

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

Tema:

**CONDUCCIÓN TEMERARIA Y SU CLASIFICACIÓN COMO DOLO EVENTUAL
O CULPA CONSCIENTE EN EL DERECHO PENAL**

Proyecto de investigación previo a la obtención de título de Abogado

Línea de investigación:

**DERECHO, PARTICIPACIÓN, GOBERNANZA, REGÍMENES POLÍTICOS E
INSTITUCIONALIDAD**

Autor:

Brayan Stalin Tercero Quispe

Director:

Mg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez

Ambato – Ecuador

Febrero 2026

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo: **BRAYAN STALIN TERCERO QUISPE**, con cédula de ciudadanía **0503390361**, autor del trabajo de graduación intitulado: "CONDUCCIÓN TEMERARIA Y SU CLASIFICACIÓN COMO DOLO EVENTUAL O CULPA CONSCIENTE EN EL DERECHO PENAL", 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 del sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, febrero 2026



Brayan Stalin Tercero Quispe

CC. 0503390361

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE AMBATO
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Tema:

CONDUCCIÓN TEMERARIA Y SU CLASIFICACIÓN COMO DOLO EVENTUAL
O CULPA CONSCIENTE EN EL DERECHO PENAL

Líneas de investigación:

DERECHO, PARTICIPACIÓN, GOBERNANZA, REGÍMENES POLÍTICOS E
INSTITUCIONALIDAD

Autor:

Brayan Stalin Tercero Quispe

Christian Danilo Gavilanes Domínguez, Ab. Mg.
CC. 1804630489

CALIFICADOR

Edgar Santiago Morales Morales, Ab. Mg.

CALIFICADOR

Andrea Marlene Altamirano Zavala, Ab. Mg.

CALIFICADOR

Verónica Leonor Peñaloza López, Ing. PhD.


DIRECTORA ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

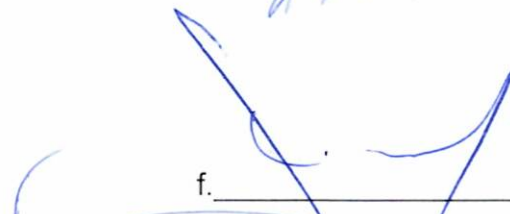
Diego Gonzalo Coca Chanalata, Dr. Mg.

PROSECRETARIO PUCE AMBATO

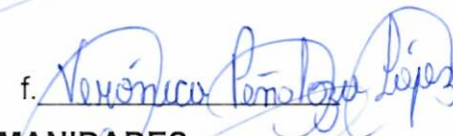
Ambato – Ecuador

Febrero 2026

f. 

f. 

f. 

f. 

f. 


DEDICATORIA

*Por ellos y para ellos, que protegieron con manto
de amor el sueño de toda madre
y todo padre, plasmado en su hijo.
Lo tejieron hasta que se hizo realidad.
Los amo hasta el infinito.
-Para mamá y papá.*

AGRADECIMIENTO

Con la mano en el pecho:

Al todo poderoso, mi Dios, que hizo que cada tropiezo me levante, que cada caída sea un motivo más de lucha, y supo perdonarme, para así, sin rencor darme las oportunidades que fueron necesarias para aprender.

A mi persona luchadora, mi padre, por demostrarme el valor de perseverancia, y todas sus palabras de aliento para impulsarme a cumplir mis sueños. A mi madre, por su inmensa paciencia que me tuvo en todo el tiempo de vida que tengo, por todas esas palabras llenas de calor acompañado de consuelo y amor, quien me llevó todos los días a cumplir con esta meta y me permitió enfocar en mis estudios a pesar de haber tocado fondo. Gracias por cada tiempo empleado en mí, porque solo un verdadero padre y madre sabe el valor de tener un hijo y hacer que un sueño que haga realidad, sin importar las circunstancias que se atraviesen. Hoy es un hecho, fue un logro por el cual deben sentirse orgullosos.

A mi pequeño motor, mi hermano, por ser ese pilar fundamental de apoyo para conseguir cualquier cosa que me proponga, por su alegría y ayuda en momentos difíciles, me refiero a su sonrisa, su abrazo, porque sin necesidad de decirme ninguna palabra me daba aliento para seguir luchando. A mis abuelitos, Tomas y María, por ser mis segundos papás y nunca dejarme solo, por ayudarme a crecer desde lo más abajo, porque todos mis valores y sencilleces se los debo a ellos.

Llegó el complemento que dio sentido a mi vida, Britany Quintana como mi novia, llegó en el momento perfecto para hacer que mi vida dé un giro de 360°, de tal manera le agradezco por ver un potencial en mí, por hacer cada mañana mejor de mí.

Doy gracias por conciliar una amistad verdadera, una amistad que rara vez se consigue, Vinicio Ortiz y Aylin Constante, por ser un pilar fundamental dentro del recinto llamado Universidad, dentro de esas cuatro paredes, que a pesar de tener

altos y bajos siempre me guiaron, por ser personas tan maduras y darme ese acompañamiento vital para no deslindarme en mis momentos difíciles, mis compañeros de estudio, de pruebas, deberes y concursos, así como en risas, lágrimas y logros.

Agradezco a los abogados Christian Gavilanes, Santiago Morales y Mayra Mena, excelentes docentes, quienes me han orientado e inspirado a lo largo de mi carrera y en el desarrollo de este trabajo de titulación.

A todos por acompañarme en todo este proceso, por ayudarme a levantarme todos los días para ir a estudiar, por apoyarme en llegar a mí primer trabajo, por cada consejo y por impulsarme a tomar cada oportunidad que la vida ha puesto en mi camino. Todo lo que soy se lo debo a ustedes...

