Pontificia Universidad Católica del Ecuador | Sede Ambato

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

TEMA:

DOLO EVENTUAL EN DELITOS DE TRÁNSITO, ANÁLISIS PROBATORIO Y JURISPRUDENCIAL EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA

Proyecto de investigación previo a la obtención de título de Abogado

Línea de investigación:

DERECHO, PARTICIPACIÓN, GOBERNANZA, REGÍMENES POLÍTICOS E INSTITUCIONALIDAD

Autor:

Abraham Josef Torres Cárdenas

Director:

Ab. Mg. Edgar Santiago Morales Morales

Ambato - Ecuador

Julio 2026

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo: **ABRAHAM JOSEF TORRES CÁRDENAS** con CC. **1804743951**, autor del trabajo de graduación titulado: **"DOLO EVENTUAL EN DELITOS DE TRÁNSITO, ANÁLISIS PROBATORIO Y JURISPRUDENCIAL EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA**", previo a la obtención del título profesional de **ABOGADO**, en la escuela de **CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Ambato, Julio 2026

ABRAHAM JOSEF TORRES CÁRDENAS
CC. 1804743951

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE AMBATO

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Tema:

DOLO EVENTUAL EN DELITOS DE TRÁNSITO, ANÁLISIS PROBATORIO Y JURISPRUDENCIAL EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA

Líneas de Investigación:

Inequidades, exclusiones, desigualdades y derechos humanos.

Autora:

Abraham Josef Torres Cárdenas

Edgar Santiago Morales Morales, Ab. Mg f._____

C.C. 1803294972

CALIFICADOR

Christian Danilo Gavilánes Domínguez, Ab. Mg f._____

CALIFICADOR

Nathalia Viviana Lescano Galeas, Ab. PhD f._____

CALIFICADOR

Verónica Leonor Peñaloza López, Ing. PhD. f_____

DIRECTOR DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

Dr. Diego Gonzalo Coca Chanalata, Dr. f_____

PROSECRETARIO PUCE AMBATO

Ambato-Ecuador

Julio 2026

PUCE | AMBATO
PROSECRETARÍA

DEDICATORIA

Para quienes me han sostenido y empujado
para que yo cumpliera esta meta:
Dios, mi padre Jorge y madre Paulina.
Eternamente agradecido con su esfuerzo.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradezco a Dios por darme la fortaleza en este camino y guiarme en esta carrera universitaria.

A mis padres Jorge y Paulina, por su amor y trabajo que me han brindado a lo largo de mi vida, sobre todo a mi padre Jorge Torres quien ha sido mi sombra para no decaer en el camino llevándome a tomar mejores decisiones.
A mis hermanos Hanna y Octavio que han sido parte esencial en mi vida, han reflejado ser trabajadores con visión a un mejor mañana lo cual me anima a ser un mejor hermano para ellos.

A mis Tíos Any, Rene, Paty, Mayra y Susana Lascano pilar fundamental en mi carrera, me han brindado todo su amor para seguir educándome, amor emocional e incondicional que lo llevare siempre presente en mi vida.
A mi Psicóloga Adriana quien me ha impulsado a culminar esta carrera y levantarme de momentos donde he dicho no poder más.

Finalmente, a mis primas y enamorada quienes estuvieron presentes en este proceso, con su apoyo incondicional y emocional. A ti Abraham por verte crecer y encontrar soluciones en el camino, por levantarte todos los días con las ganas de ser alguien más en esta vida.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación estudia el dolo eventual en los delitos de tránsito, su análisis probatorio en la legislación ecuatoriana. La problemática central radica en la dificultad para calificar como dolosos eventuales los siniestros viales con alto grado de riesgo, que usualmente se tipifican como culposos en el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Se utilizó un método dogmático-sociológico-jurídico de tipo mixto, los métodos: deductivo, analítico-sintético, comparativo e histórico-lógico se emplearon. se realizó una revisión profunda de toda la normativa (COIP y Constitución), la jurisprudencia de la Corte Nacional de Justicia y de la Corte Constitucional, la doctrina nacional e internacional, y además se realizaron entrevistas semiestructuradas con tres jueces, un fiscal y tres abogados especialistas en tránsito.

Los resultados indican un consenso: los delitos de tránsito, por su mayoría, son culposos y se generan, principalmente, por la omisión del deber objetivo de cuidado. El dolo eventual se utiliza en forma muy excepcional y restrictiva, puesto que no se hace referencia en el COIP de manera expresa y por el principio de legalidad, el dolo eventual no se puede imponer. Esto no excluye esta cifra basada únicamente en la “huella de frenado”. La presión de los medios afecta las imputaciones que formula la Fiscalía, los jueces les rebajan a culpables. Los principales problemas que se detectan son la carencia de criterios jurisprudenciales y vacíos en la norma. Se concluye, en consecuencia, que se requiere una reforma legislativa y la emisión de precedentes vinculantes que establezcan criterios claros para distinguir dolo eventual de culpa consciente, que permita una sanción penal proporcional, previsible y que respete los derechos consagrados en la Constitución.

Palabras clave: delitos de tránsito; dolo eventual; seguridad jurídica; análisis probatorio; COIP.

ABSTRACT

This research analyzes dolus eventualis in traffic offenses and its evidentiary assessment under Ecuadorian legislation. The central issue lies in the difficulty of classifying high-risk traffic incidents as cases of dolus eventualis, since they are usually categorized as negligent offenses under the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP).

A mixed-methods approach based on a dogmatic, sociological, and legal perspective was employed. Deductive, analytical-synthetic, comparative, and historical-logical methods were applied. A comprehensive review was conducted of the relevant legal framework (the COIP and the Constitution), the case law of the National Court of Justice and the Constitutional Court, as well as national and international legal doctrine. In addition, semi-structured interviews were conducted with three judges, one prosecutor, and three lawyers specializing in traffic law.

The results reveal a consensus that most traffic offenses are negligent in nature and arise primarily from the omission of the objective duty of care. Dolus eventualis is applied only in exceptional and restrictive circumstances, since it is not expressly regulated in the COIP and, due to the principle of legality, its application is limited. However, the determination of dolus eventualis should not be based solely on evidence such as skid marks. Furthermore, media pressure influences the charges brought by the Prosecutor's Office, while judges often reclassify such offenses as negligent. The main problems identified are the lack of jurisprudential criteria and existing legal gaps. Consequently, it is concluded that legislative reform and the issuance of binding precedents are necessary to establish clear criteria for distinguishing dolus eventualis from conscious negligence, thereby allowing for proportional and predictable criminal sanctions while respecting the rights enshrined in the Constitution.

Keywords: *traffic offenses; dolus eventualis; legal certainty; evidentiary assessment; COIP.*

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO iii
DEDICATORIA iv
AGRADECIMIENTOS v
RESUMEN vi
ABSTRACT vii
INTRODUCCIÓN 1
CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA 4
1.1. Fundamentos dogmáticos del dolo eventual y su diferenciación con la culpa consciente 4
1.2. Tratamiento normativo y jurisprudencial del dolo eventual en los delitos de tránsito 6
1.3. Análisis probatorio para la determinación del dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador 8
CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO 12
2.1. Metodología de investigación 12
2.2. Población y muestra 16
2.3. Técnicas de análisis empleadas 18
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN 21
3.1. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a jueces 21
3.2. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a ficales 25
3.3. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a abogados especialistas en tránsito 28
3.4. Análisis general de los resultados 33
CONCLUSIONES 36
RECOMENDACIONES 38
BIBLIOGRAFÍA 39
ANEXOS 43

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Debido proceso en resoluciones de Corte Constitucional 10
Tabla 2. Tipo de fuentes utilizadas en la investigación 14
Tabla 3. Criterios de inclusión 16
Tabla 4. Dolo eventual en delitos de tránsito: análisis doctrinario comparativo y criterios de configuración 19
Tabla 5. Tabulación de respuestas de los jueces 21
Tabla 6. Tabulación respuestas de las entrevistas a fiscales 25
Tabla 7. Tabulación respuestas de los abogados especialistas en tránsito 28

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, los accidentes de tránsito se han convertido en uno de los grandes desafíos que enfrenta la salud pública y seguridad ciudadana en Ecuador y en América Latina. Decenas de millas de personas mueren o resultan lesionadas gravemente por accidentes de tránsito a nivel nacional, de acuerdo a los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la Agencia Nacional de Tránsito, y la Organización Mundial de la Salud (OMS). Es un contexto que no solo reflejan una tragedia no reparable, sino un problema estructural en el sistema de justicia penal, que es el que se confronta con el cuestionamiento de: ¿cómo el sistema de justicia penal responder ante conductas que no persiguen directamente la muerte o las lesiones, pero que generan riesgos tan elevados que parecen trascender la mera imprudencia?

La inobservancia del deber objetivo de cuidado es la base del delito culposo en la mayoría de los homicidios y lesiones que resultan del accidente de tránsito, tipificados en el COIP (2014) (arts. 374 y concordantes). En los casos de la extrema temeridad, en los que se maneja un vehículo en un estado de ebriedad muy grave, o en el que se participa en carreras ilegales a grandes velocidades o en las que se haga un uso manifiesto desobediente de las reglas de tránsito, se plantea la posibilidad de la configuración del dolo eventual. El dolo eventual es una de las definiciones más complejas y polémicas de la teoría del delito. Tiene lugar cuando el autor tiene de hecho la capacidad para lograr un resultado antijurídico, pero decide que dicho resultado se producirá o no se preocupa por él (Roxin, 2015).

El dolo eventual se distingue de la culpa consciente, en que el agente sabe que la acción si puede conllevar el resultado, pero decide actuar con esa posibilidad. Tal distinción, dogmática, es muy difícil su aplicación en la práctica judicial ecuatoriana. El elemento central de esta investigación es la dificultad de calificar como “dolosos eventuales” aquellos accidentes de tránsito de alto riesgo, si tienen una alta gravedad social y son habitualmente catalogados como culposos. La consecuencia relevante de esta tendencia es que, por una parte, la posible reacción penal es insuficiente, que no

rinde el servicio preventivo-general del Derecho Penal; y, por otra parte, una sensación social de impunidad en el quehacer de conductas muy reprochables.

