUAL DOLO IN THE TRIAL OF TRAFFIC CRIMES IN THE ECUADORIAN LEGISLATION**

**Coronel Álvarez Leodan Estalin** \*  
estalincoronel@yahoo.com  
**Guamán Freire Pablo Esteban** †  
pablo-egf@hotmail.com

Dr. Merck Milco Benavides Benalcazar ‡

## 3.- Resumen

Esta investigación tiene como esencia, dentro un estudio relativo al ámbito de la dogmática penal, identificar bases doctrinales de la imputación subjetiva relativa del dolo eventual en sus teorías para establecer su interpretación, analizando comparativamente la normativa nacional y la de los países andinos Bolivia, Colombia y Perú y, la aplicación del dolo eventual en determinados casos en el proceso penal para delimitar sus alcances jurídicos y su aplicación en los accidentes de tránsito; teniendo como objetivo general analizar la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito en la legislación ecuatoriana, para precisar la pena que se impondrá por parte del juez en los delitos de homicidio culposo en accidentes de tránsito causado por conductor en estado de embriaguez. Para lo cual se siguió una rigurosa metodología en esta investigación descriptivo-teórica, con un enfoque mixto y los métodos dogmático-jurídico, inductivo y deductivo, debido a que se extrajeron conclusiones precisas con base en la premisa o serie de proposiciones asentadas en la interpretación sistémica del dolo eventual en el Código Orgánico Integral Penal para una subsunción de hechos al tipo penal con la finalidad de garantizar la imputación adecuada de delitos conforme a la acción, de manera más adecuada y justa, sin vulnerar derechos y garantías constitucionales en las resoluciones judiciales que pronuncie la autoridad. En el ordenamiento jurídico de Ecuador no existe norma que se refiera directamente al dolo eventual, que tuvo su origen a partir de la política criminal. El dolo eventual surge por la necesidad de juzgar los hechos producidos por accidentes de tránsito, tomando en consideración que el mismo se genera cuando el sujeto no quiere el resultado típico; pero lo acepta, lo consiente, o carga con él.

---

\* Maestrante en Derecho Penal, mención Derecho Procesal Penal por la Universidad de Otavalo.

† Maestrante en Derecho Penal, mención Derecho Procesal Penal por la Universidad de Otavalo.

‡ Tutor Académico.

Palabras clave: Dolo eventual, homicidio, accidentes de tránsito, juzgamiento, penalidad.

#### **4.- Abstract**

This research has as its essence, within a study related to the field of criminal dogmatics, to identify doctrinal bases of the relative subjective imputation of eventual fraud in its theories to establish its interpretation, comparatively analyzing the national regulations and those of the Andean countries Bolivia, Colombia and Peru and, the application of possible intent in certain cases in criminal proceedings to define its legal scope and its application in traffic accidents; with the general objective of analyzing the application of eventual fraud in the judgment of traffic crimes in Ecuadorian legislation, to specify the penalty that will be imposed by the judge in the crimes of manslaughter in traffic accidents caused by a driver in a drunken state. . For which a rigorous methodology was followed in this descriptive-theoretical research, with a mixed approach and dogmatic-legal, inductive and deductive methods, because precise conclusions were drawn based on the premise or series of propositions based on the interpretation systemic of eventual fraud in the Comprehensive Criminal Organic Code for a subsumption of facts to the criminal type in order to guarantee the adequate imputation of crimes according to the action, in a more adequate and fair manner, without violating constitutional rights and guarantees in judicial resolutions that the authority pronounces. In the legal system of Ecuador there is no rule that refers directly to possible intent, which had its origin from criminal policy. The eventual fraud arises from the need to judge the facts produced by traffic accidents, taking into consideration that it is generated when the subject does not want the typical result; but he accepts it, consents to it, or bears it.

Keywords: Possible intent, homicide, traffic accidents, judgment, penalty.

## 5.- Introducción

Desde siempre se ha considerado que la combinación de alcohol con gasolina es una de las principales causas de accidentalidad en el Ecuador. Al hacer referencia a algunas estadísticas recientes, pues, los números siempre reflejan la realidad; desde enero hasta agosto de 2021 se registraron 1.325 muertos en las vías, 58 menos que la cifra de 2019 (1.383) en la prepandemia (en el mismo periodo de tiempo), según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) (Oct, 2021, p. 1), lo que, evidencia la triste realidad en Ecuador, que debe, de alguna manera, generar políticas públicas que pudieran disminuir este tipo de delitos y, desde una visión del proceso penal, ser sancionados con mayor severidad.

El Derecho de Tránsito, como conjunto de normas de diversa índole: administrativas, penales, civiles, es por su naturaleza una materia especial, de ahí que en el Ecuador exista una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, pese a los muy incoherentes intentos de que el Código Orgánico Integral Penal (COIP) la absorba, por ello, entender que la materia de tránsito y sus consecuencias penales tiene sus propias reglas, principios y procedimientos, permitirá suscribir una justicia especializada que pueda servir mejor a la sociedad que la requiere a viva voz.

Las Salas Penales de las Cortes Supremas de Justicia o Tribunales / Cortes Constitucionales de los países andinos, entre ellos, Bolivia, Colombia y Perú, ya han desarrollado una línea jurisprudencial sobre el tema, con base en la culpa con representación. Y las Fiscalías Generales tratan de impulsar una teoría según la cual el castigo pasaría de la culpa con representación al dolo eventual. Para poder establecer, así, la responsabilidad penal en estos casos, es necesario concebir las diferentes modalidades de la conducta punible que, de acuerdo con los Códigos Penales o Códigos Orgánicos Procesales en materia penal, rigen en los países andinos mencionados. Hablando en forma general se trata del dolo, la culpa y la preterintención.

Para determinar los criterios de imputación de dolo eventual en accidentes de tránsito en conductores bajo los efectos de bebidas embriagantes corresponde analizar la normativa vigente con respecto a estos casos. En consecuencia, se debe tener en cuenta que el orden jurídico de la sociedad política se estructura a partir de la Carta Magna; el primer derecho que es protegido y se relaciona con el planteamiento del problema es el *derecho a la vida*, consagrado en el Art. 66 donde se consagra la inviolabilidad de la vida, y el Estado tienen la obligación de proteger los derechos de las personas mediante la materialización de los mandatos constitucionales, para el caso específico de los accidentes de tránsito y la implicación de estos siniestros en la salud de las personas.

Desde esta perspectiva, la Comunidad Andina (CAN) presentó, recientemente, el proyecto “Por las vidas de la CAN”, una iniciativa que involucra a los cuatro países que la componen: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú; proyecto que tiene como objetivo “reducir la accidentabilidad, morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito entre los 111 millones de ciudadanos andinos” (El Telégrafo, 27/11/2021). El informe de la CAN también refleja que, en el país, 11.823 accidentes ocurrieron por imprudencia del conductor, 4.006 por exceso de velocidad y 1.822 por embriaguez o droga. Lo cual denota la importancia de revisar desde un punto de vista científico la penalidad de este delito.

En esta materia especial de tránsito se debe tener en cuenta que las infracciones tipificadas en la ley, no son de tipo doloso sino culposo, y que pese a la insistencia de ciertos profesionales del derecho de agrupar las infracciones de tránsito en una sola categoría

haciendo uso incluso del dolo eventual. Lo cierto es que las infracciones de tránsito son hechos que se producen por negligencia, imprudencia, impericia o falta de observancia de las leyes y reglamentos de tránsito vigentes, mas no por una conciencia plena de cometer un ilícito; he ahí que la palabra correcta para describir a las infracciones de tránsito es “accidentes”.

Por ello, el *objetivo general* de esta investigación consiste en determinar la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito en la legislación ecuatoriana, para precisar la pena que se impondrá por parte del juez en los delitos de homicidio culposo en accidentes de tránsito causado por conductor en estado de embriaguez. Para lograrlo se han establecido como *objetivos específicos* los siguientes: a) Examinar la legislación comparada en la región andina contentiva en Convenios Internacionales, Constituciones y leyes especiales para determinar la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de los delitos de tránsito; b) Identificar la penalización del delito de homicidio culposo y la responsabilidad del conductor en estado de embriaguez en la legislación ecuatoriana; c) Estudiar de conformidad a la doctrina ecuatoriana el dolo eventual en el juzgamiento del delito de homicidio culposo en accidente de tránsito en estado de ebriedad.

De conformidad con el Art. 4 de la LOTTTSV es obligación del Estado ecuatoriano garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito; esta investigación se circunscribe a esta directriz, por lo que los *beneficiarios* de esta indagación científica serán todos los conductores, acompañantes, peatones y público en general a quienes el Estado garantiza el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, para saber que las sanciones en caso de accidentes es severa y lesiva a los derechos de los demás. Del mismo modo, los operadores de justicia y, fundamentalmente, los funcionarios de la Fiscalía para que tomen en cuenta el concepto del dolo eventual en el juzgamiento de los delitos de homicidio derivados de accidentes de tránsito con agravantes como el estado de embriaguez.

Una de las razones de examinar este tema es la visión que otras legislaciones le confieren al estudio relacionado con el homicidio agravado por la embriaguez o por el influjo de sustancias que producen dependencia física o psíquica, en especial los problemas relativos al fundamento de la agravación de la sanción penal para estos casos. Los accidentes de tránsito en el Ecuador representan un serio problema social que involucra a un sinnúmero de conductores y peatones. Es así que, según las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (2020) “en el último año hubo 24.595 siniestros, siendo Guayas la provincia con más accidentes, contabilizando en total 9.346 casos, seguida de Pichincha, donde se dieron 4.977, y en Tungurahua, 1.369” (Redacción El Universo, 9/01/2020).

Además, es sabido que dentro de la legislación ecuatoriana no existe ninguna ley o norma que haga referencia al tratamiento del *dolo eventual*, lo único que se puede hallar dentro de la actual legislación y, específicamente, en la legislación penal, en el Código Orgánico Integral Penal es la regulación del dolo, debido a que dentro del artículo 26 se tipifica “Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño” (COIP, 2014, artículo 26, p. 8). Esta definición resulta ser la clásica pues no ha sufrido variación alguna con las diferentes leyes reformativas sancionadas hasta ahora.



En su resolución 64/255,1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial, el Ecuador estuvo presente, por lo que dentro del Plan Nacional de Desarrollo (PND) Toda una Vida 2017–2021, diseñado por el Estado, específicamente en el objetivo 1 que ordena “garantizar una vida digna con igualdad de oportunidades para todas las personas”, en concordancia con el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 que plantea el reconocimiento igualitario de los derechos de todos los individuos, estando conscientes que el derecho penal es inherente a todos los seres humanos, por lo que el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 busca garantizar que se implementen políticas públicas y servicios que aseguren la disponibilidad, accesibilidad, calidad y adaptabilidad a los derechos de educación y salud que se dan en el marco de un Estado intercultural y plurinacional, cuyas acciones están dirigidas a erradicar la grave situación vial en el país.

Desde esta visión nacional, esta investigación va encaminada hacia la *línea de investigación de la Maestría* al abordar los principios y garantías que hacen vida en el proceso penal, como la penalización o sanción, desde el punto de vista de la teoría general del proceso o desde la óptica del Derecho constitucional, ya que se hace indispensable que los homicidios provenientes de accidentes de tránsito con conductor bajo los efectos del alcohol u otras sustancias, sea objetivamente punido por los operadores de justicia.