Sin Dios no se logra nada, sé que mi gratitud no es suficiente para devolverles todo lo que han hecho por mí.

Desde el fondo de mi corazón.

Brayan Tercero

RESUMEN

La presente investigación es necesaria debido a la insuficiencia jurídica que hay en torno a la elaboración legal de la conducción temeraria en el sistema ecuatoriano, visto que radica en determinar la dificultad para distinguir entre el dolo eventual y la culpa consciente. La importancia se da debido a que en cualquier siniestro vial que revista gravedad extrema, el sistema judicial aplica de forma positiva la culpa, lo que genera una brecha de impunidad y por ello se vulnera el principio de proporcionalidad de las penas. El trabajo tiene como objetivo general analizar si la conducción temeraria se califica como dolo eventual en la legislación ecuatoriana.

La metodología que se emplea se basa en el paradigma interpretativo, mediante la aplicación del tipo de investigación descriptivo, con la aplicación del método deductivo, con un enfoque cualitativo, y de modalidad bibliográfica y archivística. Los resultados obtenidos a partir del análisis comparado y entrevistas a expertos muestran una clara coincidencia a la necesidad de reformar el COIP; se supo que la velocidad extrema y el estado de embriaguez son signos objetivos de una “aceptación del resultado” que sobrepasaba a la simple negligencia. Finalmente se concluyó que la aplicación de criterios tales como el “Test de Jakobs” y la tipificación autónoma de la temeridad permite concretar la discrecionalidad judicial y asegurar la seguridad jurídica en Ecuador.

Palabras clave: conducción temeraria, dolo eventual, culpa consciente.

ABSTRACT

This research addresses the legal insufficiency surrounding the statutory construction of reckless driving within the Ecuadorian judicial system, specifically focusing on the difficulty of distinguishing between dolus eventualis (indirect intent) and conscious negligence. The significance of this study stems from the fact that in cases of extreme traffic fatalities, judiciary consistently applies the standard of negligence (culpa). This practice creates a gap of impunity and violates the principle of proportionality in sentencing. The primary objective is to analyze whether reckless driving should be qualified as dolus eventualis under Ecuadorian legislation.

The methodology is grounded in the interpretive paradigm, utilizing a descriptive research design and a deductive method. This qualitative study adopts bibliographic and archival modality. The results, derived from comparative analysis and expert interviews, reveal a consensus on the urgent need to reform the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP). Findings indicate that extreme speed and driving under the influence serve as objective indicators of an "acceptance of the outcome" that transcends mere negligence. Finally, the study concludes that applying criteria such as "Jakobs' Test" and the autonomous criminalization of recklessness would reduce judicial discretion and safeguard legal certainty in Ecuador.

Keywords: *reckless driving, reckless disregard for others, conscious negligence.*

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD	ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA	5
1.1. Definiciones y tipos de dolo y culpa, especificaciones del dolo eventual y culpa consciente en el contexto de la conducción temeraria	5
1.2. Análisis comparado: Tratamiento de la conducción temeraria en otros sistemas penales (España, Argentina, México).....	13
1.3. Criterio aplicable de regulación de la conducción temeraria en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador.....	17
CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO	21
2.1. Metodología de la investigación.....	21
2.2. Técnicas e instrumentos de recolección de la información	26
2.3. Población y muestra	29
CAPÍTULO III ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	31
3.1. Presentación de resultados.....	31
3.2. Análisis general de los resultados.....	56
CONCLUSIONES.....	60
RECOMENDACIONES	61
BIBLIOGRAFÍA	62
ANEXOS	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distinción de tipos de dolo.....	8
Tabla 2. Diferencia entre culpa consciente y culpa inconsciente	10
Tabla 3. Ventajas y desventajas del método Cualitativo	25
Tabla 4. Población y Muestra	30
Tabla 5. Dato informativo de Abogados	31
Tabla 6. Dato informativo de Fiscales.	32
Tabla 7. Dato informativo de Jueces	32
Tabla 8. Tabulación de entrevista a Abogados	33
Tabla 9. Tabulación de entrevistas a Fiscales.....	41
Tabla 10. Tabulación de entrevista a Jueces	48

INTRODUCCIÓN

Revisados los repositorios de las distintas universidades, doctrinas y legislaciones internacionales, se ha logrado identificar que el tema posee escasos antecedentes a nivel nacional, por lo que, si bien no es totalmente original, su abordaje desde la perspectiva de clasificación entre dolo eventual y culpa consciente en el contexto específico de la conducción temeraria representa un vacío investigativo significativo, que es contextualizado en base con cada una de las variables planteadas en el tema.

El dolo eventual y la culpa consciente son categorías dogmáticas tratadas a nivel internacional por Roxin (1997) y Zaffaroni (2002), a partir de sus investigaciones en teoría del delito, las cuales han tenido como objetivo delimitar los elementos intelectual y volitivo que distinguen la aceptación del riesgo de la simple confianza negligente. Dichos estudios han obtenido como resultado la consolidación de test de imputación subjetiva, como el formulado por Jakobs, aplicados en sistemas penales comparados para resolver casos de extrema temeridad.

Por otra parte, en referencia a contextos internacionales, Silva Sánchez (2017) realiza investigaciones sobre la "expansión del derecho penal" en delitos de tránsito, que han tenido como objetivo examinar la tendencia jurisprudencial de equiparar la conducción temeraria grave con figuras dolosas. Lo que integra un análisis de política criminal, en donde se concluye que existe un compromiso de los tribunales, especialmente en España y Argentina, de aplicar el dolo eventual si se acredita un desprecio temerario por la vida ajena, aun sin existir intención directa de causar el resultado.