Además, la falta de una mención explícita del dolo eventual en el COIP y la ausencia de un precedente judicial claro y vinculante emitido por la Corte Nacional de Justicia y la Corte Constitucional genera incertidumbre, discrecionalidad y desigualdad en la aplicación de la justicia. Esta investigación adquiere especial relevancia en el contexto del principio de legalidad (nullum crimen, nulla poena sine lege) y la seguridad jurídica consagrados en la Constitución de la República del Ecuador (CRE) (2008) (arts. 76 y 82). Al mismo tiempo, está obligado a garantizar la protección de los derechos a la vida y a la integridad personal (art. 66) de manera efectiva.

Ante una siniestralidad vial elevada, resulta imprescindible evaluar si el ordenamiento penal dispone de instrumentos que permitan respuestas proporcionales y previsibles. El objetivo general de la presente investigación es analizar la figura del dolo eventual en los delitos de tránsito desde una perspectiva dogmática, probatoria, jurisprudencial en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. Entre los objetivos específicos, se destacan: 1.- analizar los elementos dogmáticos del dolo eventual y su diferencia con la culpa consciente; 2.- analizar el tratamiento normativo y jurisprudencial actual en Ecuador del dolo eventual e identificar los elementos probatorios principales para la configuración del dolo eventual y 3.- contrastar los elementos teóricos con los jurisprudenciales, mediante entrevistas a los operadores del derecho.

Metodológicamente, se emplea una metodología dogmática-sociológica-jurídica. Se aplican los métodos deductivo, analítico-sintético, comparativo e histórico-lógico, así como las técnicas documental, de análisis de jurisprudencia y de entrevistas semiestructuradas a tres jueces de la Unidad Judicial de Pelileo, a un fiscal de Tungurahua y a dos abogados especialistas en tránsito. La organización del trabajo es la siguiente: el Capítulo I presenta el estado del arte, el contexto teórico y el análisis del dolo eventual; el Capítulo II describe el diseño metodológico; y el Capítulo III expone los resultados empíricos y los contrasta con la doctrina.

Por último, se formulan conclusiones y recomendaciones orientadas a la reforma legislativa, a la emisión de precedentes vinculantes y a la mejora de los protocolos probatorios. El objetivo de esta investigación es que el debate penal ecuatoriano se enriquezca con una figura que signifique la armonización de la protección de los bienes jurídicos fundamentales con la garantía de los bienes jurídicos del Estado de Derecho. Solo con un correcto criterio de separar culpa de dolo eventual se podrá avanzar en la búsqueda de un sistema penal más justo, proporcional y disuasivo, ante uno de los principales factores que causan la muerte de los ciudadanos en el país.

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA

1.1. Fundamentos dogmáticos del dolo eventual y su diferenciación con la culpa consciente

Una de las manifestaciones de responsabilidad penal más difíciles y polémicas es el dolo eventual. Es un formulario de deseo que la persona no intencionalmente desea causar un daño, pero se imagina que la acción que se realiza puede causar un daño y, no obstante, no hay temor de suspender. La doctrina moderna hace referencia a dolo eventual, que se presenta cuando el autor tiene en cuenta la posibilidad de que el hecho se realice de manera real, y la acepta, es decir, es una decisión consciente en presencia del riesgo (Caballero, 2023). Al contrario que la culpa consciente, en la que se sopesa también lo que salir podría mal, pero tiene la premisa o la seguridad de que no sucederá, en el caso de la culpa inconsciente, el individuo, por un lado, no prevé el posible daño, o su prevención del daño es incorrecta.

En este caso, está presente la representación del riesgo, no está presente la aceptación, y, por tanto, se sigue dentro del parámetro de los delitos culposos (Cervin, Cruz, & Meza, 2025). El dolo es el elemento subjetivo fundamental del delito. Indica que el sujeto fue consciente y deseoso de llevar a cabo la conducta típica que establece el tipo. La doctrina clasifica los tipos de dolos en función de la intensidad de esa voluntad (Gaibor & Bonilla, 2023): Dolo directo: si el autor busca intencionadamente el resultado como fin principal; Dolo indirecto: el resultado no es perseguido a propósito, sino que se deriva como una consecuencia inevitable de la acción; dolo eventual: El resultado constituye una posibilidad (o probabilidad) que el autor contempla; sin embargo, actúa en función de esa posibilidad, la acepta o muestra indiferencia.

Para que se configure el dolo eventual son necesarias dos condiciones (Caballero, 2023): 1. Componente cognitivo: mentalización del perjuicio; 2. Componente volitivo: acepta un posible daño sin decir expresamente “no”, se conforme. La diferencia con la

culpa consciente, en el dolo eventual es precisamente el elemento del querer y en la culpa consciente, el sujeto desea evitar el resultado (“puede pasar, pero confío en que no”). Dentro de las principales teorías, la doctrina ha elaborado varias teorías para detectar el dolo eventual: Teoría del consentimiento (o de la voluntad) (Gaibor & Bonilla, 2023): se establece cuando el sujeto, al advertir el riesgo, lo acepta con indiferencia como una posible consecuencia de la conducta; Teoría de la probabilidad: analiza si el autor tuvo en cuenta la probabilidad del resultado y si no, siguió adelante.

Teoría del riesgo: se acentúa la generación de un riesgo peligrosísimo y desproporcionado, contra el cual el sujeto elige actuar. En relación con los accidentes de tráfico, las actitudes vehiculares como conducir en estado de ebriedad, conducir a velocidades excesivas o conducir bajo la influencia de carreras ilegales crean tanto peligro que muchas veces los tribunales consideran que el conductor era consciente del peligro y lo aceptó voluntariamente. En los últimos tiempos, la jurisprudencia ha enfatizado que la conducta temeraria, en particular, si se unen agravantes como la reincidencia y el desprecio manifiesto de las normas de tránsito y el alto nivel de alcohol en el conductor, podría configurar el dolo eventual en lugar de mera culpa (Martín, 2026).

Aunque en teoría la diferencia resulta evidente, en la práctica resulta más difícil. Los jueces valorarían el estado mental del autor a partir de los elementos objetivos (gravedad del riesgo, circunstancias de la conducta, contexto, etc.), lo que exige una valoración probatoria cuidadosa y metódica. De manera que, la presencia del elemento volitivo en el autor debe examinarse cuidadosamente para determinar la existencia del dolo eventual. Es esencial distinguirlo de la culpabilidad consciente, para poder realizar una imputación penal justa y proporcional. En el caso de los delitos de tránsito, esta clasificación tiene especial importancia, puesto que los riesgos son muy graves, y la protección de la vida y la integridad de las personas es de especial importancia.

1.2. Tratamiento normativo y jurisprudencial del dolo eventual en los delitos de tránsito

Cabe mencionar que las infracciones de tránsito son reguladas en Ecuador, principalmente por el COIP. En general, los accidentes de tránsito que generan lesiones, o se traduzcan en la muerte de la persona, se catalogan como delitos culposos, que se producen si hay una conducta imprudente, desatenta, o irresponsable, sin intención de causar daño (COIP, 2014, arts. 27, 376 y 377). El COIP, no obstante, no regula expresamente el concepto de “dolo eventual” en su texto. Esta carencia causa grandes problemas en el ámbito judicial.

Conductas de alto riesgo, en las que el conductor se imaginó el escenario y lo ayudó, se suelen considerar culpa agravada. Esto dificulta, por una parte, la diferencia entre la culpa consciente (en la cual se “anticipa el riesgo, pero se confía en que no vaya a suceder”) y el dolo eventual (en el cual se "acepta el posible daño, y se procede de todos modos") (Mendoza & Gende, 2022). La Constitución requiere una aplicación coherente del derecho y una efectiva protección de los derechos, como la vida y la integridad personal (CRE, 2008, arts. 82 y 11.2). Sin criterios claros, se emiten resoluciones arbitrarias y desiguales en casos similares.

En la práctica judicial ecuatoriana predomina la tendencia a calificar estos hechos como culposos, incluso en situaciones graves como conducir en estado de embriaguez severa o participar en carreras ilegales. A pesar de los avances, aún no existe jurisprudencia que haga una distinción clara entre estas figuras (Salinas, 2023). Dentro de los criterios de la Corte Constitucional (CC), cabe hacer mención a la Sentencia No. 092-16-SEP-CC (2016) insiste en la obligación de los jueces de motivar adecuadamente sus decisiones, especialmente al clasificar la culpabilidad. Estos son los elementos que son cruciales para que la diferencia entre culpa y dolo eventual sea fundamentada en un estudio minucioso de los hechos, y no en intuición.

Asimismo, las sentencias No. 7-20-IS/22 (2022) y No. 34-17-IN/21 (2021) acentúan el valor de la seguridad jurídica, la uniformidad en los pronunciamientos y el principio de proporcionalidad de las penas. Todos ellos enfatizan la necesidad de ser más serios a la hora de reaccionar ante conductas que suponen una grave amenaza para la vida de los demás. En términos teóricos, este parece ser un enfoque que podría generar una respuesta penal inadecuada. Una conducta que afecta, en el marco de una gran irresponsabilidad, la vida ajena, es castigada con penas mucho más bajas, propias de la culpa. Esto ataca la efecto preventivo-disuasivo del Derecho Penal de comportamientos de muy alto grado de peligrosidad (Maza, 2025).

En otros sistemas jurídicos se han establecido criterios más precisos sobre la aplicación en delitos de tránsito del dolo eventual, en el que se propone que, si el actor cometía una imprudencia grave, no se puede calificar simplemente como un accidente, sino de un acto de aceptación del riesgo. Estas experiencias pueden servir de referencia útil para fortalecer la coherencia en Ecuador. Por lo que, es esencial que jueces, fiscales y abogados se apoyen en el COIP de forma sistemática, a la luz de los principios constitucionales y de la doctrina penal contemporánea. Cumpliendo con ello los diversos casos podrán ser analizados con mayor precisión, y se podrá determinar si la conducta se configura como “culpa” o “dolo eventual” (Mendoza & Gende, 2022).

En función de lo cual. en Ecuador aún hay vacíos interpretativos importantes entre el dolo eventual en los delitos de tránsito. Esto impacta en la coherencia del sistema penal, y la protección efectiva de la vida. Es de urgente necesidad, fortalecer tanto la doctrina, como la jurisprudencia, a fin de que se haga una mejor aplicación del derecho, justa, proporcional y predecible. previsibilidad, sino también indiferencia ante el resultado. No formula una teoría completa, pero allana el camino para el uso del eventual estándar en circunstancias extremas.