Finalmente, con la implementación del PN se espera un Ecuador diferente, donde todos quienes cohabitan en él, sean partícipes del desarrollo, logren una vida inclusiva y equitativa, pero, sobre todo, se logre la aplicación del derecho penal como una realidad palpable en lo relativo a la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito en el país, teniendo como base comparativa la legislación de la región andina.

## 6. Metodología

En este trabajo científico se empleó la investigación dogmático-jurídica que se inserta en el enfoque cualitativo, aunado al cuantitativo, para recolectar, analizar y vincular los datos derivados de la aplicación del dolo eventual en este estudio o serie de investigaciones para responder al planteamiento; asimismo, el tipo de investigación fue descriptiva con un diseño bibliográfico-documental, toda vez que permitió la interpretación de la información recopilada a través de la criticidad inferencial.

Se consideró dar prioridad a una investigación *teórica* ya que ayudó a generar conocimiento de un tema que, carece de una revisión del marco jurídico nacional e internacional, así como doctrinario, referente al tema planteado para determinar conceptos, procedimientos y normativas vigentes. Ayudando así este tipo de investigación, a generar nuevos planteamientos o interpretaciones a partir de datos e información obtenida, que incrementará la producción teórica de la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito en el país, teniendo como base comparativa la legislación de la región andina.

Esta investigación analizó información obtenida de la revisión documental y se apoyó en el *enfoque cualitativo y cuantitativo*, valga decir, el *enfoque mixto*, que basó su investigación

en casos “tipo”, como los que se estudiaron dentro del Estado del Arte. Se hizo una descripción e interpretación de la información doctrinaria que se obtuvo de los diversos criterios y posturas sobre las consecuencias jurídico procesales, con la imposición de una sanción a los delitos de tránsito tomando en cuenta el dolo eventual.

El presente trabajo se desarrolló dentro de una investigación de tipo *descriptivo-teórica*; descriptiva ya que esta investigación buscó referir y analizar el constructo jurídico del dolo eventual en el juzgamiento de estos delitos derivados de accidentes de tránsito, que terminan con resultados fatales, como muerte de personas que no tienen ningún tipo de culpa, sólo el hecho de hacer valer su derecho a la libre circulación por todo el territorio nacional.

El método de investigación utilizado fue el *dogmático jurídico*, tomando en cuenta que el concepto central es el de comprensión de los textos con un ejercicio de interpretación de la legislación nacional e internacional y atendiendo los requerimientos de la realidad social ecuatoriana que no estatuye el dolo eventual en el juzgamiento de los delitos de tránsito. Por lo que este método permitió construir el alcance jurídico del dolo eventual como lo estipulan las legislaciones del bloque andino.

El *método inductivo* partió de los criterios jurídicos de los doctrinarios nacionales e internacionales, que se erigieron como premisas particulares, debido a la opinión e información que se extrajo de la revisión documental, poder exponer conclusiones generales que evidencian que el dolo eventual contribuiría a que la sanción a los delitos de homicidio derivados de un accidente de tránsito con conductor bajo los efectos del alcohol o de otras sustancias tóxicas sería mucho más objetivo y acorde con la realidad del grave daño que causa dentro de la sociedad ecuatoriana. Este método de gran utilidad en la ciencia jurídica, aportó a la investigación, desde la recolección de datos bibliográficos, que el dolo eventual dentro del derecho penal se erige como una nueva figura, por esto hay que analizar sus formas para entender su verdadera intención del sujeto, en su universo mental.

Del mismo modo, el *método deductivo* fue de gran provecho, debido a que se extrajeron conclusiones precisas con base en la premisa o serie de proposiciones asentadas en la inobservancia del dolo eventual por parte de los juzgadores de oficio, lo que constituye una penalización frágil frente a la vulneración de los derechos humanos de las personas involucrados en los casos de tránsito.

Para analizar pormenorizadamente la falta de inclusión de este instituto jurídico dentro de la legislación ecuatoriana, se utilizó el método *analítico-sintético*. Este análisis permitió comprender la ruptura que existe, entre lo tipificado en otras legislaciones del bloque andino, así como la diversidad de criterios en torno al dolo eventual en materia de tránsito, que ameritaría, en opinión de varios juristas, su incorporación inmediata dentro del Código Orgánico Integral Penal (2014), con la finalidad de disminuir los altos índices de accidentes de tránsito, provocados desmesuradamente en el país.

Esta investigación se desarrolló tomando en cuenta la *revisión bibliográfico-documental*, ya que se analizó la legislación ecuatoriana, haciendo un estudio comparativo con la legislación de los países andinos, entre ellos, Bolivia, Colombia y Perú, a los fines de tener más clarividencia en el tema investigado. Se tomó en cuenta la opinión versada de los doctrinarios tanto nacionales como internacionales que esgrimen el tema del dolo eventual en el juzgamiento de los delitos provenientes de accidentes de tránsito que dejan como resultado personas fallecidas. Con esta finalidad se recurrió a repositorios digitales,

bibliotecas *online* nacionales, así como artículos científicos indexados, textos, ensayos, tesis y trabajos monográficos que con anterioridad habían expuesto el tema a desarrollar aquí.

## **7.- Presentación y discusión de resultados**

Como se mencionó anteriormente, una de las técnicas metodológicas utilizadas en esta investigación fue la *revisión bibliográfico-documental* que contribuyó a la recopilación de información ya existente sobre el tema y que servirá para tener una visión clara de los puntos de vista que tienen los estudiosos de la doctrina nacional e internacional sobre el dolo eventual y su posible aplicación en el juzgamiento de homicidio derivado de accidentes de tránsito con conductor bajo los efectos del alcohol u otras sustancias tóxicas, que permitirá tener una visión muy objetiva y bajo la perspectiva del derecho comparado en la región andina.

### **7.1.- Dolo eventual en la legislación de Ecuador. Conceptualización y Estado del Arte**

El dolo eventual ha generado discusiones doctrinarias de relieve jurídico debido a la ausencia de este instituto dentro de la legislación ecuatoriana, en la que los homicidios derivados de accidentes de tránsito con conductor en estado de ebriedad, son calificados como homicidios culposos. Por ello, Vasco (2017) hace referencia a esta realidad en la que sostiene que, ahora según el Código Orgánico Integral Penal, la culpa en su Art. 27.- Culpa. Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (Código Orgánico Integral Penal, 2014), entonces, el no realizar una conducta con el debido cuidado, éste causará que se produzca un daño y si dicho mal o daño causado se encuentra tipificado como una infracción será sancionado dependiendo de la gravedad del caso. Así, los delitos culposos son los que se producen de un acto u omisión que está tipificado como tal dentro de la legislación ecuatoriana, al no haber observado el deber objetivo de cuidado, sancionado según su grado de culpabilidad.

Dentro de la legislación ecuatoriana, se contempla el hecho de que la voluntad humana es la que rige el accionar de las personas a través del raciocinio y, en consecuencia, los actos de voluntad traen consigo derivaciones jurídicas. Por este principio, en materia penal, se tiene muy en cuenta la voluntad o conciencia de las personas al momento de cometer un ilícito. Al decir, de Pérez (2019) “cuando la voluntad de las personas se ve comprometida; coartada o interrumpida por alguno de los vicios de la voluntad (error, fuerza y dolo) las consecuencias jurídicas que se derivan de la acción son muy diferentes” (p. 1). En la legislación penal, se tiene en cuenta además el estado de conciencia que una persona tiene al momento de sancionarse una conducta ilícita; en este sentido el Art. 37 del COIP establece:

Responsabilidad en embriaguez o intoxicación. Salvo en los delitos de tránsito, la persona que al momento de cometer la infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada conforme con las siguientes reglas:

1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad.
2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio.
3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad.
4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante.

No obstante, dicho lo anterior, es de advertir que, el estado de embriaguez en determinadas circunstancias exime de responsabilidad a una persona, esta excepción no aplica en infracciones de tránsito; en materia de tránsito, se produce un fenómeno completamente opuesto, ya que este estado modifica complementemente el resultado del hecho punible.

Analizar esta problemática, trae consigo la necesidad de tomar en cuenta que la conducción de vehículos a motor es un riesgo permitido por las legislaciones, por lo que el conductor de un automóvil debe observar varios comportamientos obligatorios al momento de conducir, ya que las bebidas alcohólicas disminuyen la capacidad de reacción de las personas, nublan su juicio y progresivamente hacen que quien las ingiere pierda la conciencia y, difícilmente puedan enfrentar la realidad de un inminente accidente.

Por lo que la Ley es muy clara; el Art. 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – LOTTTSV (2011), parcialmente derogada por la disposición derogatoria Décimo Octava, dispone: “No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento, ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas. (...)” (p. 58).

Esta prohibición le otorga una nueva calificación al estado de embriaguez cuando el ilícito que se persigue es la consecuencia de la violación del deber objetivo de cuidado en un accidente de tránsito. En materia penal, la intoxicación por embriaguez o sustancias psicotrópicas se considera un atenuante y en casos muy puntuales, exime de responsabilidad al infractor; pero en *materia de tránsito* el estado de embriaguez siempre se ha considerado como un agravante de carácter trascendental.

En esta perspectiva se circunscriben Gaibor y Bonilla (2020), que en su Trabajo intitulado “Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores” sostienen que a lo largo de la historia, la sociedad se ve frente a grandes inconvenientes para dar solución a aquellos conflictos jurídicos en torno a eventos ocasionados por siniestros o accidentes automovilísticos, para determinar si una persona actuó o no con intención de causar un hecho determinado y que se produjeran ciertos resultados, generalmente, no queridos. Esto viene dado debido a que aquellas acciones realizadas con intención son castigadas con mayor severidad; mientras que los actos realizados sin intención son castigados con menor severidad. En el contexto de esta investigación, se hace necesario analizar el dolo eventual por la necesidad de juzgar los hechos producidos por accidentes de tránsito, entendiéndose que los mismos se originan cuando el sujeto no quiere el resultado típico; pero lo acepta, lo admite o lo consciente.

Estos autores consideran que el dolo eventual y su inclusión en la legislación ecuatoriana traerá beneficios y resultados positivos, debido a que

la gran mayoría de los accidentes de tránsito son producto de la excesiva velocidad, al sobrepasar los límites permitidos por la correspondiente Ley y su Reglamento, también debido al consumo de sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. Sin embargo, resulta ilógico presumir que cuando la persona conduce a excesiva velocidad y ocasionare la muerte de otra en un accidente de tránsito, haya tenido la intención de querer hacerlo, o producir tal efecto. No obstante, es de suma importancia esclarecer el hecho de que cuando la persona no ha querido ocasionar la muerte a otro; pero producto de su imprudencia, negligencia o impericia la ha causado, se está ante la presencia de un homicidio de tipo culposo por lo que, el causante de ello merece ser condenado por aquella acción producida. (Gaibor y Bonilla, 2020, p. 246)

El tipo penal establecido en el COIP, en su estructura, está compuesto por dos elementos: el objetivo y el subjetivo. Tras el análisis del primero elemento (compuesto por: sujeto activo del delito, resultado típico, la acción típica, si se requiere un resultado o meramente un peligro, los elementos descriptivos y normativos del mismo), se debe determinar si el segundo elemento se encuentra presente: *el dolo*.