Se enfatiza que la calificación de estos casos se resuelve a través de una valoración integral de la actitud del conductor, incluidos factores como el grado de alcoholemia, la reincidencia y el contexto de la conducción. Sin embargo, a nivel nacional, si bien existen algunos estudios sobre delitos culposos de tránsito, no se encuentran antecedentes investigativos que aborden de manera específica y comparada el

problema de la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en la conducción temeraria dentro del marco del COIP.

En el Ecuador, la conducción temeraria genera constantes víctimas con resultado de muerte o lesiones, cuyos casos son predominantemente juzgados bajo la figura de la culpa inconsciente, de acuerdo con lo establecido en los artículos 146 y 152 del COIP. Dicha circunstancia ocasiona una posible vulneración del principio de proporcionalidad de la pena, al no existir una tipificación que diferencie nítidamente las conductas meramente imprudentes de aquellas que, por su gravedad, revelan una aceptación consciente del riesgo. Resultado de aquello, supone una problemática jurídica que necesita atención dogmática y legislativa dentro del país, por medio del análisis y eventual reconocimiento de la figura del dolo eventual para estos supuestos.

La conducción temeraria en el Ecuador comúnmente se encuentra subsumida en tipos penales culposos, a pesar de que en ocasiones concurren factores de tal gravedad como la conducción en estado de ebriedad extrema, el exceso de velocidad en zonas escolares o la reincidencia que evidenciarían una actitud de indiferencia frente al bien jurídico vida e integridad física. Dicha problemática genera una divergencia jurisprudencial y una posible desprotección de bienes jurídicos fundamentales, sin una respuesta penal proporcionada.

Al respecto, la Corte Nacional de Justicia, en sentencias como la No. 175-2019, ha reconocido la gravedad de estas conductas, si bien se ha inclinado mayoritariamente por su tratamiento como culpa. Sistemas penales comparados, como el español y el argentino, han avanzado en el reconocimiento del dolo eventual para casos análogos, lo que agrava la pena y refleja mayor reproche social.

A pesar de que el COIP establece en sus artículos 26 y 27 las definiciones de dolo y culpa, y tipifica agravantes para la conducción temeraria en el artículo 385, se limita a un sistema basado primordialmente en la culpa por infracción del deber objetivo de cuidado. Lo que indica que, el marco legal actual es insuficiente, debido

a la falta de previsión expresa y de criterios jurisprudenciales uniformes para clasificar como dolo eventual los casos de mayor gravedad, por cuanto, su correcta tipificación es ambigua.

Sin embargo, existen referentes internacionales como la jurisprudencia del Tribunal Supremo de España (Sentencia 341/2016) y de la Corte Suprema de Argentina (Caso "Núñez"), que aplican el dolo eventual en casos de conducción temeraria extrema. No obstante, este desarrollo no ha sido receptado de manera sistemática en la jurisprudencia ni en la doctrina penal ecuatoriana.

El presente trabajo de titulación presenta como idea a defender que al delimitar con precisión los criterios doctrinales y jurisprudenciales para distinguir entre dolo eventual y culpa consciente en los casos de conducción temeraria, se contribuirá a una calificación jurídica más justa y proporcionada, por lo que se fundamenta la potencial necesidad de una reforma legal. A más de aquello, el objetivo general es analizar la conducción temeraria y su clasificación como dolo eventual o culpa consciente en el derecho penal ecuatoriano.

Por ende como objetivos específicos presenta: fundamentar jurídica y doctrinariamente los elementos distintivos entre el dolo eventual y la culpa consciente en el contexto de la conducción temeraria; determinar la aplicabilidad de los criterios de imputación subjetiva utilizados en sistemas penales comparados (España, Argentina, México) a la realidad jurídica ecuatoriana y desarrollar criterios jurídicos claros que permitan a los operadores de justicia distinguir entre ambas figuras en casos concretos de conducción temeraria.

La metodología de trabajo que se va a realizar en la presente investigación es la correspondiente al enfoque cualitativo, suficientemente apoyada en la aplicación de los métodos analítico-sintético, dogmático-jurídico, comparado y de estudio de casos, aplicado mediante unidades de análisis como fuentes documentales; archivísticas (en cuanto a sentencias nacionales) y hemerográficas, complementado por entrevistas directas a los operadores de justicia.

Por lo tanto, la relevancia que tiene este trabajo sucede a partir del estudio de la clasificación que existe entre el dolo eventual y la culpa consciente, el COIP vinculado con la Constitución de la República del Ecuador demanda una aplicación garantista y proporcional del derecho penal, que en lo que se refiere a la conducción temeraria exige criterios de interpretación bien fundamentados que contribuyan a cuidar los principios de legalidad y de culpabilidad.

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA

1.1. Definiciones y tipos de dolo y culpa, especificaciones del dolo eventual y culpa consciente en el contexto de la conducción temeraria

Esta investigación parte desde la tipicidad subjetiva estipulada desde la doctrina mayoritaria, encabezada por el autor Roxin (1997), por ello dice que "comprende el dolo y la imprudencia, pero también los elementos subjetivos especiales del tipo, distintos del dolo, como las intenciones particulares o los fines específicos" (pág. 389). Esta categoría dogmática supera la antigua concepción que ubicaba al dolo en la culpabilidad, y se integra en la tipicidad todos los elementos que describen la actitud interna del sujeto frente a la acción. El autor español Francisco Muñoz Conde (2007) precisa que estos elementos subjetivos especiales "son verdaderos elementos del tipo y no simples motivos, pues delimitan el alcance de la prohibición penal" (pág. 312), lo que destaca su función de delimitación del injusto penal.