1.3. Análisis probatorio para la determinación del dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador

Para este estudio, se entiende por imputación objetiva el juicio normativo mediante el cual se atribuye un resultado a una conducta si esta ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se concreta en el resultado, violando el deber objetivo de cuidado (Castillo, 2022). Por su parte, la imputación subjetiva corresponde al análisis del elemento interno del agente, particularmente la forma de culpabilidad. El dolo eventual surge si se prevé, se acepta o se es indiferente a la posibilidad de un resultado perjudicial. La responsabilidad penal se establece en dos niveles: primero, la imputación objetiva, y segundo, el dolo eventual. Probar el dolo en accidentes de tránsito es difícil, puesto que resulta muy complejo demostrar la voluntad del conductor.

La intención no es evidente a simple vista; debe reconstruirse a partir de pruebas objetivas que permitan comprender el estado mental de la persona en el momento del incidente (Castillo, 2022). Por lo tanto, es crucial distinguir claramente entre negligencia consciente y dolo eventual mediante una evaluación adecuada de las pruebas. El sistema jurídico ecuatoriano se basa en el juicio sólido, que requiere una valoración completa, lógica y razonada de todas las pruebas. En este contexto, la prueba indicaría adquiere gran importancia, puesto que posibilita deducir la existencia del dolo eventual a partir de hechos objetivos correctamente verificados (Gaibor & Bonilla, 2023). De este modo, no se busca probar directamente la intención del autor, sino reconstruirla a través de indicios convergentes y coherentes.

Entre las principales evidencias en los delitos de tránsito destacan los peritajes técnicos, tales como los exámenes de alcoholemia, los informes de reconstrucción del accidente, los registros de velocidad, las grabaciones de cámaras de seguridad y los testimonios de testigos presenciales. Estos elementos permiten determinar las condiciones del suceso y el grado de riesgo generado por la conducta del conductor (Gaibor & Bonilla, 2023). Manejar bajo un estado de embriaguez grave constituye un

indicio relevante de dolo eventual, pues el conductor es consciente de la reducción de sus facultades y del alto riesgo que implica conducir en tales condiciones.

Si el contenido de alcohol en sangre supera notablemente los límites legales, puede inferirse una aceptación del riesgo (Maza, 2025). De igual forma, la velocidad excesiva, especialmente en zonas urbanas o muy concurridas, permite inferir que el conductor consideró conscientemente el peligro de causar un resultado grave (Castillo, 2022). Otras conductas como participar en competencias ilegales, ignorar deliberadamente las señales de tránsito o circular en sentido contrario también manifiestan la creación de riesgos significativos. Estos comportamientos, analizados de manera conjunta, sugieren una actitud de indiferencia ante el posible resultado lesivo (Mendoza & Gende, 2022).

Además, la conducta del conductor después del accidente (como huir del lugar, no ayudar a los heridos o intentar manipular la evidencia) puede proporcionar evidencia de la conciencia del conductor sobre la gravedad del evento, reforzando así la inferencia de la existencia de un dolo eventual (Gaibor & Bonilla, 2023). En este aspecto, los operadores de justicia requieren de criterios claros, metodológicos, que contemplen la dimensión del riesgo que generó el evento, el contexto en el que se produjo, la previsibilidad del resultado, y la actitud del conductor ante el peligro (Gaibor & Bonilla, 2023).

La presente investigación propone una metodología de análisis fundamentada en indicadores objetivos como el nivel de alcohol en sangre, la velocidad del vehículo, los antecedentes del conductor, el sitio del incidente y su comportamiento previo y posterior. Estos criterios deben valorarse de forma integral, nunca de manera aislada, siguiendo el principio de la sana crítica. En función de lo cual, la identificación del dolo eventual en los accidentes de tránsito exige una evaluación probatoria cuidadosa, ordenada y razonada. La aplicación coherente de criterios objetivos y la adecuada interpretación de los indicios facilitan la reconstrucción del elemento volitivo del autor y su diferenciación de la culpa consciente.

De esta forma, se contribuye a una acusación penal más equitativa, se fortalece la seguridad jurídica y se protege de mejor manera el derecho a la vida. La Corte Nacional de Justicia (CNJ) en Sentencia 17721-2019-00029 (2020) de la constituye una importante referencia establece que el elemento subjetivo puede basarse en pruebas circunstanciales. La decisión destaca que “conducir con un alto nivel de alcohol en sangre, velocidad muy superior a la legal, infracciones graves o reiteradas, etc. permite la deducción razonable de que el conductor no solo preveía el resultado, sino que, con conocimiento, incrementaba el riesgo de su realización”.

La importancia de realizar una evaluación exhaustiva, coherente y razonada de las pruebas se refuerza con las sentencias de la Corte Constitucional 115-17-EP/21 y 2706-16-EP/21. Todas las condenas deben basarse en una certeza más allá de toda duda razonable y todas las sanciones serían proporcionales a la gravedad del comportamiento.

Tabla 1. Debido proceso en resoluciones de Corte Constitucional

Caso	Análisis jurídico
SENTENCIA 115-17-EP/21	La Corte Constitucional abandonó el antiguo test de motivación y estableció que toda decisión debe contener fundamentación jurídica y fáctica suficiente, coherente y comprensible. Identificó deficiencias como inexistencia, insuficiencia y apariencia de motivación. La relevancia de este precedente con la temática de la investigación es que exige que una decisión sobre dolo eventual explique qué normas se aplican y cómo las pruebas demuestran conocimiento y aceptación del resultado. No sería suficiente mencionar alcohol, velocidad o gravedad del siniestro sin conectarlos razonadamente. En esta tesis exige que una decisión sobre dolo eventual explique qué normas se aplican y cómo las pruebas demuestran conocimiento y aceptación del resultado. No sería suficiente mencionar alcohol, velocidad o gravedad del siniestro sin conectarlos razonadamente.
SENTENCIA 2706-16-EP/21	La Corte declaró vulnerada la motivación porque las decisiones penales no respondieron argumentos relevantes de la defensa. Estableció que debe explicarse cómo la prueba demuestra tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad del procesado. Es especialmente pertinente en esta investigación porque una condena por dolo eventual debe justificar, mediante pruebas concretas, por qué el conductor conoció el riesgo y aceptó el posible

	resultado. También obliga al tribunal a responder la hipótesis defensiva de culpa consciente.

Fuente: Elaboración propia a partir de sentencias de la Corte Constitucional**.**

En observación a los criterios se concluye que la identificación del dolo eventual en los delitos viales necesita una evaluación probatoria cuidadosa y ordenada. La aplicación de criterios objetivos y señales significativas facilita la reconstrucción del elemento volitivo del autor y su diferenciación de la culpa consciente. Así, se favorece una acusación penal más equitativa y consistente, reforzando la seguridad jurídica y la salvaguarda del derecho a la vida. Se recomienda establecer protocolos periciales y estándares probatorios claros que orienten la valoración judicial y reduzcan la discrecionalidad en la calificación de conductas viales.

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Metodología de investigación

La investigación adopta un enfoque mixto que combina perspectivas dogmáticas y sociojurídicas. Esa combinación resulta idónea para abordar la figura del dolo eventual en los delitos de tránsito y para captar tanto la teoría como la práctica. El diseño metodológico integra métodos deductivo, analítico-sintético, comparativo e histórico-lógico con el fin de construir un marco explicativo sólido. Se incorporan técnicas documental, análisis de jurisprudencia y entrevistas semiestructuradas a operadores del sistema penal. Esta pluralidad metodológica aporta solidez y permite contrastar fuentes sin sacrificar el rigor académico. El lector percibe aquí una propuesta que busca equilibrio entre profundidad teórica y utilidad práctica. En definitiva, la metodología responde a la complejidad del objeto de estudio y a la necesidad de resultados aplicables.

La vertiente cualitativa examina las dimensiones normativas, doctrinales, jurisprudenciales y prácticas del problema en el contexto ecuatoriano. El análisis sitúa el fenómeno en su marco social, cultural e institucional (Medina et al., 2023). Se identifican patrones argumentativos, vacíos normativos y contradicciones en la aplicación judicial del derecho penal. La atención recae en la experiencia de fiscales y jueces frente a casos concretos de accidentes de tránsito. El propósito consiste en detectar fuentes de inseguridad jurídica y proponer criterios probatorios más claros y coherentes. Así se busca ofrecer soluciones que respeten los principios de proporcionalidad y legalidad. Esta perspectiva sociojurídica aporta una mirada cercana a la realidad cotidiana de los tribunales.

La dimensión dogmática se orienta a la interpretación sistemática de la letra de la ley y de los principios constitucionales y penales. El estudio articula la normativa del COIP con la doctrina nacional e internacional relevante. Sobre esa base se construye un marco teórico-conceptual que clarifica los elementos cognitivo y volitivo del dolo

eventual. La distinción entre dolo eventual y culpa consciente recibe especial atención para evitar equívocos en la calificación penal. El objetivo consiste en fortalecer el desarrollo doctrinal del derecho penal ecuatoriano (Vásquez, 2024). Con ello se pretende ofrecer herramientas conceptuales útiles para la práctica judicial. El aporte dogmático busca reducir la incertidumbre en la valoración de conductas viales complejas.

El componente comparativo contrasta el ordenamiento ecuatoriano con tradiciones de la Europa continental y de América Latina. Se analizan experiencias de Alemania, España, Colombia y Argentina para identificar buenas prácticas y criterios probatorios exitosos (Larenz, 2022). La comparación permite evaluar la viabilidad de adaptar soluciones al contexto normativo e institucional del Ecuador. La revisión histórica traza la evolución desde el Código Penal de 1971 hasta el COIP de 2014 y explica las causas de los vacíos interpretativos actuales (Vásquez, 2024). Ese recorrido facilita comprender por qué existen tensiones jurisprudenciales y doctrinales. La mirada comparada ofrece alternativas concretas para mejorar la coherencia normativa y judicial. Por tanto, la investigación propone medidas que respetan la identidad normativa del país.