El artículo 26 del Código Orgánico Integral Penal, regula el concepto de dolo bajo la siguiente definición: *Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño*. El concepto de dolo tratado en el Código, es la definición clásica que fue esgrimida en el anterior Código Penal; es decir, que el nuevo Código Orgánico no evolucionó, en nada, el concepto indicado. En efecto, la doctrina vigente, ha dejado de reconocer al dolo como el designio de causar un daño; situándolo ahora, “como *el conocimiento de la realización de la conducta prohibida*, entonces como el conocimiento del tipo, entendiendo a tipo como aquella descripción hipotética recogida en la norma penal que tiene una sanción privativa de libertad, y diferenciándose del conocimiento de la antijuridicidad” (Ponce, 2017, p. 1), materia que se estudiada en el campo de la culpabilidad.

El *dolo* se ha considerado como el conocimiento y voluntad realizadora de los elementos del tipo objetivo. Tal como lo mencionan Zaffaroni, Alagia y Slokar (2007): “El dolo es definido como la voluntad realizadora del tipo guiada por el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, siendo este último siempre efectivo” (p. 403). Para autores como Jescheck, “el dolo eventual significa que el autor considera seriamente la posibilidad de realización del tipo legal y se conforma con ella” (2002, p.321). En igual sentido para el autor Mir-Puig, el dolo “exige conocimiento de la concreta capacidad de la conducta para producir el resultado típico fuera del marco del riesgo permitido” (2005, p.268). Roxin, al tomar en cuenta la tesis que pone en un mismo punto de distinción tanto el elemento cognoscitivo, como el volitivo del dolo, afirma que “el dolo eventual consiste en la decisión por la posible lesión de bienes jurídicos” (1997, p.424). Para Jiménez de Azua (citado por Cristóbal, 2018), existe dolo eventual “cuando el sujeto se representa la posibilidad de un resultado que no desea, pero en cuya producción consciente, en última instancia, corriendo el riesgo de causarlo con tal de obtener, el efecto que quiere ante todo” (p. 112).

A su vez, pueden aparecer especiales elementos subjetivos del tipo: determinada intención, motivación, estado de ánimo o enfatizar lo que se sabe. Así, afirma (Pérez, 2017), se observa que el dolo es un límite que marca mayor pena para el delito que se trate desde la perspectiva que el dolo pone en evidencia una voluntad que busca realizar el resultado típico, siendo el límite de la imputación. En este contexto, el dolo debe existir al tiempo del comienzo de ejecución, pudiendo fraccionarse el dolo cuando la realización misma tiene actos plurales.

De allí, que existan tres niveles de dolo, como asevera Bacigalupo (1999): el *dolo de intención o propósito* (es lo que el sujeto activo persigue), el *dolo directo* (son aquellas consecuencias que, si bien no se buscan, ocurrirán con seguridad) y el *dolo eventual* (quien no persigue un resultado ni lo prevé como seguro, pero que igualmente continua su accionar y asume el resultado voluntariamente).

Tomando en cuenta estos tres niveles, en el proceso penal ecuatoriano, el exigir el designio de causar daño, limita la función del dolo a un dolo directo, que es efectivamente entendido como la intención de causar daño. Así, el COIP al regular únicamente al dolo directo, impide que se sancionen como conductas dolosas, aquellas que, no siendo estrictamente realizadas bajo los lineamientos del dolo directo, sus resultados concomitantes, son aceptados por el autor/sujeto activo como de posible realización; es decir, se habla ya en este caso de un dolo indirecto o directo en segundo grado.

Para identificar lo explicado, se propone un ejemplo, tomando en cuenta la opinión de Ponce:

\* Dolo directo es la intención de matar a una persona.

\* Dolo indirecto o directo en segundo grado, cuando existe la intención de matar una persona, que siempre viene acompañada de guardaespaldas; sobre quienes no existe una real intención de provocar daño, pero se acepta su posible resultado de muerte como una consecuencia necesaria para obtener el objetivo deseado. Esto es, que existe dolo directo sobre el primer sujeto y dolo indirecto o directo en segundo grado, sobre los guardaespaldas. (2017, p. 2)

El Código Orgánico Integral Penal, desde un punto de vista objetivo, no propone *prima facie* una solución adecuada a un problema como el planteado, porque al ser su definición limitada, la penalización que pueda llegar a recibir el autor de la muerte de los guardaespaldas, según el ejemplo anterior, no podría ser otra que la de culpa, ya que el Código limita la comisión dolosa de una acción y un resultado intencionado; en otros términos, a un resultado buscado para causar daño, y no sobre un resultado probable, aunque aceptado como necesario para el fin deseado, no permitiendo a la luz del derecho el dolo eventual.

Este mismo problema se presenta al tratar al *dolo eventual*, que es aquel en el que la persona decide ejecutar una acción final no típica, mediante el uso de un medio o modo determinado inadecuado, del que conoce que con su uso provoca un riesgo no justificado, con lo cual puede causar un resultado dañoso o simplemente, poner en peligro intereses jurídicos protegidos por el derecho. De allí que, el autor de dolo eventual no espera un resultado contrario a derecho: él quiere llegar a su casa conduciendo su vehículo, aunque está bajo los efectos del alcohol, para lo cual realiza maniobras peligrosas no permitidas; sin embargo, espera que nada pase, o si llega a pasar, confía en que pueda controlar el hecho en el momento en el que pueda perder el control de la situación. Está consciente de lo que está haciendo, independientemente de los resultados no queridos que se produzcan.

De esta manera, se castiga el dolo eventual porque el autor conoce de antemano que su conducta es peligrosa y nociva y puede provocar un resultado prohibido; valga decir, existe un conocimiento previo, por parte del sujeto activo, de que su actuar no es ajustado a derecho y pese a esto, decide conscientemente continuar con su conducta, esperando que no se llegue a dar un resultado prohibido, no deseado por él.

Siendo esto así, el dolo eventual, no puede ser sancionado bajo el concepto de dolo del Código Orgánico Integral Penal, porque ha existido el designio de causar daño; pero, si el resultado típico está previsto en el ordenamiento jurídico como culpa, entonces la persona puede ser sancionada, de manera limitada, bajo esta forma de responsabilidad. Ineludiblemente, esta realidad, lleva a esta investigación a indicar que es necesario realizar una reforma al Código Orgánico Integral Penal, que permita incluir en el dolo conductas que de otra manera quedarían sujetas, en el mejor de los casos, a una responsabilidad por culpa, cuando no en la impunidad.

### 7.1.1.- Antecedentes históricos del dolo eventual

En el Derecho romano el emperador Adriano, siglo II, hace la diferencia entre *dolus malus* y *dolus bonus*, el dolo y la culpa, siendo dos condiciones necesarias, desaparecen con el poder que representaba el catolicismo a partir del cual por dolo se debe entender el *dolus malus* y culpa, con esto se decía que la persona que cometía un delito con la intención o no de cometerlo, tenía un resultado, la sanción impuesta era con la misma intensidad de la pena. El engaño malicioso —*dolus malus*— estaba tipificado como delito en el Edicto Perpetuo de Salvio Juliano y de él se deriva una *actio de dolo* por el valor del perjuicio sufrido. Sin embargo, afirma Betancourt (1979), esta acción tiene normalmente un carácter subsidiario, es decir, la concederá el *Praetor* siempre y cuando no sea posible otra acción especial, ya sea civil o pretoria, con la cual perseguir la conducta ilícita. Los textos en los cuales aparece tratada la caución judicial de dolo son los siguientes: D. 4,2,9,5 y 7; D. 6,1,18; D. 6,1,20; D. 6,1,43; D. 19,1,13,17; D. 21,1,21,1, y D. 24,3,25,1 20. Sin duda alguna un tema tratado por la dogmática romana.

Esta acción sólo era concedida cuando no existiera otro mecanismo para reclamar por el perjuicio sufrido y siempre que existiera *iusta causa*. La acción era anual en el derecho clásico y el período en el que se podía ejercer se empezaba a contar desde el momento en que la persona que había sido objeto de las maquinaciones hubiera tenido conocimiento de tal circunstancia. La *condemnatio* implicaba infamia. Asimismo, aunque era una acción penal y participaba de las características de las mismas, tenía una finalidad restitutoria (era una *actio arbitraria*), la cual, si no era atendida, conducía a que el demandado fuera condenado por el valor del daño que hubiera estimado el demandante.

Este instituto jurídico no dejó de ser labor para los juristas, que en la Escuela de los Glosadores y Pos glosadores vieron florecer nuevos puntos de vista. Pero es a comienzos del siglo XX, en Italia, que se posiciona con gran fuerza la doctrina penal propuesta por la llamada Escuela Clásica del Derecho Penal representada principalmente por Beccaria, Filangieri, Romagnosi, Pagano, Rossi, Carmignani y Carrara entre otros, la cual, en principio, concebía el delito como un ente jurídico abstracto. Para estos autores “el delito era entendido como “la Infracción a la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, que resulta de un acto externo positivo o negativo, moralmente imputable y socialmente dañoso” (Carrara, 1971, p. 43). La literatura italiana más reciente advierte la exigencia de atribuir una mayor consistencia a la "base normativa" de la forma eventual del dolo, al exponer una selección de los riesgos que pueden sostener la imputación dolosa indirecta.

Lo que en principio se entendía como dolo o culpa estaba ubicado dentro de la *fuerza moral subjetiva* en la escuela clásica; ahora se le da una conceptualización mucho más elaborada, en el sentido de denominarla *acción* y, es allí donde con precisión se ubica el dolo y la culpa, al decir de Parrado y Acevedo (2014), aún no se habla de culpabilidad

como se le conoce actualmente, ya que este concepto de culpabilidad dentro de la teoría del delito es producto de la doctrina alemana que aparece como uno de los elementos esenciales.

En *Alemania* se fija postura muy acentuada donde se pudo hacer una especie de radiografía sobre la concepción del delito en todas las épocas, desde su concepción clásica, neoclásica y finalista hasta llegar al funcionalismo radical y moderado y subrayar la presencia del dolo eventual en estas teorías. Ya se comenzaba a hablar de las categorías dogmáticas del delito (tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad), la diferencia entre una y otra concepción radicaba en los contenidos que se le daban a cada uno de los estratos del hecho punible y la forma como eran concebidos.

La doctrina alemana se distingue por el frecuente recurso al concepto de riesgo, como elemento fundamentador de la estructura del *dolus eventualis*: esto, como menciona Canestrari (2014), conduce a atribuir a la valoración sobre la "naturaleza" del peligro, producido por el comportamiento del reo, una función decisiva para establecer la extensión del ámbito del dolo eventual y la culpa consciente.