El dolo es, en primer lugar, una barra de hierro que teje el derecho penal moderno perfila delitos de culpabilidad, de forma que a nivel clásico este se define como la voluntad consciente que apunta a la realización de la conducta típica. En la teoría del autor alemán Roxin (1997) nos dice que "el dolo requiere del conocimiento de todos los elementos del tipo objetivo del delito y la voluntad de realización" (pág. 235). Una definición que, aun tratándose de una concepción ampliamente desarrollada, combina dos ingredientes imprescindibles como son un componente intelectual (de conocimiento) y un componente volitivo (de querer). En una línea parecida el autor español Muñoz (2007) nos lo define como "la representación y voluntad de hacer algo", (pág. 187), de esta forma sin esta irremediable concurrencia no se tiene que hablar de un hecho intencional.

La doctrina ha desarrollado una tipología del dolo para dar una distinción a sus intensidades y modalidades. La clasificación más relevante según los autores Jescheck y Weigend (2002) distinguen, por un lado, entre dolo directo, donde el resultado es el fin directamente perseguido y, por otro lado, el dolo indirecto, donde el resultado es un medio necesario o consecuencia inevitable para otro fin. El autor

penalista alemán Jescheck (1993) explica que "en el dolo directo de primer grado la voluntad del autor se dirige al tipo legal, pero en el dolo indirecto, el autor considera el resultado como consecuencia necesaria de su acción" (pág. 126). De tal modo, se hace énfasis en la conceptualizar los tipos de dolo que a continuación se especificarán uno por uno.

El dolo indirecto, se configura si el resultado típico no es el fin último perseguido por el agente, sino una consecuencia necesaria e inevitable de la acción dirigida a un objetivo primario. Como explica el autor Roxin (1997), "la voluntad del autor se dirige a un fin, pero este solo puede alcanzarse mediante una acción que conlleve necesariamente la producción de un resultado típico adicional" (pág. 435). En esta modalidad de dolo, el sujeto asume plenamente el resultado secundario al reconocerlo como un presupuesto indispensable para lograr su propósito. El autor Jescheck (1993) sostiene que, en tales casos, "el autor asume el resultado adicional con voluntad de realización, porque lo reconoce como presupuesto indispensable para la consecución de su fin" (pág. 297).

El dolo preterintencional constituye una figura híbrida y excepcional en la teoría del delito, caracterizada por una diferencia entre la intención inicial del sujeto y el resultado finalmente producido. Como precisa el autor Cobo del Rosal (1999), "existe dolo preterintencional cuando el resultado sobrevenido, más grave que el pretendido, es consecuencia de la propia acción dolosa, pero sin que pueda ser reconducible a ella como querido por el autor" (pág. 452). Esta figura se presenta si el sujeto actúa con dolo para cometer un delito de menor gravedad, pero su acción genera un resultado más grave, que no fue querido directamente por él.

La doctrina, representada por varios autores como Jakobs, sostiene que para el resultado más grave solo cabe la responsabilidad por imprudencia. Jakobs (1997) argumenta que "si el resultado excede de la intención, no puede hablarse de dolo respecto de él; la calificación del hecho sería, por tanto, de delito doloso en la medida de lo querido y de imprudente para el resultado que sobrepasa la intención" (pág. 325). El autor Zaffaroni (2002) explica que esta solución legislativa responde a un criterio de "pena ecléctica", que busca reflejar la mayor culpa de una acción

dolosa que desencadena consecuencias especialmente graves, incluso sin mediar una intención específica sobre ellas (pág. 512).

Ahora bien, el dolo eventual como variable dependiente es un conector fundamental, de tal manera que no radica en la búsqueda directa del resultado, sino en su aceptación como consecuencia posible de la acción emprendida. El autor Jescheck (1993) lo define con precisión al señalar que "hay dolo eventual cuando el autor se representa seriamente la posibilidad de la realización del tipo legal y, no obstante, se decide a obrar aceptando el resultado o, al menos, se aprobó en caso de que se produzca" (pág. 79).

Esta idea del "conformarse" con el resultado potencial es corroborada por el autor español Gracia (2019), quien afirma que el sujeto actúa "consintiendo en la posible producción del resultado típico, o asintiendo a dicho resultado" (pág. 85). En esta misma línea, el autor italiano Bettiol (2002) asevera que el autor "actúa aceptando el riesgo de la producción del evento, con una especie de resignación ante el mismo" (pág. 134).

Para superar la dificultad de probar un estado psicológico interno de "aceptación", la doctrina ha desarrollado instrumentos de valoración más objetivos. El más célebre es el formulado por el autor penalista alemán Jakobs (1997), mediante la pregunta hipotética: "¿El autor habría actuado de la misma manera si hubiera tenido por seguro que el resultado se iba a producir?" (pág. 31). Una respuesta afirmativa implica la aquiescencia característica del dolo. Por su parte, el reconocido autor argentino Zaffaroni (2002) ofrece una definición integral, establece que existe dolo eventual:

Cuando el sujeto se representa el resultado como posible y, a pesar de esa representación, realiza la acción, y lo hace sin incluir en su plan ninguna medida dirigida a evitar el resultado, o incluyendo medidas manifiestamente insuficientes, de modo que no puede creer seriamente en la eficacia de las mismas (pág. 84).

Esta conceptualización enfatiza que la clave no reside solo en la previsión, sino en la ausencia de una auténtica y eficaz contra motivación, lo que revela un desprecio práctico por el bien jurídico que la norma penal busca proteger.

La omisión dolosa según la doctrina moderna de varios autores la define como un deber objetivo de cuidado. El autor Mir Puig (2016) la define como "la conducta de quien, pudiendo hacerlo, no evita un resultado típico, con conocimiento tanto de su posición de garante como de la situación típica" (pág. 215). La autora Böhm (2018) precisa que "el elemento cognitivo abarca el conocimiento de la situación de peligro concreto y la conciencia de la propia capacidad de evitación, mientras el volitivo se manifiesta en la decisión de no actuar" (pág. 134). Esta figura presenta así una infracción de un deber especial de actuar y la concurrencia de los elementos subjetivos propios del dolo respecto de la omisión y sus consecuencias.