En conjunto, los métodos y técnicas se articulan de forma interrelacionada para garantizar un análisis riguroso y multidimensional. La metodología evita una visión fragmentaria y facilita la transición de la teoría general del Derecho Penal a la realidad de los tribunales ecuatorianos. El trabajo persigue fines descriptivos, analíticos y propositivos con utilidad para operadores de justicia. Se aspira a ofrecer criterios probatorios unificados que reduzcan la discrecionalidad judicial y aumenten la seguridad jurídica (Lariguet, 2022). La investigación combina rigor académico con sensibilidad hacia las consecuencias sociales del derecho. Así, el estudio entrega propuestas concretas y aplicables para el sistema penal ecuatoriano. Los lectores hallan aquí un aporte pensado tanto para la academia como para quienes administran justicia (Guamán, Hernández, & Lloay, 2021).2.2. Técnicas e instrumentos de recolección de información

La técnica principal en la presente investigación es la investigación documental, de tipo bibliográfico y archivística, técnica fundamental en los estudios jurídico-dogmáticos y jurisprudenciales. Mediante esta técnica se realiza una revisión sistemática, crítica y exhaustiva de fuentes primarias y secundarias, lo que garantiza la rigurosidad científica del trabajo. Se incorporan normas de tránsito, reglamentos viales y resoluciones conexas emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito y la Corte Nacional de Justicia. La metodología articula doctrina, legislación y jurisprudencia para sustentar el análisis y fundamentar las conclusiones.

Tabla 2. Tipo de fuentes utilizadas en la investigación

Tipo de fuente	Concepto	Ejemplo
Fuentes primarias	Las fuentes primarias son aquellas que contienen información original y directa sobre el objeto de estudio. No interpretan otra fuente, sino que constituyen la base del análisis.	Constitución, leyes y reglamentos. Sentencias y resoluciones judiciales. Expedientes y documentos oficiales. Entrevistas estructuradas a especialistas en derecho penal y derecho de tránsito.
Fuentes secundarias	Las **fuentes secundarias** son aquellas que estudian, explican, interpretan o comentan las fuentes primarias.	Libros jurídicos y doctrina. Artículos científicos. Comentarios de jurisprudencia. Tesis de grado y posgrado. Manuales y obras académicas.

Fuente: elaboración propia en base a tipos de fuente.

Como complemento a la investigación documental se llevó a cabo un análisis de contenido en sentencias y expedientes judiciales que se seleccionaron. Con esta técnica cualitativa se lograron identificar patrones argumentativos recurrentes, los criterios de valoración probatoria, por los que los jueces valoran los hechos en los delitos de tránsito, las dificultades en la motivación de las resoluciones y los problemas comunes en la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en los delitos de tránsito. y reconstrucción de siniestros. El objetivo de estas entrevistas es captar la opinión de los expertos respecto a las dificultades de los jueces ecuatorianos para fijar el dolo eventual, pero también para recoger propuestas de lineamientos probatorios que enriquezcan el estudio parte propositiva.

Las entrevistas fueron realizadas de acuerdo con la normatividad ética de la universidad y la legislación ecuatoriana vigente, que, estableciendo los principios éticos de la investigación científica, los mismos que se han seguido en todas las entrevistas realizadas son: la información, protección de datos personales y voluntariedad de participación. La información obtenida se sistematizó en matrices de análisis categorial (normativa, doctrinal, jurisprudencial y probatoria), lo que permitió la triangulación y el análisis sistemático de la información.

2.2. Población y muestra

Se sigue una muestra probabilística debido a que el estudio es dogmático-jurisprudencial. Para el componente socio jurídico se estableció la siguiente unidad de análisis, en cuanto a la población: Para el componente socio-jurídico del estudio, se optó por adoptar como unidad de análisis a los jueces y fiscales que han intervenido en los procesos penales que se han tramitado delitos contra las normas de tránsito (lesiones y muerte causada por accidentes de tránsito). La población está constituida por todos los jueces y fiscales que conocen y han resuelto en la Unidad Judicial Pelileo (UJP) del Tribunal Judicial de Pichincha, así como de los abogados en ejercicio en materia de tránsito.

En lo que se refiere a la muestra: A raíz del carácter dogmático-jurisprudencial del estudio, se optó por una muestra no probabilística de tipo intencional o por criterio, que consta de tres jueces, un fiscal, y de tres abogados en ejercicio en materia de tránsito. Los criterios de inclusión son:

Tabla 3. Criterios de inclusion de los participantes

Numeración	Criterios
1	Ser juez, fiscal o abogado en libre ejercicio profesional, de conformidad con los perfiles previamente establecidos para la investigación.
2	Contar con experiencia profesional en Derecho Penal, Derecho de Tránsito o en la investigación, juzgamiento y patrocinio de delitos de tránsito.
3	Haber intervenido o tener conocimiento práctico de casos de tránsito con resultado de muerte o lesiones graves.
4	Poseer conocimientos relacionados con la valoración del elemento subjetivo de la conducta, especialmente sobre culpa consciente y dolo eventual.
5	Aceptar voluntariamente participar en la entrevista y autorizar el uso académico y confidencial de la información proporcionada.

Fuente: elaboración propia.

Como instrumento principal se empleó una guía de entrevista semiestructurada, integrada por preguntas abiertas orientadas a conocer la percepción de los participantes sobre el dolo eventual, las dificultades para diferenciarlo de la culpa consciente, los criterios probatorios aplicados, la posible influencia de los medios de

comunicación y las propuestas de lineamientos interpretativos. Para el registro de la información se utilizó la grabación de audio, previa autorización de cada participante, y su posterior transcripción literal. Las entrevistas se realizaron una vez obtenido el consentimiento informado, bajo los principios de voluntariedad, confidencialidad y protección de datos personales, conforme a las normas éticas de la Universidad y a la legislación ecuatoriana vigente.

Se controlará el principio de no poner en peligro a los participantes y el derecho a la retirada de la información que se entrega. Recolección documental: Acceso público a bases jurisprudenciales y repositorios oficiales. El análisis de la información recolectada se realizó bajo un enfoque cualitativo interpretativo, orientado a responder los objetivos de la investigación: examinar los fundamentos dogmáticos del dolo eventual, analizar su tratamiento normativo y jurisprudencial en Ecuador, y proponer criterios probatorios para su adecuada determinación en delitos de tránsito. El proceso de análisis siguió las siguientes etapas:

Toda la información recopilada (normativa, doctrinal, jurisprudencial y empírica) fue organizada en matrices de análisis categorial, utilizando herramientas como Microsoft Excel. Se crearon categorías principales y subcategorías, entre las que destacan: 1. fundamentos dogmáticos del dolo eventual y culpa consciente, 2. elementos cognitivos y volitivos, 3. Imputación objetiva e imputación subjetiva, 4. tratamiento normativo en el COIP, 5. análisis jurisprudencial (Corte Nacional de Justicia y Corte Constitucional), 6. indicadores probatorios objetivos (embriaguez, velocidad, fuga, reincidencia, etc.), 7. dificultades y vacíos en la práctica judicial, 8. criterios comparados con otros ordenamientos jurídicos.

2.3. Técnicas de análisis empleadas

La investigación emplea el análisis de contenido cualitativo en dos niveles: manifiesto, que examina las expresiones explícitas en sentencias y textos; y latente, que identifica significados implícitos, posturas ideológicas y argumentos subyacentes en las resoluciones judiciales. Este enfoque permite distinguir entre la literalidad de los enunciados y las estructuras interpretativas que orientan las decisiones jurisdiccionales. El análisis temático organiza los datos en categorías y núcleos conceptuales para reconocer relaciones, patrones y temas recurrentes, con especial atención a la distinción entre dolo eventual y culpa consciente. La codificación sigue fases de apertura, axial y selectiva, de modo que las categorías emergentes integran elementos cognitivos, volitivos e indicadores probatorios.

El análisis comparativo contrasta de forma sistemática la doctrina nacional e internacional, la norma con su jurisprudencia y los casos calificados como dolo eventual. La triangulación de fuentes (normativa, doctrinal, jurisprudencial y entrevistas) refuerza la validez y la confiabilidad de los hallazgos y reduce posibles sesgos en la interpretación. La organización y sistematización de la información se efectúa mediante Excel y software cualitativo (NVivo o ATLAS.ti). El análisis crítico-jurídico evalúa la coherencia de las decisiones judiciales con principios constitucionales como seguridad jurídica, proporcionalidad, igualdad ante la ley y protección del derecho a la vida. A partir de este conjunto de técnicas se formulan lineamientos probatorios y recomendaciones orientadas a fortalecer la uniformidad jurisprudencial.

Tabla 4. Dolo eventual en delitos de tránsito: análisis doctrinario comparativo y criterios de configuración

Enfoque	Autor/es	Resumen	Relación doctrinaria (Análisis propio)
¿Cómo debe configurarse el dolo eventual en delitos de tránsito?	**Roxin, C.** *Título: Derecho penal: Parte genereal.*	El texto plantea la teoría del consentimiento: el dolo eventual se configura cuando el autor prevé seriamente el resultado y lo acepta.	Si aplica. El autor manifiesta que la teoría del consentimiento es la base para manejar y entender el dolo eventual como aceptación consciente del riesgo.
	Jescheck, H.H. *Título: Tratado de derecho Penal.*	La investigación señala que el dolo eventual implica indiferencia frente al resultado previsto	La investigación refuerza la indiferencia frente al resultado previsto. Esta visión complementa la de Roxin, mostrando que no basta prever el riesgo.
¿Qué elementos probatorios acreditan la existencia del dolo eventual?	**Serrano Romero, J.** *Título: El dolo eventual en el derecho penal: últimas tendencias.*	El dolo eventual exige un elemento cognitivo (previsión) y uno volitivo (aceptación).	Si aplica. El autor estructura estos elementos como parte fundamental para construir criterios probatorios objetivos (alcohol, velocidad, reincidencia) para explicar la aceptación del riesgo en tránsito.
	Silvia Sánchez, J.M. *Título: La expansión del Derecho penal*	Vincula al elemento volitivo y cognitivo para enfatizar en la proporcionalidad de la sanción.	Si aplica. Este aporte permite verificar la proporcionalidad de la pena, su aporte es clave porque muestra que tratar como culposo lo que es el dolo eventual afectaría a la seguridad jurídica.
¿Conducir bajo intensa embriaguez implica aceptar conscientemente un riesgo inaceptable?	**Maza Burneo, P. P.** *Título: Vulneración de la proporcionalidad frente al artículo de muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad y el homicidio.*	Conducir en estado de profunda embriaguez no es accidente, sino aceptación de riesgo consciente.	Si aplica. El dolo eventual debe constituirse cuando el autor conduce bajo efectos severos de alcohol.
	Jiménez de Asúa, L. *Título: Tratado de derecho Penal*	La responsabilidad de manejar bajo efectos del alcohol no elimina la responsabilidad penal, sino que agrava la previsión de riesgo	Si aplica. Se afirma que la embriaguez no desvirtúa la responsabilidad, mostrado que la doctrina siempre toma

	en cuenta la embriaguez como un factor grave.