### 7.1.2.- Distintas posiciones teóricas sobre el dolo eventual

De ello, surge la inminente necesidad de exponer las diversas *teorías* que intentan dar una explicación al dolo eventual. Los doctrinarios, en el contexto internacional, direccionan este estudio desde dos vertientes: cuál es el límite del dolo y de qué modo se fundamenta su aparición en la modalidad eventual (Pérez, 2017). Las diversas teorías propuestas por los juristas tratan de buscar una diferencia entre dolo eventual y la culpa consiente; sin embargo, el problema se evidencia cuando algunas teorías encajan perfecto en unos casos pero no en otros, una solución que se puede dar es que todas estas teorías sean utilizadas en forma escalonada con el objetivo de averiguar mediante las diferentes técnicas de indicios, que el rector del proceso realice, si la conducta de enjuiciamiento se realizó dolosa o culposamente, en materia de accidentes de tránsito, fundamentalmente. La doctrina ha elaborado distintas teorías que permiten alcanzar un criterio de distinción. Bajo este contexto, a continuación, dentro del Cuadro 1 se describen las diferentes teorías que se han realizado con el objetivo de explicar el dolo eventual:

#### Cuadro 1. Teorías doctrinarias que explican el dolo eventual

Teorías	Breve comentario
Teoría del consentimiento	A sabiendas que el dolo se configura con dos aspectos (cognoscitivo y volitivo), entre el resultado y el accionar debe haber necesariamente una relación de voluntad y el autor debe declararse conforme con la actualización de ese resultado. Exige que el autor haya consentido en la realización del resultado, para establecer que ha incurrido en dolo eventual.
Teoría positiva del consentimiento	La evolución dolosa se presenta cuando hay una resignación al resultado, por parte del actor, a pesar de que no lo quiera o desee.



Teoría de la probabilidad	<p>Es necesario preguntarse si el sujeto advierte la posibilidad del delito, cree que se va a presentar la posibilidad o, por el contrario, la descarta, en ese sentido, no solo importa el conocimiento que tenga el autor respecto a la posibilidad de la ocurrencia del resultado, sino la convicción del mismo que a pesar que su actuar es peligroso, en su caso no va a dar lugar al delito.</p> <p>Seguida por la dogmática alemana, se remonta a autores de fines del siglo XIX y comienzos del XX, como Lucas y Müller; y a Engisch, Welzel, Herzberg, Puppe y Kindhäuser en la discusión más reciente (entre muchos otros), así como, en Argentina, a Núñez y Sancinetti.</p>
Teoría de Mayer	<p>Se enfoca en el elemento probabilidad, dándole otros matices, como es la representación totalmente improbable, resaltando siempre la representación que el sujeto tuvo, representación improbable; sin embargo, como ya se va venido argumentando la representación positiva o negativa de una persona no es un elemento o característica verificable, puesto que al encontrarse esta dentro de la psique de la persona, esta no puede ser sometida a un escrutinio ni siquiera cuantitativo.</p>
Teoría de la representación	<p>Sostiene que la representación de la posibilidad debería ser un motivo contundente para dejar de actuar, y que la confianza en la no producción del acto típico reúne la negación de la posibilidad de que ocurra. Así, los autores alemanes dicen que en esta concepción se percibe la posibilidad abstracta de producción del hecho típico, pero negaría en su consciencia la posibilidad de que ocurra el resultado.</p>
Teoría de la indiferencia	<p>Internamente, el sujeto aprueba (o es indiferente) a las posibles consecuencias negativas actuando con dolo, en cambio, cuando dichas consecuencias las evalúa como indeseables, su comportamiento sería culposos.</p>
Teoría eclécticas	<p>Son una combinación de la teoría de representación y la del conocimiento. En el aspecto cognoscitivo se requiere conocer la peligrosidad de la conducta y en el volitivo que uno se resigne, acepte, se conforme o lo asuma.</p>
Teoría de la evitabilidad del resultado	<p>Cuando el sujeto se ha representado la posibilidad del resultado, pretende negar el dolo eventual solo cuando la voluntad conductora del sujeto estuviera dirigida a la evitación del resultado.</p>
Teoría procesal	<p>Esta teoría advierte que entre la voluntad y el conocimiento existe un nexo causal o una relación de dependencia, puesto que, el aspecto cognoscitivo requiere para su ejecución y su exteriorización del elemento volitivo, el cual lo acciona, no siendo posible que esto ocurra de forma contraria, puesto que, la concurrencia de la sola voluntad sin el conocimiento se presenta como un hecho inimputable.</p>
Teoría del “ <i>dolus indirectus</i> ”	<p>Esta teoría finalmente reconocida a Covarruvias, se caracteriza por los siguientes elementos: voluntad indirecta, consecuencias naturales, sintetizados estos; de la siguiente forma: “quien quiere la</p>

	causa quiere indirectamente el efecto”, siempre que ese efecto suela sobrevenir normalmente.
Teoría de Roxin	Existe certeza de la realización de la conducta típica y, sin embargo, continua con su accionar, resignándose (aceptando) a la eventual realización del delito. El dolo eventual surgió desde la política criminal para dar repuesta a ciertas conductas a la que la penalidad del delito culposo quedaba disminuida con base en la conducta desplegada, haciendo imposible cumplir la prevención general positiva de la pena, mostrándose como una solución más justa. Para Roxin lo único importante para diferenciar el dolo de la imprudencia es “si, el autor sin que interesen sus sentimientos esperanzas o deseos, se ha decidido o no en favor de una posible realización del tipo” (Roxin, 1997, p. 425).
Teoría de Jakobs	Hay dolo eventual cuando el sujeto evalúa la comisión del tipo como producto de su accionar no siendo improbable su producción. Se realiza dolosamente aquellas consecuencias de la acción que el autor se esfuerza en evitar, pero en las que, sin embargo, se da cuenta de que no es improbable un fallo de su esfuerzo por evitar.
Teoría de Zielinski	Quien actúa conscientemente de modo imprudente, prevé la posibilidad de producción del resultado. Ello sugiere la cuestión de si el no actúa propiamente con dolo de puesta en peligro. Por ello, la imprudencia consciente es dolo eventual, no hay ninguna posibilidad de diferenciar, entre ambas formas de ilícito.
Teoría de Pérez-Barberá	Si el sujeto ha tenido la capacidad de prever, y apartarse del hecho, según Pérez-Barberá (2011), se puede sostener la concurrencia del dolo. El autor, de forma expresa, se aparta de las teorías que se sustentan en la interior, la psique del sujeto para determinar la concurrencia del dolo en la acción, planteando; que el dolo es una propiedad normativa, por lo que, este debe ser considerado como: el reproche objetivo al apartamiento jurídico-penal, siempre que exista una posición privilegiada del sujeto activo, a fin de que prevea dicho apartamiento.

Fuente: Adaptación hecha de Pérez, (2017) y Cristóbal (2018).

La frase de Welzel (2002), bien conocida dentro de la doctrina, de que la delimitación del dolo eventual de la culpa consciente “es uno de los problemas más difíciles y discutidos del Derecho Penal” (p. 83). Del mismo modo, es verdad que por muchos años se viene dando vueltas sobre el mismo asunto, emitiéndose una interminable lista de teorías, concepciones o posiciones que han acabado atoradas en la disyuntiva entre las teorías de la voluntad y de la representación, en un centenario debate suspendido en una suerte de *non liquet*, sin que se avizoren fórmulas que en verdad permitan destrabar el debate de cara al ofrecimiento de mejores propuestas para la resolución de casos que, tratándose de esa línea fronteriza entre dolo y culpa, ocupa un lugar preponderante en la dinámica jurisprudencial en razón de la resonancia mediática que han obtenido asuntos que, concretamente, están relacionados con la accidentalidad en el tráfico viario nacional.

Puede decirse que es este aspecto, el distinto tratamiento punitivo, el que ha motivado la relevancia de delimitar las distintas formas de ejecución de la conducta punible,

concretamente, la determinación de la frontera entre conductas dolosas e imprudentes, resultando cierto que “el límite del dolo significa la mayoría de las veces también el límite de la punibilidad” (Stratenwerth, 2016, p. 146). Contenido jurídico que adquiere especial significancia ante la aparición de nuevas fenomenologías de riesgo, como las menciona Canestrari (2014) y la recurrente presencia mediática de casos referidos, especialmente, al tráfico viario con resultados fatales, pone sobre la mesa la necesidad de concreción de una línea divisoria que demarque de manera fiable y segura las fronteras entre una y otra forma de realización subjetiva de los tipos penales.

Desde esta perspectiva, aquella frontera que se ubica entre los conceptos de dolo directo e imprudencia inconsciente, encuentra un espacio de ambigüedad recurrente entre lo que en la práctica debe definirse a partir de los términos de dolo eventual y culpa consciente. Estas dos categorías, al decir de Castaño (2012), que deberían ser excluyentes terminan por confundirse y, por lo que la práctica enseña, es en el terreno del dolo donde se extienden las fronteras; no obstante, los esfuerzos delimitadores que se puedan llevar a cabo en virtud de exigencias impuestas a la definición desde los principios fundamentales que informan un sistema penal propio de un estado social y democrático de derecho, como el de Ecuador.

Sin embargo, tales esfuerzos de delimitación han sido vanos porque aquella frontera entre situaciones tan próximas y alusiva a categorías graduables se hace imposible de definir, pues entre dolo eventual y culpa consciente no existen puntos de corte preciso, generándose problemas de vaguedad, por lo que la doctrina a lo largo de los años se ha desgastado en tentativas teóricas a partir de criterios que en poco o nada se diferencian en sus consecuencias prácticas, de allí que los resultados han sido siempre insatisfactorios, toda vez que alrededor de ideas comunes pareciera que la discusión se centrara en simples variables terminológicas que impiden un tratamiento seguro y confiable sobre las conductas que deben considerarse dolosas y, sobre todo, las que por tal razón deben ser merecedoras de una mayor punibilidad. Y es que más allá de los casos próximos a los prototipos de dolo y culpa —dolo de primer grado, dolo de segundo grado o de consecuencias necesarias y culpa inconsciente—, donde existe una cierta seguridad en su concreción, en la práctica judicial, en Ecuador y los países andinos, se observa que la reconocida *zona gris* en la que discurren los sutiles conceptos de dolo eventual y culpa consciente depara una preocupante indefinición dogmática que en la práctica se traduce en *alarmante inseguridad jurídica*, en tanto su solución no se está dando desde la sistemática penal sino apelando a valores éticos relativos a la justicia y a la ejemplarizante imposición punitiva (Ragués y Vallès, 2015).

En el ordenamiento jurídico de Ecuador no existe norma que se refiera directamente al dolo eventual, que tuvo su origen a partir de la política criminal, como respuesta a las conductas diversas a la que la penalidad del delito culposo quedaba disminuida con base en la conducta desplegada, lo que hacía imposible el cumplimiento de la prevención general positiva de la pena, al manifestarse como una alternativa de solución más justa.

El dolo eventual surge por la necesidad de juzgar los hechos producidos por accidentes de tránsito, tomando en consideración que el mismo se genera cuando el sujeto no quiere el resultado típico; pero lo acepta, lo consiente, o carga con él. Por ello, se tiene claro que tomar en cuenta las estadísticas para lograr sancionar estos hechos ilícitos, es indispensable. Las causas que registran cifras importantes de accidentes son:

conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor) con un total de 4.989 casos que representa el 20.3% del total; conducir el vehículo superando los límites máximos de velocidad con un total de 4.006 casos, que representa el 16.3% del total; no respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja en semáforo, entre otros) con un total de 2.766 casos, que representa el 11.2% del total; no guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos con un total de 2.541 casos que representa el 10.3% del total; no mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede con un total de 2.301 casos que representa el 9.4% del total y conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas con un total de 1.755 casos que representa el 7.1% de total (Agencia Nacional de Tránsito, 2019, p. 1).