A continuación, se presenta una tabla de diferencias que tiene la tipicidad subjetiva del dolo y se hace énfasis en la naturaleza, elemento intelectual y elemento volitivo de cada tipo.

Tabla 1. Distinción de tipos de dolo

Figura	Naturaleza	Elemento intelectual	Elemento Volitivo
Dolo Directo	Resultado con fin buscado	Tiene conocimiento del resultado	Tiene voluntad directa de producir
Dolo Indirecto	Resultado con medio necesario	Tiene conocimiento de la relación de necesidad	Tiene voluntad indirecta como consecuencia inevitable
Dolo Eventual	Resultado con un posible aceptado	Previsión del resultado como probable	Tiene consentimiento o aceptación del riesgo
Preterintencional	Resultado más grave del querido	Suposición del resultado, pero no del agravado	Tiene voluntad limitada al resultado que quiere causar
Omisión Dolosa	No evitar el resultado pudiendo hacerlo	Conocimiento de la situación de garante de cuidado y del resultado evitable	Tiene la voluntad de no actuar para evitar el resultado

Fuente: elaboración propia en base a la los tratadistas como Roxin, Jescheck, Zaffaroni, Bohm

Ahora bien, por otro lado, como categoría fundamental de la imputación subjetiva junto al dolo, existe una contraparte como es la culpa, de tal manera que el autor Roxin (1997) la define precisamente como "la falta de la diligencia debida para observar la norma jurídica, es decir, la omisión de aquella atención exigible para evitar el resultado típico" (pág. 1024), es decir, se caracteriza por la ausencia de

voluntad dirigida a la realización del tipo penal, constituye una forma de culpabilidad por la infracción de un deber de cuidado. La esencia de la culpa no reside en la intención, sino en la conducta desviada de la previsibilidad y la exigibilidad de actuar con cuidado. A partir de ahora se procede de igual manera hacer la distinción entre los tipos de culpa que existen.

La culpa consciente según el autor Mir Puig (2015) señala que "hay culpa consciente cuando el autor, pese a prever el resultado, confía fundadamente en que no se producirá, basado en circunstancias que, aunque insuficientes, le permiten mantener esa expectativa" (pág. 341). Por su parte, el autor Zaffaroni (2002) hace énfasis al aspecto normativo al definirla como "la creación de un riesgo prohibido con conciencia de su potencial lesivo, pero con la creencia errónea en la eficacia de medios insuficientes para controlarlo" (pág. 489). Un ejemplo paradigmático lo constituye el conductor que, advirtió el posible atropello de un peatón, acelera y confía en su habilidad para esquivarlo, lo que genera un riesgo injustificado que finalmente concreta el resultado.

La culpa inconsciente, como precisa el autor Mir Puig (2016), "en el sujeto no se representa el resultado, pero debía habérselo representado por infringir el deber objetivo de cuidado" (pág. 348), de tal manera se entiende que se configura si el autor no prevé el resultado propio a pesar de que era objetivamente previsible para una persona diligente. El autor Roxin (1997) también establece que "el núcleo de la culpa inconsciente consiste en la falta de atención exigible para reconocer el riesgo creado por la acción" (pág. 1056). Esto significa que la persona no cumplió con su obligación de ser cauteloso al realizar una actividad riesgosa, pues actuó sin el cuidado necesario para prever lo que llegue a suceder.

De tal manera, el autor Zaffaroni (2005), explica que "la clave de la culpa inconsciente reside en la exigibilidad de una conducta alternativa conforme a derecho que el agente omitió por no activar sus capacidades de previsión" (pág. 423). Para ello, la imputación en este tipo de culpa requiere demostrar que el autor, actúa con la debida atención, hubiera sido prever el resultado lesivo y adoptar medidas para evitarlo. Es por ello que la doctrina italiana representada por el autor

Antolisei (2000) destaca que "la culpa inconsciente presenta mayor gravedad preventiva que la consciente, pues revela una habitual negligencia en el cumplimiento de los deberes elementales de cuidado" (pág. 372).

A continuación, se presenta una tabla de diferencias que tiene la tipicidad subjetiva de la culpa y se hace énfasis en la representación mental, elemento intelectual, elemento volitivo y gravedad.

Tabla 2. Diferencia entre culpa consciente y culpa inconsciente

Elemento	Culpa Consciente	Culpa Inconsciente
Representación mental	Tiene una previsión de un resultado como una posibilidad	No tiene una representación mental de dicho resultado
Elemento intelectual	Conocimiento potencial del peligro	No tener conocimiento, pero exigible de previsión
Elemento Volitivo	Tener la voluntad de actuar basado en error sobre la capacidad que tiene de control	Ausencia de dirección volitiva hacia el resultado
Gravedad	Una gravedad mayor porque tiene conciencia del riesgo asumido	Una gravedad menor que deriva de la falta de atención o diligencia

Fuente: elaboración propia en base a los autores Santiago Mir Puig, Roxin, Zaffaroni y Antolisei

A partir de las conceptualizaciones anteriormente dadas como punto de partida, el trabajo investigativo se centra en la conducción temeraria como una variable independiente, para lo cual, tiende a tener sus dos variables dependientes como es el dolo eventual y la culpa consciente. A continuación, se abordan temas y conceptos claves para entender el espíritu de este trabajo.