Fuente: elaboración propia.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a jueces

Tabla 5. Tabulación de respuestas de los jueces

Pregunta	Dr. Marco Andrade	Dr. Juan Martínez	Dr. Walter Herrera	Análisis
1. ¿Cómo evalúa usted si el conductor "aceptó" el resultado o solo confió en evitarlo?	Es valorada principalmente la culpa (negligencia, imprudencia). El dolo ex ante y oficio de hacer daño.	Los delitos de tránsito son culposos. El dolo eventual implica aceptar conscientemente el riesgo (ej. conducir ebrio).	Los accidentes de tránsito son culposos en el sentido que no se cumplió el deber objetivo de cuidado. No hay dolo eventual en el COIP.	Consenso: Los delitos de tránsito son actos de naturaleza culposa. El dolo eventual es excepcional y difícil de configurar.
2. ¿Qué indicios objetivos utiliza para demostrar el elemento volitivo (aceptación del resultado)?	Informes de reconocimiento del lugar, testimonios y agravantes (alcohol, velocidad – art. 374 COIP).	Conocer la prohibición legal y haga la misma acción (embriaguez).	Testimonios, opinión de expertos e información de antecedentes (con fines maliciosos). En tránsito: solo inobservancia del deber cuidado.	Se priorizan los elementos objetivos (pericias y testimonios). En tránsito predomina la culpa.
3. ¿Considera que la huella de frenado puede desvirtuar la existencia de dolo eventual?	Indica una intención de evitar, pero no es dolo. Depende del estado del vehículo.	No es determinante. Sirve como causa basal en pericias.	En estado de ebriedad, no hay relevancia. Debe ser valorado con conjunto de pruebas.	No es una prueba decisiva. Requiere análisis integral.
4. ¿Cuáles son los principales obstáculos que enfrenta al tipificar un caso como dolo eventual?	El principio de legalidad, con el que se juzga la culpa en tránsito.	Doctrinario y jurídico: el COIP determina que son culpables. Requiere reforma.	El dolo eventual en tránsito siniestros es inexistente en el COIP.	El principal impedimento es el carácter culpable de la ley y el principio de legalidad.

5. ¿Cree que la jurisprudencia actual de las altas cortes ofrece pautas claras para aplicarlo?	Sí, hay análisis profundo que la Corte Nacional.	No ofrece un estándar claro para dolo eventual en tránsito.	Sí, existe jurisprudencia nacional, constitucional e interamericana.	Posiciones mixtas: No hay pautas específicas, ni pautas generales, ni pautas suficientes para tránsito.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas (2026).

3.1.2. Análisis parcial de entrevistas realizadas a los jueces

Los tres magistrados de la Unidad Judicial Pelileo del Tribunal Judicial de Pichincha coinciden en que las infracciones de tránsito en el ordenamiento jurídico ecuatoriano revisten, en su mayoría, carácter culposo. Todos sostienen que dichas infracciones obedecen, principalmente, al incumplimiento del deber objetivo de diligencia que corresponde a todo conductor. El dolo eventual aparece como figura excepcional y de aplicación restringida; exige, según los entrevistados, una predisposición del autor al resultado ilícito (muerte o lesiones) que el sujeto asume de manera consciente y deliberada. El Dr. Marco Andrade afirma que una persona no actúa con intención de matar, incluso en estado de ebriedad, por lo que la culpabilidad (negligencia, imprudencia o incompetencia) difiere claramente de la intención.

El Dr. Juan Martínez plantea una distinción conceptual: las infracciones de tránsito poseen naturaleza esencialmente negligente, mientras que el dolo eventual implicaría la aceptación consciente de un riesgo extremo de causar un resultado perjudicial. Martínez añade que el conocimiento del riesgo trasciende la mera conciencia de la prohibición legal (por ejemplo, conducir bajo efectos del alcohol). No obstante, advierte que la normativa vigente (en particular el Código Orgánico Integral Penal) clasifica expresamente estas conductas como negligentes, lo que dificulta su reclasificación como actos intencionales sin reforma legal.

El Dr. Walter Herrera subraya la diferencia ontológica entre delitos intencionales y delitos negligentes: los primeros presuponen la intención de causar daño, como en un homicidio con arma de fuego; los segundos derivan del incumplimiento de normas y reglamentos de cuidado. Herrera reconoce la posibilidad de una línea divisoria muy delgada en circunstancias excepcionales, por ejemplo, en conductas de alta velocidad en zonas urbanas, pero mantiene que el acto de conducir tiende a predisponer la calificación como conducta culpable más que intencional. Una dimensión transversal en las entrevistas es la centralidad del deber objetivo de diligencia como estructura normativa de la responsabilidad en materia de tránsito.

Este deber comprende respetar límites de velocidad, mantener el vehículo en condiciones seguras (neumáticos, frenos), abstenerse de conducir bajo la influencia de alcohol u otras sustancias y conservar atención a las condiciones de la vía. La vulneración de este deber configura culpabilidad sin necesidad de acreditar un elemento subjetivo más grave, de modo que la valoración probatoria se orienta a la comprobación del incumplimiento y sus consecuencias. En relación con la prueba, los magistrados coinciden en que el impedimento negativo no constituye, por sí solo, prueba concluyente de dolo eventual; puede indicar una maniobra para eludir responsabilidades, pero requiere cotejo con peritajes mecánicos, toxicológicos y reconstrucciones de hechos.

En casos de intoxicación, la relevancia probatoria aumenta debido a la afectación de las capacidades psicomotoras, lo que incide directamente en la aptitud para conducir y en la percepción del riesgo. Los magistrados consideran que la prueba toxicológica adquiere carácter determinante cuando demuestra alteración significativa de funciones cognitivas y motrices. Finalmente, advierten la ausencia de regulación clara del dolo eventual en el tránsito y sostienen que la solución no reside en una interpretación extensiva que vulnere la seguridad jurídica; proponen una reforma legislativa que establezca criterios precisos, factores agravantes y parámetros probatorios para garantizar uniformidad y respeto al principio de legalidad.

3.2. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a ficales

Tabla 6. Tabulación respuestas de las entrevistas a fiscales

Pregunta	Dr. Cesar López (Fiscal de Tungurahua)	Análisis
1. ¿Bajo qué criterios iniciales decide imputar dolo eventual en lugar de un homicidio culposo?	Los delitos de tránsito son culpables. Se excluye la dolosa.	Tendencia muy fuerte a considerarlo culposo.
2. ¿Cómo construye la teoría del caso para demostrar que el conductor "aceptó" el resultado fatal?	Estructurado con elementos de convicción: (aversión de testigos, pericias). No es basada en la aceptación subjetiva.	Enfoque objetivo y probatorio.
3. ¿Qué pruebas periciales (físicas, mecánicas, toxicológicas) considera indispensables para sustentar el dolo eventual?	No existe dolo en materia de tránsito, sino falta de deber objetivo de cuidado.	Estudios toxicológicos, mecánicos y de reconocimiento in situ.
4. ¿De qué manera el análisis del comportamiento posterior del conductor (ej. darse a la fuga o no frenar) ayuda a sostener su acusación?	El abandono del lugar es un agravante, no elemento de dolo.	No transforma la calificación a dolosa.
5. ¿Cuáles son los principales motivos por los cuales los jueces degradan la acusación de dolo eventual a homicidio culposo?	Porque la conducta tiene naturaleza culposa (falta de cuidado).	Consistencia con la tipificación legal.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas (2026).

3.2.1. Análisis parcial de entrevistas realizadas a los fiscales

Se verifica que el Fiscal de Tungurahua, Dr. César López, tiene una posición clara, uniforme y contundente sobre la calificación jurídica de los siniestros de tránsito. Para el fiscal, estos hechos, por la naturaleza jurídica de los mismos, son delitos culposos, por lo que serían investigados, acusados y juzgados como tales. Afirma rotundamente que "dentro de la investigación en materia de tránsito, son delitos de naturaleza culposa. Eso obviamente, significa que están fuera de la esfera de un hecho premeditado o doloso". En este lugar se basan los principios del dolo y culpa de la distinción clásica.

El dolo requiere una voluntad orientada a la realización del resultado antijurídico (o, en el caso de dolo eventual, la mera comprensión del riesgo de que lo antijurídico se realice), mientras que los delitos de tránsito suelen referirse a la falta de previsión, atención o del cumplimiento del deber objetivo de cuidado. El Fiscal llama la atención sobre el hecho de que estos hechos se basan en una negligencia, imprudencia, impericia y no en una voluntad subjetiva de asumir el daño. En el plano de la teoría del caso, el Dr. López dice que es una construcción a partir de elementos de convicción objetivos, no de elementos subjetivos de aceptación de los resultados.

No debe basarse solamente en la parte informativa policial (que es informativo), sino en su conversión en prueba, en la aversión de los agentes de tránsito y, sobre todo, en las pericias técnicas: toxicológicas, mecánicas, lugar de los hechos y reconstrucción de accidentes. Esta implícita consolidación de la objetivización y la técnica en el campo de tránsito, lo que refuerza el carácter objetivo y técnico de la investigación en el campo del tránsito. Sobre las pruebas periciales indispensables, el fiscal nuevamente señala que “en los hechos culposos” las pericias “no se dirigen a la investigación de un elemento doloso volitivo”, sino a “la demostración de la inobservancia del deber objetivo de cuidado” (velocidad inadecuada, etc., estado etílico, mal estado mecánico del vehículo, etc.).

En cuanto al posterior comportamiento del conductor (por ejemplo, sumar la fuga o no frenar), el Dr. López insiste: No existe el dolo eventual con estos comportamientos. El hecho de que el lugar de los hechos haya sido abandonado, es una mera agravante de la pena, pero no puede convertir el hecho en doloso. Es una distinción fundamental, porque si se amplía la interpretación podría infringir el principio de legalidad.
Al final, “cuando se explica por qué el juez suele transformar la acusación de dolo eventual en homicidio culposo” el fiscal señala que “la conducta tiene en sí misma naturaleza evidentemente falta del objetivo de cuidado, o sea es culposo y se desvincula, pues, esa conducta de la existencia dolosa”.