Como se puede evidenciar en la mayoría de los casos la imprudencia del conductor es la principal causa para que se registren este tipo de acontecimientos, lo cual no genera una agravante en la comisión del hecho. Pero el conducir un vehículo en estado de embriaguez se debe tomar en cuenta que este es un agravante de carácter trascendental, como expone Pérez, “a tal punto que se ha incluido directamente en los tipos penales de tránsito, modificando directamente las penas previstas para cada infracción de tránsito, ya sea muerte, lesiones o daños materiales” (2019, p. 1); en tales casos conducir un vehículo en estado de embriaguez aumenta el tiempo de la pena privativa de libertad en cada caso.

### **7.1.3.- Aspectos más relevantes del dolo eventual**

Según el Código Orgánico Integral Penal (COIP) los elementos caracterizadores del tipo penal son de dos clases a) *Objetivos* que se pueden percibir con los sentidos, mirándolos, tocándolos, tratándose de una conducta penal los elementos objetivos son el sujeto activo de la conducta, el sujeto pasivo, el bien jurídico que tutela el Estado, entre otros); b) *Subjetivos* como aquellos detalles que necesitan un conocimiento valorativo extra a los sentidos, no se pueden percibir, se debe tener un grado de comprensión para que puedan ser percibidos; de allí que, tratándose del tipo penal los elementos subjetivos son la culpa y el dolo.

La presencia de estos elementos subjetivos en la categoría de tipicidad, dificulta la imputación objetiva, debido a que no son perceptibles por los sentidos, son intangibles; es así que al dolo difícilmente se le puede ver, o tocar, por tanto, valorar si existió o no dentro de una conducta penalmente relevante es una cuestión de comprobación probatoria para una correcta apreciación del hecho por parte del juzgador y esa apreciación tiene sus límites, esta es la postura de la escuela final de acción y es la que se propone el artículo 18 del COIP.

El dolo como elemento subjetivo del tipo penal, tal como se aprecia en el Gráfico 1, se concibe como la conciencia (conocimiento) más la voluntad (deseo) de la acusación del daño, así, para demostrar que se actúa con dolo en el proceso penal en el Ecuador actualmente, la actividad probatoria, tiene que ir encaminada a comprobar esos dos elementos bajo la fórmula (Conciencia + voluntad). Como afirman Maldonado y Lema (2018), para la adecuación de los delitos dolosos, desde esta perspectiva, no es suficiente la verificación del hecho descrito que registra una coincidencia en directa relación entre la voluntad del autor y la realización material de la acción, es imprescindible probar la

existencia del conocimiento de la norma que contiene el hecho que la ley prohíbe y pese a conocerla tener el deseo de causar el daño.

Estas dos valoraciones, la una cognitiva y la otra volitiva son las que deben estar garantizadas por el legislador, en la ley penal ecuatoriana que se deriva de la garantía constitucional, al tomar en cuenta la teoría de la acción final de Roxin, (1981), que acepta que el delito es parte de una acción y que es una conducta humana voluntaria, la misma acción tiene un fin, valga decir, que de esta acción se van a generar múltiples consecuencias que generan la teoría finalista de la acción.

En sentido estricto solo se puede conocer algo que ya existe, pero no las circunstancias concomitantes del propio actuar que son meramente posibles, por ella llamar al conocimiento como parte cognitiva del dolo es impreciso, de lo que realmente se trata en esta parte del dolo es lo que el autor debe realizar para que su conducta aparezca como realización dolosa del hecho (Falconí, 2014, p. 321)

**Gráfico 1.**



En el dolo eventual, estiman Gaibor y Bonilla (2020), que el sujeto encamina su conducta hacia una finalidad de indolencia total para el Derecho Penal. Sin embargo, de este accionar se puede derivar un resultado típico que necesariamente hay que considerar como posible, sin que aquella circunstancia incida en la modificación del comportamiento del individuo. Es decir, continúa con su accionar y asume el riesgo de dicho acto. Asimismo, resulta evidente que luego de todas las consideraciones existen ciertos elementos

representativos del dolo eventual, ya que la acción supone un peligro para el bien jurídico protegido, y el sujeto reconoce ese peligro; el sujeto crea un peligro jurídicamente desaprobado con la producción de un resultado que hubiera podido evitarse; representación de las consecuencias, del hecho o previstas como posibles, a través del conocimiento del hombre; y se prevé como posible la producción del resultado, y se consiente, al continuar con la acción; no existiendo intención directa ni indirecta del delito, pero le resulta indiferente el resultado con consecuencia de su acción delictiva.

#### **7.1.4.- Delitos de tránsito en el Ecuador**

Los delitos de tránsito conocidos también como *delitos culposos*, se producen por acciones de imprudencia, impericia, negligencia o inobservancia de normas jurídicas lo que genera, como consecuencia, la violación de deber objetivo del cuidado, en este caso, se habla de delitos menores, ya que en algunos de ellos cuando se ha causado daños materiales a la propiedad privada, únicamente son aplicables sanciones de índole administrativa; no obstante, cuando se causa daño a la integridad física y a la vida de las personas son sancionados, además, de las sanciones administrativas con pena privativa de libertad; por ello, la legislación penal del Ecuador, en lo referente a delitos o infracciones de tránsito en el artículo 371 del COIP (2014), textualmente indica: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”, claramente hace referencia a acciones u omisiones culposas, lo cual quiere decir, que el infractor no tuvo la intención de causar daño, sino que por la inobservancia al deber objetivo del cuidado genera daños por no estar atento a las condiciones de tránsito del momento y al que está obligado a hacerlo como conductor de un vehículo.

En el contexto penal, toda infracción de tránsito requiere un resultado dañoso, valga decir, daños a terceras personas o a bienes, si no existiese un resultado no se refiere a un delito sino a una contravención; es así, que el tratadista Mir (2016), comenta que “para que concurra el tipo de lo injusto en los delitos de acción imprudentes es preciso, que el resultado o la cualidad de la acción no queridos se hayan producido por imprudencia” (p. 470). El Derecho exige para realizar las diversas acciones en la vida social una determinada diligencia o cuidado y no una omisión.

La naturaleza de los delitos de tránsito, siguiendo a Rojas (2019), viene dada debido a que provienen de la culpa, ya que se suscitan por acciones imprudentes, negligentes, de impericia, las cuales causan un daño por acciones no queridas; por ello, la ley castiga este tipo de acciones por no mantenerse el mínimo cuidado en la conducción de un vehículo. Por lo que el deber objetivo del cuidado se lo debe mantener en todo momento que se conduce un vehículo para evitar causar daño a los usuarios viales y así, un resultado dañoso en bienes jurídicos protegidos, como son la vida, integridad física y la propiedad privada o pública, a los cuales la sociedad no los reprocha como a los delitos dolosos.

En la sociedad ecuatoriana la mayoría de delitos viales son causados por conductores que no tienen la suficiente capacitación sobre las normas que regulan el transporte y seguridad vial y; al respecto, la autora Vasco (2017), continúa diciendo que una de las causas que originan las mayores cifras de muertes en accidentes de tránsito en el Ecuador, es el consumo de alcohol y de sustancias estupefacientes y psicotrópicas por parte de los conductores, debido a que “una pequeña cantidad de alcohol disminuye la capacidad de reacción, coordinación y atención, con lo que se produce un retardo en el tiempo de

procesamiento de la información en el cerebro” (p. 40), lo que implica que quien maniobra el vehículo no se encuentre con el control completo y consiente de sus cinco sentidos, por conducir en estado etílico, que ocasionan lamentablemente muertes derivadas de su irresponsabilidad.

La legislación ecuatoriana es precisa al determinar que al no tomar precauciones con los cuidados necesarios al momento de conducir un vehículo y del cual resulte uno o más muertes, se sancionará al conductor con una pena de 1 a 3 años y suspensión de la licencia de conducir por el tiempo de seis meses; en cambio cuando el delito está rodeado de algunas agravantes como el presentar ciertas acciones peligrosas e innecesarias como: exceso de velocidad, malas condiciones mecánicas, llantas desgastadas, conducir en horas no permitidas, en malas condiciones físicas o inobservar la leyes, regulaciones y reglamentos de las autoridades competentes en tránsito, se sancionará al conductor con una pena de 3 a 5 años. No obstante, pareciera ser mínima esta penalización al existir agravantes que afectan los resultados esperados y que, con un criterio fundado sobre el dolo eventual pudiera imponerse una pena más acorde con los daños ocasionados.

La normativa que regula el tránsito se hace presente porque en materia de Tránsito se abarca un concepto poco abordado en materia penal; si bien en el derecho penal se cuenta con el dolo como elemento principal para una conducta típica, antijurídica y que amerite una pena acorde a la gravedad de dicha conducta, en materia de tránsito sucede lo contrario, en materia de tránsito se está frente a un fenómeno cuyas características son tan especiales, y únicas que se vuelve imposible estudiar ya que intrínsecamente es imposible de reproducir del mismo modo al anterior, a este fenómeno se lo conoce con el nombre de *accidente*.

Por ello, un accidente de tránsito jamás es igual a otro, por lo que originalmente la Ley de Tránsito sancionaba las infracciones de tránsito en virtud de los *daños ocasionados*, ya que estos sí se pueden cuantificar y analizar; tomando en cuenta esto, actualmente el COIP ha añadido una dimensión adicional, de relevante importancia, para sancionar las infracciones de tránsito, esto es el *deber objetivo de cuidado* o deber de diligencia ante una situación de riesgo o peligrosa que, actualmente son tramitadas y sustanciadas en base a los nuevos procedimientos establecidos en el COIP.

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Arts. 376 al 382 del COIP y, en cambio, las contravenciones de tránsito están determinadas en los Arts. 383 al 392 del mencionado cuerpo legal.

El COIP en el Art. 58 establece la clasificación en cuando a las penas –aplicables en materia de delitos de tránsito– que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código. Pudiéndose imponer las *medidas cautelares* dentro de un proceso en materia de tránsito que son de dos tipos; en primer lugar, las medidas cautelares *de carácter personal*, es decir, las que recaen en la persona infractora que se le ha iniciado una instrucción fiscal, ya sea en delito flagrante o no flagrante, entre las cuales normalmente se aplican dependiendo la gravedad del delito: la prohibición de salida del país, la presentación periódica ante la autoridad que disponga el juzgador o juez, y la prisión preventiva; y, en segundo lugar, las medidas cautelares *de carácter real*, en este caso, estamos hablando de las que recaen en bienes muebles o inmuebles de propiedad del procesado y por ser materia de tránsito en bienes de propiedad

del responsable solidario, entre las cuáles se aplica por regla general, la prohibición de enajenar y retención del vehículo con el cual se causó el accidente de tránsito.