La conducción temeraria constituye una figura jurídica de especial relevancia en el derecho penal de toda una vida, caracterizada por la creación de un riesgo grave e injustificado para la seguridad vial. Según la autora Silva Sánchez (2017), esta conducta implica "la violación consciente de las normas de tránsito mediante acciones innecesarias y peligrosas que exponen a otros a un peligro previsible" (pág. 156). Por su parte, el autor Zaffaroni (2010) la define como "la manifestación de un desprecio por la seguridad colectiva mediante la asunción de riesgos que superan los márgenes sociales de tolerancia" (pág. 278).

La doctrina ecuatoriana, representada por el autor Holguín (2019), precisa que si "el conductor, actuando con infracción del deber objetivo de cuidado, realiza

maniobras innecesarias e ilegítimas que evidencian una grave indiferencia por los bienes jurídicos protegidos" (pág. 192). Estos planteamientos coinciden en que la temeridad trasciende la simple imprudencia, revela una actitud de menosprecio por la vida e integridad de los demás usuarios de la vía.

Según Roxin (2000), "se ejecuta con dolo eventual toda vez que el autor se representa la posibilidad de que se dé lugar al resultado típico y, a pesar de ello, prosigue con su conducta, tolerando ese resultado" (pág. 97), lo cual también exige una actitud de indiferencia o desprecio del bien jurídico que alterara, como por caso la vida o la integridad física, cuando se trata de la conducción. De forma diferente a como se señala en el supuesto del dolo directo, en el concepto del dolo eventual no se pretende alcanzar ese resultado propio del tipo, sino que se asume como el resultado tolerado de una conducta arriesgada.

De la misma manera, la culpa consciente se traslada igualmente si el sujeto autor no se representa el resultado habitual, pero dadas las circunstancias personales que le rodean en un contexto y los conocimientos que le eran exigibles, sí le era factible el anticiparse, reafirmando también Roxin (2000), "la culpa consciente se da cuando el sujeto no se representa el resultado del delito, aunque podía y debía haberse anticipado" (pág. 110). En este tipo de culpa no se produce la aceptación del riesgo, sino la excesiva confianza, pero sin ninguna justificación, en que el daño no tiene lugar. En este sentido, se presenta como un error de previsión y este error se sanciona, aunque con una menor pena penal a la imprudencia y de carácter consciente. En el ámbito de la conducción, la culpa consciente aparece normalmente si existe falta de atención, distracción o desentendimiento a las reglas básicas de la conducción.

Las diferencias entre dolo eventual y culpa consciente han sido objeto de discusión doctrinal intensa. Uno de los elementos clave es la actitud del autor frente al riesgo. El autor Jakobs, citado por Silva Sánchez (2017), sostiene que "en el dolo eventual el autor se representa el resultado y decide continuar; pero en la culpa consciente, actúa con despreocupación, pero sin aceptar el riesgo" (pág. 88). En dolo eventual

hay una aceptación o resignación al daño, mientras que en la culpa inconsciente hay una confianza errónea en que el resultado no se producirá.

En el ámbito de la conducción temeraria, estos conceptos cobran relevancia al momento de calificar la conducta del conductor. Si una persona conduce en estado de ebriedad, a exceso de velocidad y en zona escolar, aun advertido previamente de los riesgos, se considera que ha aceptado conscientemente el resultado dañoso, lo que encaja dentro del dolo eventual. Así lo reconoció la Corte Nacional de Justicia del Ecuador en la Sentencia No. 175-2019, donde se determina que el acusado, al persistir en su conducta pese al peligro evidente, “se colocó voluntariamente en una situación en la que el resultado lesivo era altamente probable” (pág. 75). Esta jurisprudencia ecuatoriana permite delimitar con mayor claridad si una conducta supera la simple imprudencia y se ubica en el ámbito del dolo.

En cambio, si el conductor incurre en una violación de las normas de tránsito sin percatarse del peligro, y no existen elementos que evidencien una aceptación del riesgo, la figura aplicable es la culpa inconsciente. La Corte Nacional, en la Sentencia No. 025-2017-P, consideró que el procesado, al no respetar un semáforo, causó un accidente sin haber previsto las consecuencias, aunque estaba en la obligación de hacerlo. Es por ello que en la sentencia (2017) “el hecho no fue deliberado, sino fruto de una falta de atención grave que derivó en el resultado lesivo” (pág. 45), lo que corresponde a una conducta culposa. Esta distinción jurisprudencial es esencial para el sistema penal, debido a que garantiza un tratamiento justo y proporcional conforme al grado de responsabilidad.

Desde la doctrina, se han planteado criterios para distinguir entre ambas formas de imputación subjetiva. Zaffaroni (2010) propone valorar no solo el conocimiento del riesgo, sino también el contexto en que se produce la conducta y la reacción del autor frente a ese riesgo. Si el sujeto actúa con indiferencia o desprecio hacia el posible daño, se configura el dolo eventual. En cambio, si confía erróneamente en que el daño no ocurrirá, se tratará de culpa. Esta postura doctrinal coincide con la adoptada por el COIP, que al tratar los delitos de tránsito distingue claramente entre infracciones dolosas y culposas (arts. 376 y siguientes).

Silva Sánchez (2017) advierte que la línea entre dolo eventual y culpa inconsciente es difusa y subjetiva, por lo que se analiza caso por caso, para evaluar elementos como: grado de previsibilidad, experiencia del sujeto, normas violadas, contexto social y cultural, y prueba pericial. Así, “no basta con afirmar que el sujeto conocía el riesgo, sino que probarían que lo aceptó y decidió continuar con su acción” (pág. 103). En este sentido, la jurisprudencia realiza un juicio detallado del contexto para evitar arbitrariedades en la imputación.

El Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano permite identificar ciertos indicios normativos de dolo eventual. Por ejemplo, el art. 385 del COIP sanciona con mayor gravedad la conducción bajo efectos del alcohol, si el nivel de alcoholemia supera el límite legal, lo que se interpreta como una presunción de mayor peligrosidad y conciencia del riesgo. La reincidencia, el desprecio por las señales de tránsito, y la conducción en zonas de alto riesgo, son considerados como factores que agravan la responsabilidad subjetiva del conductor y orientan hacia una calificación dolosa. No obstante, el juez valora la intención con base en los principios del derecho penal garantista.

1.2. Análisis comparado: Tratamiento de la conducción temeraria en otros sistemas penales (España, Argentina, México)

La legislación española contempla la conducción temeraria como la generación de un riesgo prohibido que afecte la seguridad de todas y todos. Como señala el tratadista Quintero (2020), el Código Penal español en “los artículos 380 y 381, hace una distinción entre temeridad y temeridad con desprecio por la vida de los demás si se le quiere dar un sentido técnico” (pág. 152). Esta distinción permite al sistema delictivo español, aunque no existe un resultado de muerte, tipificar la conducta en razón a la peligrosidad que conlleve la actuación del conductor. El ordenamiento jurídico español intenta que el vehículo no se considere un simple medio de transporte, si no que se considere un instrumento de riesgo, si actúa por fuera de los límites legales.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo de España ha sido importante para delinear el límite entre la negligencia grave y la eventual intención en los delitos contra la seguridad vial. En sentencias como la STS 341/2016, se ha establecido que si un sujeto conduce a una velocidad que duplica el límite en áreas urbanas, hay una clara representación del riesgo de muerte. Silva Sánchez (2017) señala que en estos casos el riesgo se considera en términos de eventual intención debido a la necesidad justificada de una política criminal para contener el brote de violencia vial. En la opinión de este autor, la persona que decide ignorar por completo las normas de prudencia, de alguna manera, acepta que su conducta lleva a una tragedia.

El dogma español ha desarrollado la teoría de la 'indiferencia' para sostener la atribución al título de fraude. Luzón (2021) defiende que conducir bajo los efectos del alcohol, en niveles extremos de embriaguez, y en conjunto con maniobras evasivas, es una indicación de que el autor ha asumido el resultado lesivo. El sistema español ha logrado a través de esta interpretación asegurar que los juicios no se limiten a la mera negligencia, sino que reconozcan la voluntad del agente de persistir en una acción que es groseramente peligrosa. Este desarrollo ha permitido a las víctimas recibir una respuesta del derecho penal que sea acorde con la gravedad del comportamiento del delincuente y superar la posición tradicional de culpa.

En Argentina, las discusiones sobre la conducción temeraria se centran en los desafíos que surgen al tratar de probar una intención maliciosa en lo que respecta a los accidentes de tráfico. El académico Zaffaroni (2010) argumenta que hay malicia eventual en el caso de un conductor que está borracho o a su vez no sepa de conducción en una avenida concurrida, y en este caso, se argumenta, debido a la teoría del consentimiento, donde un actor visualiza un resultado como una posibilidad y no hace nada para prevenirlo. Tal individuo es, de hecho, una clara amenaza para los derechos de los demás. Zaffaroni cree que los criminales deben considerar el estado mental de una persona en relación con el peligro que se ha incrustado y esto va más allá del pensamiento estrecho de la culpa consciente.

La introducción de nuevas figuras agravadas en la Reforma del Código Penal Argentino realizada a través de la Ley 27.347 ha puesto a la academia en una posición que favorece el sostenimiento de un cargo basado en la eventualidad culposa. Para el autor Sancinetti (2019), la distinción entre imprudencia consciente y dolo eventual es una distinción de derecho puro y tiene que ver con el daño que es probable que ocurra. Si un conductor ejerce una conducta que es probable que cause una muerte y continúa con dicha conducta, es muy probable que el sistema legal caracterice esa conducta como homicidio simple. Este tipo de razonamiento ha permitido la imposición de penas de 25 años a conductores imprudentes, lo cual es claramente un alejamiento de las penas indulgentes que son típicas para la región por conductas que son criminalmente negligentes.

Así, la dogmática argentina considera que la conducción temeraria es un acto de voluntad que quiebra el pacto de convivencia social mínima. Autores como Donna (2021) sostienen que el vehículo termina por convertirse en un arma cuando el conductor decide hacer caso omiso, en forma deliberada y consciente de la invocación de las normas de tránsito que sirven para proteger la vida. La aplicación del dolo eventual tiende a evitar la sensación de impunidad que resulta de las muertes de carretera, las cuales en la gran mayoría de las ocasiones son calificadas como "accidentes", que generan un rechazo en la sociedad. La tendencia en los tribunales es examinar la conducta que se da antes del impacto a fin de determinar si el agente efectivamente tenía confianza en su pericia o si le resultaba indiferente que su acción terminará con la vida de un tercero.

La teoría de la imputación objetiva ha sido utilizada y aplicada en el sistema penal mexicano para resolver los complejos casos de la conducción temeraria y el deslinde de responsabilidades; en este sentido, en México, el jurista Díaz (2014) argumenta que existe la "teoría de la representación", la cual ser explícita en relación con el caso de la imputación objetiva, ,debemos de saber si el conductor dio origen, o más bien si actuó con dolo eventual, al provocar o causar el accidente; en este sentido, la mencionada teoría nos indica que el conocimiento de la existencia de una alta probabilidad de que la acción de conducir, por la evidente velocidad, ha de dar lugar a un accidente, es suficiente para imputar la conducta;

el cambio ha de ser significativo, en el transcurso del tiempo de los antecedentes penales de los diversos Estados de la República Mexicana, los códigos penales han sido reformados a fin de andar con la embriaguez y velocidad como manifestación del dolo y no como simples infracciones administrativas.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación de México ha declarado la seguridad vial como un bien jurídico de carácter colectivo que, cuando resulta vulnerado de manera consciente, merece un reproche penal en un carácter total y absoluto. Como apunta el autor García (2022), el "manejo de vehículos en estado de ebriedad o bajo el efecto de estupefacientes" (pág. 84), es una forma de dolo eventual, en tanto que el sujeto opta a conciencia por eludir el riesgo. En la práctica judicial mexicana se valoran las conductas de los sujetos sobre si pudieron desistir de su comportamiento peligroso en el manejo, lavándose así las manos para no llevar la discusión del riesgo hasta el final. Esta valoración hace que los delitos de tránsito tienen que ser despachados con niveles de punibilidad que son un reflejo de la verdadera consideración hacia el daño producido a la estructura social y familiar.