No es un error judicial, sino el uso correcto de la norma en vigencia, que tipifica expresamente los siniestros de tránsito dentro de la categoría culposa (artículo 374 y concordantes COIP), con los agravantes que se le atribuye. Las implicaciones de esta postura son positivas: fomenta la seguridad jurídica al evitar que se califiquen los hechos de forma forzada (lo que podría generar nulidades), promueve un análisis técnico y objetivo en lugar de subjetivo, y reconoce que, si ciertos comportamientos son socialmente muy reprochables (conducir ebrio, carreras ilegales, velocidad extrema), la solución no es estirar el dolo eventual, sino aplicar correctamente los agravantes que ya prevé la ley y, si es necesario, impulsar reformas legislativas que regulan expresamente esta figura.

En función de lo cual, la doctrina del Dr. López es garantía y positivista: se detiene a la literalidad y sistemática del COIP, y se enfatiza la culposidad de los delitos de tránsito. El dolo eventual, salvo que se trate de excepciones muy particulares y extremas, no se adapta ni conviene al ordenamiento jurídico vigente en Ecuador, en el marco del calificado siniestro vial. El dolo eventual no es procedente ni parece adecuado en el actual ordenamiento jurídico ecuatoriano, en el contexto de los Siniestros Viales calificados, salvo que se trate de excepciones muy particulares y extremas.

3.3. Presentación y análisis de resultados de las entrevistas a abogados especialistas en tránsito

Tabla 7. Tabulación respuestas de los abogados especialistas en tránsito

Pregunta	Dr. Jordy Molina	Dr. Andrés Gutiérrez	Dr. Mauricio Villaruel	Análisis
1. ¿Cómo suele reaccionar la defensa ante la imputación de dolo eventual en estos casos?	Desvirtuar cualquier elemento probatorio del accidente de tránsito.	Desvirtuar cualquier elemento determinado de la causa del siniestro mediante técnicas de litigio.	Se defiende el elemento subjetivo del tipo penal, sosteniendo que, en el delito de tránsito, solo hay delito culposo, por disposición expresa del COIP. Se hace énfasis en el principio de legalidad y tipicidad.	Enfoque defensivo: Desvirtuar la prueba.
2. ¿Cuáles son las defensas más comunes que plantean los abogados de los procesados ante esta calificación jurídica?	Centrándose en pericias de reconocimiento del lugar de los hechos.	Centrarse en las pericias realizadas para cuestionar la culpabilidad.	En el control de imputación o formulación de cargos, se enfoca en la prueba de que el delito es culposo, que no puede aplicar doctrina que no la tipifica. Uso de pericias técnicas.	Uso intensivo de prueba pericial.
3. ¿Considera que la huella de frenado puede desvirtuar la existencia de dolo eventual?	No, existen otros factores viales y humanos.	No, intervienen múltiples factores viales, humanos y mecánicos.	Podría ser una prueba de descarga si usted muestra alguna respuesta, pero no es definitiva. Depende de la velocidad y otros factores. No siempre existe huella.	Consenso: no es una prueba suficiente.
4. ¿Cuáles son los principales motivos por los cuales los jueces degradan la	Dolo eventual en tránsito, no está contemplado en la legislación ecuatoriana (mire, por ejemplo, el artículo 209 del	En Ecuador no existe el concepto de conducir bajo los efectos del alcohol; se considera “culposo”, incluso si estás borracho.	Principalmente porque el dolo eventual no está tipificado en los delitos de tránsito (Arts. 371, 376 y 377 COIP). Todo	Principio de legalidad y tipificación culpable.

acusación de dolo eventual a homicidio culposo?	Código Civil). Lo diferencia, Perú sí (Perú sí lo hace).		se mantiene dentro de la Sección de Delitos Culposos.	
5. ¿Siente que la presión social o mediática influye en la fiscalía al acusar por dolo eventual?	Sí, tiene impacto en Fiscalía y jueces.	Sí, la prensa ejerce presión política sobre la Fiscalía y los jueces.	Sí influye. Proponer cambiar la legislación para distinguir entre conducir en estado de ebriedad o drogado y tener la culpa.	Factor relevante en la práctica.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas (2026).

3.3.1. Análisis parcial de entrevistas realizadas a abogados especialistas en tránsito

Los tres especialistas en derecho de tránsito entrevistados comparten un enfoque pragmático de la defensa legal. Ambos coinciden en un punto fundamental: la ley ecuatoriana carece de regulaciones explícitas sobre la intencionalidad en las infracciones de tránsito. Este es el pilar de su estrategia de defensa y el argumento que los jueces suelen aplicar para desestimar cualquier intento de clasificar el homicidio negligente o las lesiones corporales como intencionales. El ataque sistemático a los fundamentos del caso de la fiscalía es clave para la defensa si uno de los litigantes es acusado de intencionalidad. Esto implica el uso intensivo de argumentos legales que cuestionan la validez de los informes técnicos, en particular los relacionados con la investigación.

Como afirma el Dr. Andrés Gutiérrez, la defensa legal “se centrará en demostrar o emplear cualquier técnica procesal que refute cualquier elemento determinado en el accidente de tránsito”. El Dr. Mauricio Villaruel afirmar que, en el Derecho de Tránsito, no se admite el dolo eventual porque el COIP (en el artículo 20, fundamental) no lo contempla, por lo que se predica por principio de legalidad y tipicidad. 371, 376 y 377). Aunque respetan las defensas más comunes, tanto fiscales como jueces enfatizan la importancia de centrarse en el informe pericial. Es que los accidentes de tránsito, por su naturaleza, son culpables, por eso, la defensa debe enfocarse en demostrar el incumplimiento del deber objetivo de diligencia (velocidad, intoxicación, estado del vehículo) y no en tratar de negar una supuesta aceptación consciente del resultado.

El Dr. Jordy Molina señala que debe preverse un intento de calificar el cargo como dolo eventual (temeridad), afirmando que “el enfoque más común debe basarse en los elementos contenidos en los informes periciales”. Respecto a las huellas de frenado, existe un acuerdo total: no niegan, por sí solas, la existencia de dolo eventual. El Dr. Villaruel explica que una vez que demuestren alguna reacción, servirán como evidencia de descargo, aunque no siempre existe y su valor es limitado. Tanto Molina como Gutiérrez creen que intervienen múltiples factores (de la vía, humanos, mecánicos y

ambientales) que limitan el valor probatorio que se puede extraer de la prueba de forma aislada.

Afirma Gutiérrez que “hay otros factores de la vía, otros factores humanos o factores que entran en juego en un accidente de tránsito”, El elemento volitivo (voluntad y aceptación del resultado) no solo se ve afectado por la presencia de marcas de derrape, sino que también es de vital importancia que el vehículo reaccione posteriormente, debido a reflejos residuales, una falla mecánica o incluso una reacción tardía en estado de embriaguez. Al justificar la conversión del cargo de dolo implícito a homicidio culposo, los abogados enfatizan los principios de legalidad y clasificación del COIP. Otros sistemas jurídicos (como el peruano) consideran el concepto de negligencia, sabiendo que, en Ecuador, la negligencia es la clasificación predominante.

El Dr. Gutiérrez destaca que “el debate ético y jurídico que surge cuando un individuo, al momento de conducir, es consciente de que está exponiendo a otros a un riesgo mayor del que permite la ley, es difícil de subestimar”, y que “esto no lo coloca automáticamente en la categoría de dolo implícito según la ley nacional”. Uno de los puntos en los que hay coincidencias entre los tres entrevistados es el papel de la presión social y mediática. Los doctores Villaruel, Molina y Gutiérrez coinciden en que esta presión tiene un "notable" impacto en la Fiscalía, en el momento que formula la imputación por dolo eventual. El Dr. Villaruel enfatiza la exigencia de la sociedad en la exigencia de mayor proporcionalidad en las sanciones, y pide una reforma legal inmediata para diferenciar estos actos de la culpa común.

La defensa, sin embargo, se vuelve muy técnica, en lugar de los argumentos jurídicos abstractos, se pone en duda la prueba. Exhortar a Fiscalía y jueces a no dejarse arrastrar por la opinión pública. También evidencian un riesgo real: judicialización mediática de los accidentes de tránsito, con el consecuente impacto en el sistema judicial, independencia y objetividad. Con los jueces y fiscales coincidían en la necesidad de una reforma de la ley que determine con claridad el dolo eventual en tránsito, para quitar la discrecionalidad y la incertidumbre. De manera que, los abogados Jordy Molina, Andrés Gutiérrez y

Mauricio Villaruel presentan una visión defensiva y realista: “Ante la falta de una definición legal de intencionalidad en materia de tránsito, la mejor estrategia es desentrañar la evidencia técnica, enfatizar los actos negligentes y resistir la presión extrajudicial.

Su análisis complementa y enriquece las posiciones de los jueces y la fiscalía; completa un panorama que revela cierto grado de consenso doctrinal y práctico respecto a dificultad de la aplicación del dolo eventual en los siniestros viales en el actual ordenamiento jurídico ecuatoriano.

3.4. Análisis general de los resultados

El análisis de los resultados de las entrevistas con los tres jueces de la Unidad Judicial de Pelileo, el fiscal de la Fiscalía de Tungurahua y los dos especialistas del ejercicio privado de la abogacía indica un considerable acuerdo entre los profesionales del derecho respecto a la clasificación jurídica de las infracciones de tránsito en la legislación ecuatoriana. Esta convergencia práctica en el presente caso ayuda a comprender el problema estructural del concepto de dolo eventual en los accidentes de tránsito. Los tres grupos coinciden en que las infracciones de tránsito del COIP (especialmente el homicidio culposo y las lesiones por negligencia, artículos 374 y siguientes) son predominantemente negligentes.

Nacen de la desobligación del deber de cuidado que el conductor tiene respecto a los demás y se expresan en conductas como manejar con alcohol en la sangre, exceso de velocidad o en competencia de carreras ilegales. Los jueces enfatizan que no se puede demostrar una “voluntad directa de causar daño”, sino que, la falta de cumplimiento de las normas básicas de prudencia. El fiscal López agrega a esta idea: Los accidentes de tránsito no son actos premeditados. No se puede basar la teoría del caso en una convicción subjetiva acerca del resultado aceptado, sino en hechos objetivos (informes toxicológicos, mecánicos y de la escena). Esta visión coincide con la de los jueces, quienes, en última instancia, buscan reclasificar el delito como dolo implícito, en virtud del principio de legalidad (nullum crimen, nulla poena sine lege).