En materia de tránsito al igual que en delitos penales, la medida cautelar de carácter personal es aplicada de forma general para garantizar la comparecencia del sujeto procesado a juicio, en cambio, las medidas cautelares de carácter real o que recaen sobre los bienes del procesado o responsable solidario, es utilizada con la finalidad de garantizar la reparación integral a la que hubiere lugar a favor de las víctimas de un suceso de tránsito. En los delitos de tránsito, se aplica la prisión preventiva en aquellos que tiene una sanción superior un año, entre ellos: delitos de lesiones que causen una incapacidad de 30 a 90 días en estado de embriaguez, delitos de lesiones que causen una incapacidad superior a 90 días, delitos con lesiones que causen una incapacidad permanente y delitos que causen la muerte culposa a una o más personas, es decir, se hace referencia a delitos que tienen una pena superior a un año de pena privativa de libertad.

Al hablar del proceso penal en la tramitación de delitos de tránsito es menester hacer referencia a la *inmediación procesal*, toda vez, que la medida cautelar de prisión preventiva en los delitos de tránsito en aquellos que han causado daños graves al bien jurídico protegido de la integridad física y la vida de las personas, garantiza la comparecencia del procesado al proceso y al cumplimiento de una pena en caso de existir una sentencia condenatoria.

En la tramitación de los delitos de tránsito se aplica el principio de inmediación que se encuentra establecido en el artículo 5, número 15 del Código Orgánico Integral Penal, es decir, el juzgador desarrolla las audiencias de juicio o cualquier otra audiencia, con la intervención de las partes procesales, como son, el fiscal, la víctima o acusador particular si hubiere y la persona procesada, en el cual deben presentar los medios probatorios cumpliendo el principio de igualdad, principio de contradicción, principio de oralidad y publicidad, los cuales son muy importantes dentro de un sistema oral para garantizar un derecho a la defensa eficaz. Principio que está tipificado en la Constitución de la República del Ecuador, Art. 75 que indica “Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión...”.

En Ecuador, se ha concebido que en materia de tránsito todo delito es considerado como *culposo*, ya que son conductas causados por violación del deber objetivo del cuidado, es decir, este tipo de delitos son causados por no cumplir normas básicas de comportamiento vial a las que están obligados todos los usuarios viales, ya sea éste conductor o peatón, que causan graves peligros y perjuicios al entorno vial, poniendo en peligro la integridad física y la vida de pasajeros y peatones, siendo éstos cometidos por acciones u omisiones culposas que se suscitan en el transporte terrestre y seguridad vial nacional. El ordenamiento jurídico patrio en el COIP determina los delitos culposos de tránsito, en varios de sus artículos,

- El Art. 376 sanciona el delito de muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, este es el delito más grave que considera la materia de tránsito, cuya pena es de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos;



- El Art. 377 establece el delito de muerte culposa, que será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad;
- El Art. 378 se refiere a la muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra, pues estos delitos son producidos por violar el deber objetivo del cuidado y son considerados menos gravosos, la pena a este tipo penal es 1 hasta 5 años;
- El Art. 379 determina los delitos de lesiones causados por accidente de tránsito, para este tipo de delito las penas privativas de libertad son de acuerdo al tiempo de enfermedad o incapacidad que se encuentra determinado en el artículo 152 de la ley en mención, penas que son reducidas en un cuarto de la pena mínima, pero cuando el conductor que ocasiona lesiones en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias estupefacientes, se aplican las penas máximas del artículo 152 aumentadas en un tercio.

En relación a las penas y sanciones, si bien el COIP en los artículos indicados mantiene en su mayoría las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito establecidas en la LOTTTSV, se han agravado las penas para quienes conducen en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas ya que conforme lo determina el Art. 376 la pena privativa de libertad será de diez a doce años y la revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. Siendo necesaria la revisión dogmática, del dolo eventual, en el juzgamiento de estos delitos para determinar que la penalidad es ajustada a la realidad de los hechos.

#### **7.1.5.- Derecho comparado sobre el dolo eventual. Países andinos**

Esta posición de que el dolo eventual se caracteriza por la actitud que pone de manifiesto el sujeto, al asumir un riesgo que podría llegar a convertirse en daño o lesión, es considerada en Ecuador, pero aún falta mucho para estatuir el dolo eventual en la legislación ecuatoriana, por lo que es inminente *el estudio comparativo de otras legislaciones* como las de la comunidad andina para ampliar este instituto jurídico, por lo que se hará referencia sucinta a las legislaciones de Bolivia, Colombia y Perú.

##### **7.1.5.1.- Dolo eventual en la legislación de Bolivia**

El Art. 261 del Código Penal boliviano prevé “El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas con un medio de transporte será sancionado con reclusión de uno a tres años”. La segunda parte tipifica “Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno a cinco años”.

Asimismo, el Art. 97 del Código de Tránsito boliviano establece: “Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez o cuando las condiciones de salud físico mentales no permitan la normal y segura conducción”.

Del análisis de ambas normas, se puede evidencia que el autor del hecho adecua su conducta como accidente y, como consecuencia, sería un delito de carácter culposo, ratificado por el pensamiento de la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación en su línea de doctrina aplicable, Autos Supremos, tal como lo expresa Quiroga (2017). De esta manera, se evidencia, a simple vista, la negligencia de conducir en estado de ebriedad y la falta de una sanción más justa. En Bolivia, el chofer que conduce un vehículo motorizado en estado etílico o drogadicción y da muerte a varias personas (2 ó 3) es sancionado con una pena de uno a cinco años, significa esto que, si se le condena a tres años, bajo la valoración de agravantes y atenuantes, prevista en los Arts. 37 al 40 del Código Penal, no ingresa a cumplir su pena por mandato del Art. 366 del Código de Procedimiento Penal, al suspenderle la condena o se le concede el perdón judicial de acuerdo al Art. 368 del mismo cuerpo legal.

Con el propósito de lograr una pena severa acorde a los daños ocasionados, se plantea modificar, en palabras Portocarrero (2008), el Art. 261 del Código Penal, señalada para este tipo de delitos. La muerte de muchas personas en accidentes de tránsito, pone en el tapete de la discusión la norma, que los sucesos de la naturaleza glosada, en una lamentable pasibilidad del Estado, se ha sumido en la más absoluta impunidad quien presta servicio de transporte público de pasajeros, con frecuencia, toda vez que de acuerdo a la norma sustantiva y el Código de Tránsito, como su Reglamento se sanciona con una pena no menor a un año ni mayor a cinco años, es factible acceder la probabilidad de los beneficios legales. En estos casos de accidentes de tránsito, y de acuerdo a la norma, son calificados como homicidios culposos, se considera que no ha existido voluntad criminosa, y puede agravarse si el causante abandona a su víctima y si conduce en estado de ebriedad, lo que convierte a este hecho en una modalidad delictiva, que los conductores gozan de beneficios como la libertad.

En realidad, no existe equivalencia entre el delito y la pena que, al no existir una sanción más severa, difícilmente se evitarán estos hechos, que relaciona con ingesta de alcohol. En Bolivia, la prueba de alcoholemia, determina que el conductor ha cometido falta o delito si presenta grado sancionable de alcohol por litro de sangre. No obstante, de intentar algunos controles preventivos como el *alcotest* y el método de aliento, no ha podido poner freno a este tipo de accidentes.

En esta concepción normativa de la culpabilidad y dentro de la óptica del Art. 13 del Código Penal boliviano, han sellado sus fallos los tribunales de grado cuya disposición legal dice: *La culpabilidad y no el resultado es el límite de la pena*. No existe, lastimosamente, un razonamiento distinto a un hecho en accidente de tránsito, que no sea la interpretación de la norma en forma gramatical y no teleológica, que de ser así obliga, a razonar a la imposición de la pena en consideración al resultado del hecho. Precisamente ante un accidente de tránsito con víctimas múltiples y cuando el conductor se encuentra en estado de ebriedad, ocasiona la muerte de varias personas en un medio de transporte, generalmente de servicio público, se consideraría con preeminencia la culpabilidad como el límite, asociada a la motivación de la protección de la sociedad, el respeto a la vida, como derecho fundamental de primera generación y, por ello, será el resultado del hecho en concreto, determinante en identificar la pena imponible.

Cuando concurren requisitos legales como el estado de ebriedad o bajo la dependencia de estupefacientes, deriva en agravar la pena y desechar el contexto de esta realidad como accidente y se atribuye esta conducta a un hecho y, en consecuencia, al no adecuar los hechos fácticos a un accidente sino a un hecho de tránsito, nos conduce a un delito de

carácter doloso, pero no una conducta netamente premeditada, más bien al delito con dolo eventual, ya desarrollado ampliamente.

Y la doctrina legal, ha establecido que, de acuerdo a los principios del nuevo sistema procesal penal, no son los resultados la medida de la culpabilidad, sino la manifiesta negligencia y reprobabilidad jurídica que se haya probado concurriese en la conducta del autor, puesto que la culpabilidad como un elemento del delito, no el resultado es límite de la pena.

La inminente necesidad de subsumir el hecho de tránsito, con víctimas múltiples y cuando el conductor se encuentra bajo la dependencia del alcohol o estupefacientes, afirma Portocarrero (2008), la pena corresponde imponer bajo consideraciones de una *política criminal estatal*, en protección de la sociedad, responsabilidad primordial del Estado obligado en agravar la misma con la finalidad de readecuar la conducta de las personas que conducen motorizados bajo la dependencia de las sustancias descritas en la ley.

### **7.1.5.2.- Dolo eventual en la legislación de Colombia**

En Colombia, según lo manifiesta Niño (2018), los infractores más comunes son aquellos que conducen su vehículo en estado de embriaguez, causa principal tanto de lesiones personales como de homicidios, que reflejan *prima facie* la inobservancia del deber de cuidado, la imprudencia y el descuido. Ante esta realidad, los jueces y magistrados han aplicado la norma de forma no uniforme, por lo que quien se encuentra dentro de un proceso por lesiones u homicidio en accidente de tránsito con conductor en estado de embriaguez, solo sabe qué esperar en la lectura de fallo, es decir, los fiscales y defensores y las partes no cuentan con un criterio único que permita establecer o aproximar el reproche cuando se trate de accidentes de tránsito.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia han querido unificar criterios para diferenciar entre el dolo eventual y la culpa en estos casos, tomando como base dos teorías: La teoría de la voluntad o del consentimiento y la teoría de la aprobación, además de los rasgos característicos de cada figura, pero se ha presentado dificultad en cuanto a determinar si se trató de un caso de infracción al deber objetivo de cuidado seguido de la producción de resultados antijurídicos, o, en lugar de ellos, de un evento de previsión y aceptación de una probable infracción penal dejando su no producción libremente al azar.

El Código Penal prevé en sus artículos 22 y 23 al dolo y la culpa como dos de las modalidades de comisión de conductas punibles, siendo el problema jurídico a resolver el de determinar si quien causa un accidente al conducir automóvil violando una de las prohibiciones de tránsito, cruzándose un semáforo en rojo a exceso de velocidad y bajo estado de embriaguez ha de responder a título de dolo eventual o de culpa consciente o culpa con representación.

Artículo 21. Modalidades de la conducta punible. La conducta es dolosa, culposa o preterintencional. La culpa y la preterintención sólo son punibles en los casos expresamente señalados por la ley.

Artículo 22. Dolo. La conducta es dolosa cuando el agente conoce los hechos constitutivos de la infracción penal y quiere su realización. También será dolosa la

conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar.