Los abogados Jordy Molina, Andrés Gutiérrez y Manuel Villaruel corroboran esta realidad jurídica: en el ordenamiento jurídico ecuatoriano no existe una disposición expresa sobre dolo implícito en infracciones de tránsito. Su defensa distorsionará la evidencia técnica, enfatizando sistemáticamente la culpabilidad de los hechos, y especialmente los informes periciales, para probar negligencia o imprudencia en el resultado perjudicial, en lugar de una aceptación del riesgo. Esto contrasta con las teorías presentadas en el marco teórico. La doctrina jurídica (Roxin, 2015; Caballero, 2023; Gaibor & Bonilla, 2023; Cervin et al., 2025) requiere dos elementos concurrentes: cognitivo (previsibilidad del

resultado) y volitivo (aceptación o indiferencia ante el riesgo). En Ecuador, la jurisprudencia interpreta estos elementos de forma muy restrictiva.

Los profesionales del derecho comprenden teóricamente la diferencia entre dolo eventual (dolo temerario) y culpa consciente (negligencia consciente), pero en la práctica, rara vez utilizan estas distinciones en materia de tránsito. Los entrevistados priorizan la clasificación de negligencia basada en la falta del deber objetivo de cuidado, incluso en conductas de alto riesgo (intoxicación severa, exceso de velocidad o carreras callejeras ilegales) que la doctrina jurídica y la jurisprudencia comparada (Martín, 2026) podrían clasificar como casos apropiados de dolo eventual (dolo temerario), en virtud de la teoría del consentimiento o la teoría del riesgo.

La huella de frenado es un claro ejemplo de esta disonancia: en teoría, el conjunto de elementos convergentes permite evaluar el elemento volitivo en su totalidad, mientras que los profesionales lo interpretan más como un intento de evitar el resultado, lo que debilita la configuración del dolo eventual. Conductas como la fuga o reincidencia, tienen carácter agravante de culpabilidad, pero no vinculatorio de aceptación del riesgo. Los dos grandes problemas son el normativo, en el COIP, el carácter culpable de estas infracciones, y el jurisprudencial, que no hay directrices claras de la Corte Nacional. Los jueces admitirán que en casos extremos la línea es muy delgada, pero preferirían considerarlos culpables para asegurar la seguridad jurídica y evitar nulidades.

Otra característica que se desprende de las entrevistas (y particularmente de los abogados) es la presión mediática y social. La prensa y las redes sociales influyen en la Fiscalía, que a su vez promueve acusaciones de dolo, las cuales los jueces desestiman. Este fenómeno genera una contradicción entre los valores de objetividad y legalidad y la opinión pública. Dentro de las implicaciones del estudio: En el ámbito judicial: se privilegia el principio del debido proceso y el positivismo, basado en la interpretación literal de la ley. Esto reduce las posibilidades de anulación; sin embargo, en casos más graves, puede generar una sensación de impunidad social; En el ámbito judicial: existe una falta de reglamentación específica y no hay precedentes vinculantes.

En cuanto a la reforma legislativa: Existe un consenso implícito sobre la necesidad de reformar la ley, para establecer los requisitos del dolo eventual de forma clara, taxativa, proporcional, que permitan diferenciarlo de la culpa grave. De manera que, en el contexto actual, en Ecuador, la calificación culposa predominante en los delitos de tránsito, incluso en los más socialmente reprochables, y de alto riesgo. El dolo eventual es una excepción que es muy difícil de aplicar, porque no existe el esquema normativo actual que lo mencione expresamente. Es imprescindible que se lleve a cabo un debate legislativo y doctrinal profundo, en el que se encuentre el equilibrio entre el deber de proteger los bienes jurídicos “vida e integridad física”, y el resto de garantías del Estado de Derecho, en especial el principio de legalidad y la seguridad jurídica.

CONCLUSIONES

- Se analizó la figura del dolo eventual en los delitos de tránsito y concluyó que, aunque la doctrina reconoce los elementos cognitivo y volitivo como esenciales para su configuración, la práctica ecuatoriana predominó en la calificación culposa por la dificultad probatoria para demostrar la aceptación voluntaria del resultado. La ausencia de una tipificación expresa en el COIP y la literalidad extrema del principio de legalidad obligaron a fiscales y jueces a preferir la imputación por culpa, lo que generó respuestas penales menos proporcionales frente a conductas de alto riesgo (ebriedad grave, carreras ilegales, velocidades extremas). En consecuencia, la investigación confirmó la necesidad de criterios probatorios más precisos y de una reforma normativa que reduzca la incertidumbre en la calificación penal.

- Se fundamentó jurídicamente los estándares de valoración judicial y determinó que la prueba circunstancial integrada y la valoración integral de indicios constituyeron vías legítimas para acreditar el elemento subjetivo, siempre que se respetaran la legalidad y la debida motivación. El estudio mostró que factores convergentes como alto contenido de alcohol en sangre, velocidad excesiva, participación en competencias ilegales, conducta posterior al siniestro, adquirieron valor probatorio solo cuando se analizaron de forma conjunta con peritajes mecánicos, toxicológicos y de reconstrucción. Por ello, se concluyó que la doctrina y la jurisprudencia deben traducirse en pautas probatorias que limiten la discrecionalidad y aumenten la previsibilidad de las decisiones judiciales.

- Se caracterizó los elementos distintivos entre culpa consciente y dolo eventual y estableció que la diferencia esencial residió en el componente volitivo: la culpa consciente implicó confianza en que el resultado no se produciría, mientras que el dolo eventual implicó aceptación o indiferencia ante la posibilidad del resultado lesivo. La investigación verificó que la huella de frenado, los registros de velocidad o un solo indicio aislado no bastaron para inferir la aceptación del riesgo; por el

contrario, la inferencia del querer exigió indicios convergentes y razonados. En suma, la caracterización permitió definir reglas de inferencia que orientaron la valoración judicial hacia conclusiones más coherentes y justificadas.

- Se formuló una propuesta metodológica de valoración probatoria y concluyó que la implementación de protocolos periciales y criterios de inferencia unificados facilitó la reconstrucción ordenada del estado mental del autor y redujo la dependencia de pruebas aisladas. La propuesta integró indicadores objetivos (nivel de alcohol, velocidad, antecedentes, lugar del incidente, conducta previa y posterior) y reglas de ponderación que permitieron a fiscales y jueces emitir decisiones más coherentes, proporcionales y respetuosas de los derechos constitucionales. Finalmente, se concluyó que la adopción de dichos protocolos contribuyó a mejorar la seguridad jurídica y la previsibilidad en la calificación de los delitos de tránsito.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda a las universidades y escuelas de posgrado en Derecho, se recomienda la inclusión de módulos en el área de Derecho Penal y Criminología, en los que se trata de la distinción dogmática entre dolo eventual, y culpa consciente, con énfasis en lo práctico de los delitos de tránsito. En lo que respecta, también se recomienda la creación de guías didácticas y casos prácticos que puedan ser utilizados por los estudiantes y los operadores de justicia para practicar la identificación de los elementos cognitivos y volitivos en supuestos reales de conducción riesgosa.

- Se sugiere a la Corte Nacional de Justicia y a la Corte Constitucional recomendar la emisión de un pronunciamiento conjunto o un precedente obligatorio (jurisprudencia vinculante) que ponga en claro pautas claras y uniformes para la calificación del dolo eventual en los delitos de tránsito. Se sugiere a la Asamblea Nacional, en el COIP, que establezcan supuestos agravados (consumo de alcohol, carreras no registradas, reincidencia, etc.) en los que procede la aplicación del presente catálogo, siempre respetando el principio de legalidad.

- Se exhorta a la Fiscalía General del Estado y al Consejo de la Judicatura que elaboren un protocolo de investigación y valoración probatoria específico para los delitos de alto riesgo en el ámbito del tránsito. Este protocolo debe incluir elementos objetivos para la inferencia del elemento volitivo (alcohol en sangre, velocidad, tipo de conducta, conducta posterior, etc.); Pericias toxicológicas, mecánicas, de reconstrucción de accidentes y psicológicas obligatorias (según sea necesario); La valoración conjunta de los indicios bajo el principio de sana crítica, evitando que pruebas aisladas (como la huella de frenado) sean determinantes.

BIBLIOGRAFÍA

Asamblea Nacional Constituyente. (25 de enero de 2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.* Quito: LexisFinder. Obtenido de CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR: file:///C:/Users/USUARIO/OneDrive/Documentos/CARREA%20DE%20DERECHO/SEGUNDO%20CICLO/DERECHO%20CONSTITUCIONAL/CONSTITUCION%20DEL%20ECUADOR.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal (COIP).* Registro Oficial Suplemento N.º 180, 10 de febrero de 2014. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Caballero, N. (2023). El dolo eventual en el Derecho penal paraguayo. *Revista Internacional de Investigación e Innovación en Gobierno*(1), 82-110. Obtenido de https://revista.ucsa-ct.edu.py/ojs/index.php/ucsa/article/view/117

Castillo, W. (2022). El dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador. *Digital Publisher*. Obtenido de https://www.593dp.com/index.php/593_Digital_Publisher/article/view/1447

Cervin, S., Cruz, M., & Meza, K. C. (2025). Dolo eventual versus culpa con representación por mala praxis médica. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, 6*(4), 143-159. doi:https://doi.org/10.56712/latam.v6i4.4256

Corte Constitucional del Ecuador. (2016). Sentencia No. 092-16-SEP-CC (Caso No. 0210-15-EP). https://www.corteconstitucional.gob.ec

Corte Constitucional del Ecuador. (2017). Sentencia No. 115-17-SEP-CC. https://www.corteconstitucional.gob.ec

Corte Constitucional del Ecuador. (2021). Sentencia No. 34-17-IN/21 (Caso No. 34-17-IN). https://www.corteconstitucional.gob.ec/sentencia-34-17-in-21/

Corte Constitucional del Ecuador. (2021). Sentencia No. 9-19-CN/21 (Caso No. 9-19-CN). https://www.corteconstitucional.gob.ec/sentencia-9-19-cn-21/

Corte Constitucional del Ecuador. (2016). Sentencia No. 092-16-SEP-CC. https://www.corteconstitucional.gob.ec

Corte Constitucional del Ecuador. (2021). Sentencia No. 34-17-IN/21. https://www.corteconstitucional.gob.ec

Corte Constitucional del Ecuador. (2022). Sentencia No. 7-20-IS/22. https://www.corteconstitucional.gob.ec

Corte Nacional de Justicia. (2020). *Sentencia No. 17721-2019-00029.* https://www.cortenacional.gob.ec

Gaibor, I., & Bonilla, D. (2023). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, 50*(133), 243-270. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-38862020000200243

Guamán, K., Hernández, E., & Lloay, S. (2021). El proyecto de investigación: la metodología de la investigación científica o jurídica. *Revista Conrado, 81*(17), 163-168. Obtenido de https://conrado.ucf.edu.cu/index.php/conrado/article/view/1882

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2022). Metodología de la investigación (Vol. 4). McGraw-Hill Interamericana. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/38911499/Sampieri-libre.pdf

Larenz, K. (2022). *Metodología de la ciencia del derecho (2ª ed. reimp.).* Editorial Ariel.

Lariguet, G. (2022). *Metodología de la investigación jurídica: Propuestas contemporáneas.* Editorial Brujas.

Martín, R. (2026). (2026). El delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida (art. 381 CP): fronteras con el dolo eventual homicida. *Revista de la Universidad de Granada*. https://revistacugc.es/article/view/8385

Maza, P. (2025). Análisis del dolo y la culpa: Mirada crítica al homicidio y a la muerte por accidente de tránsito en embriaguez. *Revista Latinoamericana de Derecho y Ciencias Sociales*.

Medina.; et al. (2023). *Método mixto de investigación: Cuantitativo y cualitativo.* Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú.

Mendoza, T., & Gende, C. (2022). El dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador. *Digital Publisher CEIT, 7*(5), 239-255. doi:https://doi.org/10.33386/593dp.2022.5-3.1447

Roxin, C. (2015). *Derecho penal. Parte general. Tomo I: Fundamentos. La estructura de la teoría del delito.* Civitas.

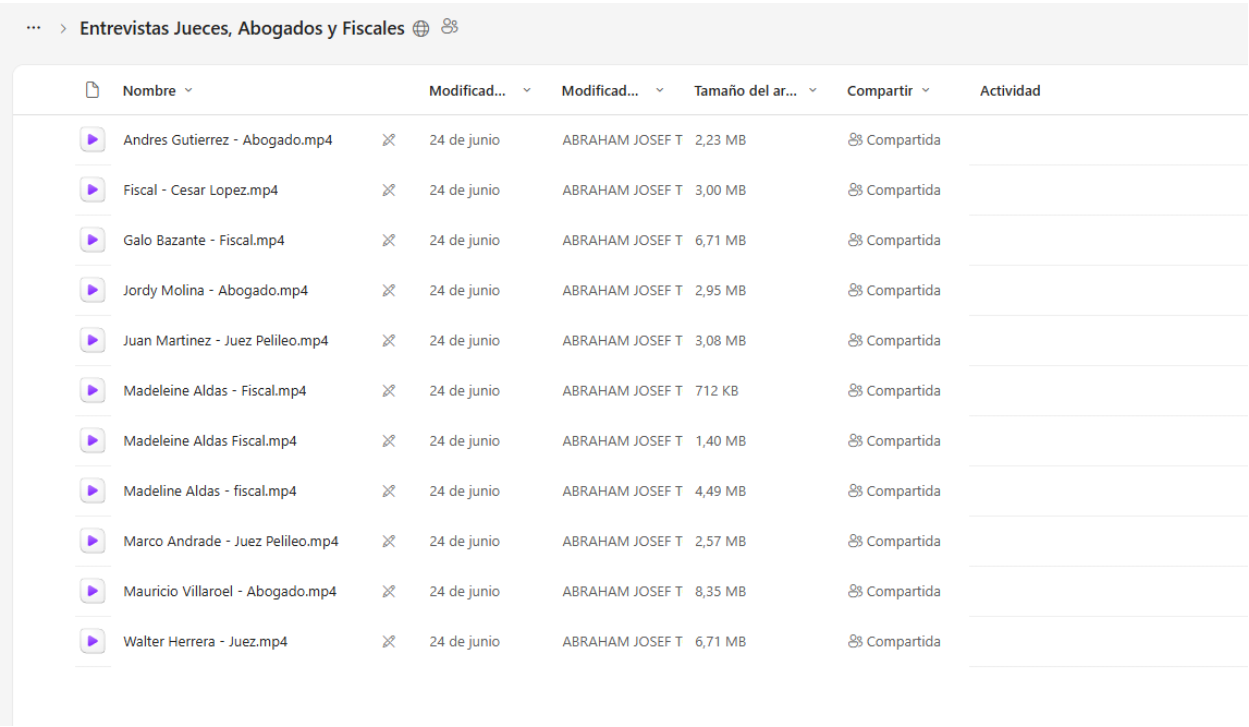
Salinas, J. (2023). *La posibilidad del dolo eventual en delitos de tránsito provocados por la influencia del alcohol.* Repositorio USFQ. https://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/13515

Vásquez, J. (2024). Metodología de investigación en Derecho y Literatura para la educación jurídica y derechos humanos. *Justicia, 45*(29). doi:https://doi.org/10.17081/just.29.45.7342

ANEXOS

Anexo 1. Registro en audio de las entrevistas efectuadas como insumo metodológico para la elaboración de la presente investigación

https://bit.ly/3StAMht



Entrevistas Jueces, Abogados y Fiscales

Nombre	Modificad...	Modificad...	Tamaño del ar...	Compartir	Actividad
Andres Gutierrez - Abogado.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	2,23 MB	Compartida	
Fiscal - Cesar Lopez.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	3,00 MB	Compartida	
Galo Bazante - Fiscal.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	6,71 MB	Compartida	
Jordy Molina - Abogado.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	2,95 MB	Compartida	
Juan Martinez - Juez Pelileo.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	3,08 MB	Compartida	
Madeleine Aldas - Fiscal.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	712 KB	Compartida	
Madeleine Aldas Fiscal.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	1,40 MB	Compartida	
Madeline Aldas - fiscal.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	4,49 MB	Compartida	
Marco Andrade - Juez Pelileo.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	2,57 MB	Compartida	
Mauricio Villaroel - Abogado.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	8,35 MB	Compartida	
Walter Herrera - Juez.mp4	24 de junio	ABRAHAM JOSEF T	6,71 MB	Compartida	

Anexo 2. Glosario de términos clave

Dolo eventual

Forma de dolo en que el autor, evitando que el resultado se produzca antijurídicamente, persista en su conducta, sin embargo, tolera el riesgo o es indiferente a él. Es necesario un elemento cognitivo (representación seria del riesgo) y un elemento volitivo (aceptación o conformidad). (Caballero, 2023). En los delitos contra el tránsito se reservan para casos excepcionales, y en los delitos de extrema temeridad se discuten.

Culpa Consciente (o culpa con representación)

Modo de culpa en que el agente anticipa la posibilidad del resultado lesivo, pero tiene la confianza de que no sucederá, pero actúa al igual. Se diferencia del dolo eventual en el elemento volitivo: existe confianza (no aceptación) en evitar el resultado (Cervin et al., 2025).

Culpa Inconsciente

Forma de dolo en la cual el agente no efectúa el resultado pre-suscepto por imprudencia, negligencia o impericia. Una de las prácticas judiciales más comunes en Ecuador en los delitos de tránsito es Predomina (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

Omisión del Deber Objetivo de Cuidado

Inobservancia de las normas de conducta exigidas a una persona diligente en una situación particular. Forma la base de los delitos culposos y la imputación objetiva en los siniestros viales (Castillo, 2022).

Dolo Directo

Forma de dolo en la que el resultado antijurídico es la finalidad deseada directa de la conducta.

Dolo Indirecto (o dolo de consecuencias necesarias)

El resultado no es buscado, pero es un efecto que puede provenir inevitablemente o con gran probabilidad de la acción principal.

Imputación Objetiva

Evaluación en la que se concluye en un resultado de una conducta por generar un riesgo jurídicamente reprobado que se concreta, incumpliendo el deber objetivo de cuidado (Castillo, 2022).

Imputación Subjetiva

Análisis del elemento interno del delito (dolo o culpa), en especial el dolo eventual; culpabilidad en el dolo eventual.

Principio de Legalidad

De acuerdo con el principio de Legalidad (Nullum crimen, nulla poena sine lege): No hay delito sin ley.

Principio legal que enuncia que “no hay hecho que no tenga ley establezca la sanción que lo tipifica”. Principio de dolo eventual en el COIP (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 76; Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

Sana Crítica

Sistema de valoración de la prueba basado en los principios de la lógica, científica y la experiencia, así como los fundamentos suficientes de la sentencia judicial (Corte Constitucional del Ecuador, 2016, Sentencia No. 092-16-SEP-CC).

Indicio

Hecho probado: El predicado permite inferir, por lógica, la existencia de otro hecho (ej. alto nivel de alcohol + velocidad excesiva como indicio de aceptación del riesgo) (Gaibor & Bonilla, 2023).

Deber

Norma de diligencia, prudencia y atención que se espera del actor en el rol que desempeña (conductor) según las circunstancias.

Conducción Temeraria

Conducción que causa una clara y grave amenaza a la vida e integridad de las personas (ebriedad grave, exceso de velocidad extremo, carreras ilegales). El caso típico de dolo eventual (Martín (2026).

Seguridad Jurídica

Principio de constitucionalidad que exige claridad, previsibilidad y uniformidad en la aplicación de las leyes (República Constitucional del Ecuador, 2008, art. 82).

Precedente Vinculante

Decisión tomada por el Tribunal Constitucional o Superior Judicial que señala a los jueces inferiores en iguales casos “la necesidad de uniformidad jurídica”.

Análisis Probatorio

Evaluación integral y racionalización de todas las evidencias (toxicológica, mecánica, reconstrucción, frenos, prestación de servicio, etc.) con un enfoque crítico (Gaibor & Bonilla, 2023).

Huella de Frenado

Marca dejada por el frenado brusco del vehículo. Habitualmente se traduce en una “evitación del impacto”, sin embargo, debe ser analizado en conjunto con otras evidencias (no aisladamente).

Principio de Proporcionalidad

Sugiere a la sentencia la sanción que se corresponde a la conducta y al bien jurídico violado (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 76).