Artículo 23. Culpa. La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo. (Código Penal colombiano, 2000)

Uno de los aspectos más complejos de la teoría del delito es la sutil diferencia entre culpa con representación y dolo eventual, como sostiene Fernández (2016),

Empero, autorizados sectores doctrinales consideran que solo se puede aceptar la existencia de dolo, cuando aparece, manifiesto e indubitable, que el sujeto se representó el resultado típico y ante el riesgo de que ocurriera, lo aceptó, o lo dejó al azar, por indiferencia, “egoísmo, frivolidad u otro sentimiento antisocial”, según el juez argentino Mario Filozof. En tanto, en la culpa con representación, el autor también previó como probable el tipo objetivo, pero confió imprudentemente en poder evitarlo o abrigó la esperanza de que no sucediera. (p. 1)

En la praxis, elegir una u otra calificación conlleva un compromiso ético de la acusación pública con la administración de justicia, por lo que al imputar cargos deben tomarse máximas cautelas, no solo por la enorme diferencia punitiva entre la figura dolosa y la culposa, sino por el ultraje que se irroga a los derechos constitucionales del procesado.

Desde esta perspectiva, se pronuncia Niño (2018), al afirmar que “el rasgo característico de la culpa con representación es que el sujeto confía en que podrá evitar ese resultado delictivo” (p. 51). En cambio, el dolo eventual aparece cuando deja ese resultado librado al azar. Ahí reside la dificultad probatoria: ¿cómo determinar si el agente quiso evitar el resultado o si, por el contrario, fue indiferente a las consecuencias de su conducta?

La Ley 599 de 2000, según el criterio de Rodríguez-Rueda (2018), resolvió el tema con base en la *teoría de la probabilidad*, según la cual hay dolo eventual si el sujeto actúa a pesar de que cree probable el resultado típico, y hay culpa si no se presenta esa probabilidad o estima que es lejana o remota. Así las cosas, la configuración del dolo eventual depende de que el sujeto se represente como probable la producción del resultado antijurídico y de que manifieste un desinterés total por lo que pueda ocurrir, dado el riesgo de lesión que origina su comportamiento.

Es de señalar que, con la Ley 599 de 2000 se modifica la definición de dolo eventual, al respecto el Art. 22 del estatuto penal señala que “También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar”. Se diferenciaría de la culpa con representación porque en aquel el agente no evitaría la producción de un resultado, lo que equivaldría a dejarlo “librado al azar”. Además, el artículo 23 del mismo incluyó la culpa con representación la cual es definida “cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente habiéndolo previsto confió en poder evitarlo” (*Ibidem*, 2018, p. 54).

En el Código Penal Colombiano, se ha acogido una tesis mixta para el dolo eventual, según la cual “también será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar” la cual está compuesta de un elemento cognitivo que es la probabilidad del daño y un elemento volitivo el cual se traduce en no hacer nada para evitar su producción.

Las modernas aportaciones de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, han contribuido a la evolución progresiva de este instituto jurídico, ya que se emitió una sentencia el 25 de agosto de 2010 la cual tuvo una connotación y acaeció un cambio de precedente acogiendo una posición disímil en el momento de imputar el tipo penal de homicidio quien en estado de embriaguez ocasiona un accidente de tránsito toda vez que pasó de tener una modalidad culposa a ser de doloso eventual y con esto teniendo un aumento en las penas a imponerse.

La imposición de penas más severas en la legislación colombiana a este tipo penal, vienen dadas como justificaciones de prevención general que, se deducen de las alusiones que se hacen a la necesidad de motivar a los ciudadanos para que se abstengan de conducir bajo el influjo de bebidas embriagantes o de sustancias estupefacientes, por ser comportamientos considerados altamente peligrosos, consideraciones que, en general, se encontraban referidas a supuestos de homicidio imprudente en accidentes de tránsito.

### 7.1.5.3.- Dolo eventual en la legislación de Perú

Cabe precisar que, para el análisis del dolo y la culpa, a juicio de Iriarte (2021), se realiza desde los grados del conocimiento, en razón del sujeto cognoscente sobre un objeto cognoscible y una representación necesaria. En consecuencia, para afirmar un delito doloso, requiere cognición certera y voluntad en la realización del tipo penal en cuestión. En cambio, en el delito culposo se requiere cognición, pero probable. Ergo, exige voluntad, qué duda cabe. No obstante, el tema para diferenciar, radica en el propósito criminal, puesto que, en él la realización del delito culposo, concurre voluntad, pero sin propósito criminal.

En lo referente al *dolo y la imprudencia*, el legislador peruano, ha optado por no definirlos, señalando que los casos en los que el autor cometa un hecho doloso se le aplicarán siempre las penas previstas para cada tipo de la parte especial; dejando esta labor a la doctrina y la jurisprudencia.

Delitos y faltas. Art. 11.- Son delitos y faltas las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por la ley. Art. 12.- Delito doloso y culposo. Las penas establecidas por la ley se aplican siempre al agente de infracción dolosa. El agente de infracción culposa es punible en los casos expresamente establecidos por la ley. (Código Penal peruano, 1991, actualizado en 2021)

En el mismo Art. 12, como lo expresa Meza (2018), se opta por el sistema de *numerus clausus*, lo que permite saber con mayor seguridad cuándo es punible la imprudencia, más aún si toma en consideración que los sistemas de incriminación abierta generan muchas dudas respecto a la admisibilidad culposa en una serie de delitos, ofreciendo mayores garantías. De esta manera el dolo y la imprudencia vienen determinados por la ley penal que describe la infracción dolosa. En el caso de la infracción culposa viene determinada por ley. Con lo cual es posible hacer una interpretación de carácter valorativo-normativa del artículo 12.

Sin embargo, el Art.111 del Código Penal peruano conceptual el homicidio culposo, de la siguiente manera:

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramoslitro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Precisar, que a todo delito subyace una conducta (genero); acción u omisión (especie). Por tanto, cognición y voluntad, determinante para configurar acción y afirmar delito, con mayor razón en el delito culposo, cuando no concurra el propósito criminal que exige base fáctica. En la legislación peruana se busca establecer una clara delimitación conceptual entre dolo eventual e imprudencia consciente que pueda servir de base para una clara tipificación penal de los mismos y una merma considerable en los homicidios provenientes de accidentes de tránsito, en los cuales el conductor manejaba bajo los efectos etílicos.

Del estudio de la jurisprudencia más relevante de Perú (Corte Suprema de la República y Cortes Superiores del país) se evidencia que el problema de la distinción e identificación de las instituciones del dolo eventual y la culpa consciente, sigue vigente en la actualidad, generando pronunciamientos fiscales y judiciales contradictorios. Pronunciamientos que respaldan su posición en las diferentes teorías planteadas con el fin de esclarecer el conflicto existente sobre los límites entre el dolo eventual y la culpa consciente (Teorías volitivas, Teorías cognitivas, Teoría de la indiferencia, Teorías de representación, Teorías mixtas o eclécticas). Conforme se aprecia de lo plasmado en la obra de Bustinza (2014) no existiendo un consenso, o un criterio uniforme en la aplicación de las instituciones del dolo eventual y la culpa consciente, y menos aún sobre la adopción de alguna de estas teorías.

La importancia procesal penal que se imprime en la doctrina peruana sobre la identificación y diferenciación del dolo eventual y la culpa consiente en la subsunción de los hechos criminales, específicamente, dentro del tipo penal de homicidio simple y el homicidio culposo, puesto que, esto tiene como consecuencia la sanción del delincuente con mayor o menor gravedad, máxime; “el castigo de la conducta imprudente es excepcional, de forma que en muchos casos dependerá de la calificación de una conducta como dolosa o imprudente, no solo, la gravedad de la pena a imponerse, sino la propia punibilidad de la conducta” (Pariona y Pérez, 2015, p. 105); es realmente significativa, en pro de mejorar las dramáticas estadísticas de accidentes de tránsito.

Una vez que se ha dado un viraje por las legislaciones de estos países vecinos, es indispensable mencionar que el hecho de que las *infracciones de tránsito* formen parte del Código Orgánico Integral Penal, no significa que merezcan el mismo tratamiento y mucho menos la misma consideración, por cuanto la naturaleza misma de la infracción de tránsito

tiene como característica fundamental *la exclusión del dolo* como uno de sus presupuestos esenciales y, por ende, al no existir dolo, la mentada infracción adolece del ánimo de irrogar e infringir daño, en tal virtud, es de vital importancia que la ciudadanía en general los legisladores y los administradores de justicia tengan conocimiento que la infracción penal de tránsito es más que una conducta típica antijurídica contraria al ordenamiento social producto de la vulneración de un deber objetivo de cuidado por la mera transgresión a la posición de garante que todas las personas están obligadas a tener al momento de circular y transitar por la red vial del territorio ecuatoriano.

Se debe establecer, además, que la conducción, por si sola ya es un riesgo permitido y que la infracción de tránsito aparece o se configura cuando se aumenta este riesgo permitido innecesariamente y al ser la infracción de tránsito un delito de aquellos de peligro abstracto en el cual la víctima directa es la persona afectada en su integridad, en su patrimonio o muchas veces la misma sociedad en general, la cual se ve en peligro por el desvalor causado por la vulneración del deber objetivo de cuidado en la que incurren los conductores y peatones que no respetan la normativa de tránsito vigente en el territorio nacional.

## 8.- Conclusiones

Revisada como ha sido la aplicación de dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito quedan en evidencia las falencias existentes dentro del marco legal del país tanto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2014) como en el Código Orgánico Integral Penal (2014); dado que en ninguna de estas dos normativas existe algún artículo que castigue la conducción temeraria por conducir a exceso de velocidad, estado de embriaguez o bajo el efecto de algún tipo de sustancia psicotrópica fundamentado en el dolo eventual, que se erige como una teoría nueva que existe en legislaciones extranjeras. Por tanto, resulta necesario que dentro de nuestra legislación cada vez se contemplen nuevas modalidades de delitos, debido a que las circunstancias son cambiantes al igual que la sociedad haciéndose inminente su anexión inmediata en la legislación penal nacional, ya que trae consigo resultados positivos en los que la penalidad es más ajustada a la realidad de los hechos.

Es preciso concluir que, durante bastante tiempo la doctrina nacional e internacional, los Convenios Internacionales Constituciones y leyes especiales (en los países andinos) han definido el dolo y, en particular, el *dolo eventual*, a partir de elementos puramente descriptivos, con fundamento en datos estructurales del ser, previos e indisponibles. Pero el concepto de dolo, formulado tradicionalmente en términos psicológicos como conocimiento y voluntad de la realización típica, ha ido evolucionando en la dogmática penal reduciéndose al aspecto cognitivo, mientras que el factor volitivo ha ido remplazándose por criterios objetivos, tales como, la desaprobación del riesgo no permitido o la falta de pantalla protectora frente al peligro, siendo lo decisivo para estimar un hecho como doloso el grado de probabilidad del resultado advertido por el sujeto, sin que sea necesario desvelar actitud emocional de ninguna clase, matizándose o reduciéndose la importancia de los fenómenos psíquicos en la definición del dolo o en su determinación procesal.

El COIP hace referencia a la penalidad de estos delitos en su Art. 376 que sanciona el delito de muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo efectos de

sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, considerado el más grave en materia de tránsito, cuya pena es de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos; de igual manera, el Art. 377 establece el delito de muerte culposa, que será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad; sin que se haga mención alguna al dolo eventual como interviniente en estos delitos, pues, si no afectasen a bienes jurídicos individuales no tendría por qué recurrirse a su tipificación por vía penal, porque lo que lo justifica es su potencialidad lesiva tomando en cuenta bienes jurídicos individuales y no un bien jurídico de peligro común como el de la seguridad vial.

La notable importancia que se le imprime al peligro en los bienes jurídicos protegidos como paradigma del derecho penal contemporáneo, repercute en la manera cómo se asume el concepto de dolo eventual, pues cada vez cobra más fuerza la objetivación de los conceptos en detrimento de factores subjetivos atinentes al querer del individuo, a su posición anímica, tal como debería concebirlo el Código Orgánico Integral Penal, en el Ecuador. Lo cierto es que en la configuración del dolo bien se puede desechar de ese elemento volitivo así entendido, pues el conocimiento del individuo sobre el peligro concreto generado con su acción para los bienes jurídicos protegidos, unido al conocimiento al menos probabilístico del resultado en forma de su aceptación, son suficientes elementos para estructurar el dolo eventual.

Necesariamente, incardinándose en esta idea la práctica judicial nacional experimenta una predisposición a expandir los linderos del dolo a expensas de clasificar como dolo eventual una constelación de casos aparentemente imprudentes que, mirados desde los resultados concretos, son calificados de una altísima gravedad, justificándose en conceptos de índole ético como “la insensibilidad”, atendiéndose a factores como “el clamor social” y emitiéndose, en consecuencia, “condenas ejemplarizantes”, razones que parecen responder a exigencias político-criminales de signos marcadamente represivos de dudosa legitimidad y fundamentadas siempre en un discutible merecimiento de la sanción impuesta.

## Referencias bibliográficas

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador –ANT– (2021) *Estadísticas siniestros de tránsito*. Quito: Gobierno de la República del Ecuador. Recuperado de: [https://www.ant.gob.ec/?page\\_id=2670#](https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670#)

Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro Oficial número 449 de 20 de octubre de 2008.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Ley 1. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago-2008. Última modificación: 29-mar-2011. Recuperado de: <https://rb.gy/mew8jf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2012). *Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012.



- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb-2014 Última modificación: 17-feb.-2021.
- Bacigalupo, E. (1999). *Derecho Penal*, Parte General. Buenos Aires: Hammurabi.
- Betancourt, F. (1979) *La stipulatio iudicialis de dolo* en el Derecho Romano Clásico. Recuperado de: <file:///Dialnet-LaStipulatioIudicialisDeDoloEnElDerechoRomanoClasi-1251310.pdf>
- Bustinza, M. (2014) *Delimitación entre el dolo eventual e imprudencia*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/5258>
- Canestrari, S. (2014) “La Estructura del Dolo Eventual y las Nuevas Fenomenologías de Riesgo”. En *Revista Ius et Praxis*, Año 10, No 2: pp. 59-95, 2014. Recuperado de: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-00122004000200003](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122004000200003)
- Carrara, F. (1971) *Programa de Diritto Criminale*, volúmenes I y II, Traducción de José Ortega Torres y Jorge Guerrero. Bogotá: Editorial Temis.
- Castaño, R. (2012) *El dolo eventual y su tratamiento en el Derecho Penal colombiano*. Recuperado de: <https://rb.gy/xou7f2>
- Código de Tránsito y Reglamento. (1973) Código de Tránsito. *Decreto Ley N° 10135*. Del 16 de febrero de 1973. Elevado a rango de Ley por la Ley N° 3988, 16/12/2008. Recuperado de: <http://autoescuelatarija.com/wp-content/uploads/2017/02/LEY-3988-Codigo-de-Tr%C3%A1nsito-y-Reglamento.pdf>
- Código Penal peruano, 1991, (actualizado en 2021). *Decreto Legislativo 635*, promulgado el 3 de abril de 1991 y publicado el 8 de abril de 1991. Recuperado de: <https://lpderecho.pe/codigo-penal-peruano-actualizado/>
- Código Penal boliviano (1972) *Decreto Ley 10426*. Gaceta Oficial Del Estado Plurinacional De Bolivia Número de Ley: 10426, (Vigente con reformas). Recuperado de: [http://www.silep.gob.bo/norma/4368/ley\\_actualizada](http://www.silep.gob.bo/norma/4368/ley_actualizada)
- Código Penal colombiano (2000) *Ley 599 de 2000*. Congreso de Colombia. Diario Oficial No. 44097 del 24/07/2000. Recuperado de: [https://www.oas.org/dil/esp/codigo\\_penal\\_colombia.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/codigo_penal_colombia.pdf)
- Cristóbal, M. (2018). *La doctrina dominante actual que se ocupa del estudio de la distinción entre el dolo eventual y la culpa consciente ha diferenciado de forma concreta ambos conceptos*. Perú: Huancayo, Universidad Continental. Recuperado de: [https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/5362/1/INV\\_PG\\_MDDP\\_TE\\_Cristobal\\_Jimenez\\_2018.pdf](https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/5362/1/INV_PG_MDDP_TE_Cristobal_Jimenez_2018.pdf)
- El Telégrafo (27/11/2021) *11% de las muertes por accidentes viales ocurre en las Américas*. Ecuador. Recuperado de: <https://www.letelegrafo.com.ec/noticias/actualidad/44/muertes-accidentes-viales-americas>
- Falconí, R. (2014). *COIP comentado*. Quito: Latitud cero.

- Fernández, W. (2016) *El dolo eventual*. Bogotá: OPINIÓN / Columnista Impreso. Recuperado de: <https://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/penal/el-dolo-eventual>
- Gaibor, I, y Bonilla, D. (2020) Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas* (En línea) / Vol. 50 / No. 133 / pp. 243 – 258, julio - diciembre 2020 / Medellín, Colombia. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rfdcp/v50n133/0120-3886-rfdcp-50-133-243.pdf>
- Iriarte, P. (2021) *¿El Código Penal peruano adscribe el dolo eventual?* Perú: Enfoquederecho. Recuperado de: <https://www.enfoquederecho.com/2021/08/30/el-codigo-penal-peruano-adscribe-el-dolo-eventual/>
- Jescheck, H.H. y Weigend, T. (2002) *Tratado de Derecho Penal: Parte general*. Granada, España: Editorial Comares.
- Maldonado, X. y Lema, R. (2018) El dolo como elemento subjetivo del tipo penal. En *HOLOPRAXIS Ciencia, Tecnología e Innovación*. Volumen 2- Número 2 - Julio-Diciembre 2018, pp. 112-124. Recuperado de: <https://revistaholopraxis.com/index.php/ojs/article/viewFile/85/pdf>
- Meza, L. (2018) *Dolo eventual y la imprudencia consciente: su tratamiento en la legislación penal peruana*. Perú: Universidad Nacional "Daniel Alcides Carrión". Recuperado de: [http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/292/1/T026\\_47545470\\_T.pdf](http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/292/1/T026_47545470_T.pdf)
- Mir, J. (2016) *Derecho Penal, Parte General, El Tipo de lo Injusto de los delitos de acción imprudente*. Buenos Aires: Editorial IB de IF.
- Mir-Puig, S. (2005) *Derecho penal: Parte general*. Barcelona, España: Editorial Reppertor.
- Niño, J. (2018) Dolo eventual o culpa con representación, normativa vigente en accidentes de tránsito. *Revista Estrado*, Vol. 3, No 4, pp. 48-59, Recuperado de: <https://rb.gy/67ova3>
- Pariona R. y Pérez E. (2015) *Teoría del Delito. Problemas Fundamentales*. Lima, Perú: Instituto Pacífico.
- Parrado y Acevedo (2014) El límite entre el dolo eventual y la culpa con representación en los accidentes de tránsito a la luz de la Ley 599 de 2000 en Colombia. Universidad Libre, Bogotá. Recuperado de: <https://rb.gy/icl4yc>
- Pérez-Barberá, G. (2011) *Dolo como reproche, hacia el abandono de la idea de dolo como estado mental*. Buenos Aires: Hammurabi.
- Pérez, D. (2019) *Estado de embriaguez en accidentes de tránsito*. Quito: Derecho ecuador.com. Recuperado de: <https://derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito/>
- Pérez, C. (2017) El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino. *Jurídicas CUC*, vol. 13 no. 1, pp. 213-

- 232, Enero-Diciembre, 2017. Recuperado de:  
file:///C:/Users/USER/Downloads/Dialnet-  
ElDolorEventualYLaCulpaConscienteEnLosAccidentesAu-6226311%20(1).pdf
- Ponce, G. (2017) Lavado de activos en el Ecuador, Numeral Primero. *Opinión. Ecuador*.  
Recuperado de: <https://lexadvisorecuador.com/2019/08/14/el-dolo-concepto-limitado-en-el-codigo-organico-integral-penal/>
- Portocarrero, C. (2008) *Adecuación de la sanción penal vigente en hechos de tránsito con víctimas múltiples*. Bolivia: Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca. Recuperado de: <https://rb.gy/47dgav>
- Quiroga, C. (2017) *Desglose del Art. 261 del Código Penal; homicidio, lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito toda vez que en sí mismo califica tres hechos diferentes y la sanción no es relativa a cada uno homicidio, lesiones graves y gravísimas*. Bolivia: Universidad Mayor de San Andrés. Recuperado de: <https://rb.gy/5dtboz>
- Ragués, R., y Vallès (2015) *El dolo y su prueba en el proceso penal*. Barcelona: Bosch.
- Redacción El Universo, (9/01/2020) *Desatención al conducir, principal causa probable de accidentes de tránsito en Ecuador*. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/01/28/nota/7713150/accidentes-causas-2019-ant-siniestros-ecuador/>
- Rodríguez-Rueda, P. (2018). Dolo eventual en accidente de tránsito con conductores en estado de embriaguez. *Revista Estrado*, Vol. 3, No 5, pp. 50-66, Recuperado de: [https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/11783/200812\\_Revista\\_Estrado\\_Vol\\_3\\_no-5\\_50-66.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/11783/200812_Revista_Estrado_Vol_3_no-5_50-66.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Rojas, C. (2019) *La prisión preventiva en los delitos tránsito Análisis de casos*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Recuperado de: <https://rb.gy/ffvzyf>
- Roxin, Claus (1997) *Derecho penal: Parte general. La estructura de la teoría del delito*. Munich, Alemania: Editorial Civitas.
- Stratenwerth, G. (2016). *Derecho Penal. Parte General I*, El hecho punible, traducción de Manuel Cancio Meliá y Marcelo A. Sancinetti. Madrid: Thomson–Civitas
- Vasco, A. (2017) *La muerte en delitos de tránsito y la suspensión condicional de la pena*. Ecuador: Universidad Técnica de Ambato. Recuperado de: <https://rb.gy/cb0em4>
- Welzel, H. (2002) *Derecho penal alemán* (trad. Juan Bustos Ramírez y Sergio Yáñez Pérez), Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
- Zaffaroni, E. R., Alagia, A. y Slokar, A. (2007) *Manual de Derecho Penal*. Parte general. Buenos Aires: Ediar.