Por último, hay que hacer notar que la perspectiva mexicana une las sanciones administrativas a una persecución penal que pone el foco en la peligrosidad del autor. Claus Roxin (2000), cuya influencia es muy fuerte en la academia mexicana, sostiene que el dolo eventual tiene que ser entendido cuando el autor "ha tomado en serio" la posibilidad del resultado y, a la vez, ha dicho que se conforma con esto. En el caso mexicano se entiende que la justicia no necesita una confesión del deseo del autor de matar, así como la necesidad de una prueba técnica para evidenciar el riesgo conocido del autor de la irreflexión. Esta evolución doctrinal hace que el sistema penal mexicano sea hoy por hoy un referente para estudiar la reforma que se hospeda en la actual legislación ecuatoriana.

Para adentrarse en el conocimiento de estos tres sistemas, hay que atender a la influencia que ejerció la dogmática alemana, la cual era el punto inicial de llegada de las teorías del riesgo. Claus Roxin (2000) sostiene que el dolo eventual se encontraría en el límite en el que el autor de la acción abandona la esperanza de que el resultado no se produzca. En la conducción temeraria, el riesgo creado es

tan alto que la posibilidad de que se evite la producción del resultado queda librada al azar, por lo que la dirección alemana sostiene que no existe ya una que confíe en la posibilidad de evitarlo, sino que se acepta el resultado. Esta base teórica es la que ha permitido en España, en Argentina y en México, entre otros países, establecer sus criterios de imputación con el fin de sancionar la imprudencia temeraria extrema como tal.

El autor Jakobs (2023), por su parte, ofrece una comprensión funcionalista de la imputación objetiva, y denomina a aquel que realiza una ruptura de forma flagrante del rol del "conductor diligente" como el autor de una defraudación del interés social en la seguridad. En este sentido, la conducción temeraria no es más que un error individual, sino que se produce una amenaza a la vigencia de la norma jurídica. Desde esta óptica, el sistema de respuesta penal no solo castiga el daño físico, sino que también castiga la voluntad del autor por encima de las leyes de tráfico. Esta teoría ha calado hondo en los tribunales de habla hispana, otorga a los magistrados instrumentos suficientes para diferenciar el accidente fortuito de la acción dolosa vial.

1.3. Criterio aplicable de regulación de la conducción temeraria en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador

Dentro del ámbito del derecho ecuatoriano, la figura de la conducción temeraria no se presenta como una figura autónoma del tipo penal muy próximo como lo es, el tipo penal de delito de peligro, sino como un delito bajo la modalidad de resultado por culpa. En la línea del criterio de Zambrano (2024) se expresa que el COIP articula la responsabilidad vial con base en un deber objetivo de cuidado, reduce la problemática a los tipos de culpa como el negligente o imprudente. Esta directriz del legislador termina por fechar la exploración de la tipificación como la posibilidad que tiene el juzgador para sancionar la peligrosidad de la acción como tal, sino que tiene que esperar a que se produzca un daño efectivo. La ausencia de un criterio de "temeridad", que proteja a bien jurídico de seguridad vial, lo transforma en un anticipo a la lesión y no a una lesión al orden de la sociedad.

El artículo 27 del Código Orgánico Integral Penal considera la culpa como la omisión de esa diligencia que se espera de las personas, y para tránsito se deja entrever el irrespeto a los reglamentos técnicos. El deber objetivo de cuidado es, tal como lo menciona García (2024), un concepto normativo que le señala al conductor una atención continua capaz de evitar un riesgo que se prevé. En este sentido, la regulación ecuatoriana es ineficaz porque no gradúa esta infracción. Una situación es la del conductor que se encuentra distraído un segundo y la otra es la del conductor que circula a 150 km/h por un centro poblado. La falta de niveles de gravedad en la culpa hace farragoso el camino hacia el dolo eventual, dado que la ley ecuatoriana tiende a encasillar toda temeridad en una simple falta de previsión.

El artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal consagra una pena de 10 a 12 años para el que llegue a causar una muerte si conduce en estado de embriaguez, ocupa la condena máxima de los delitos culposos. Zavala (2024) apunta que, si bien se trata de una pena severa, dogmáticamente es "confusa", ésta sigue en consideración la conducta como "culposa". La doctrina internacional plantea que la decisión de beber y manejar implica una aceptación del resultado muerte y encaja en el dolo eventual. En Ecuador, la rigidez del COIP excluye esta calificación, obliga a los jueces a aplicar una pena alta bajo un título de imputación que, no da cuenta de la voluntad del infractor de poner en peligro a la sociedad. La Corte Nacional de Justicia, en su jurisprudencia ha realizado diversos intentos por integrar la teoría de la imputación objetiva de Jakobs para dar respuesta a la causalidad de los accidentes de tránsito.

Este criterio defiende que un resultado tiene causa si la persona que lo logra ha hecho posible el riesgo más allá de la medida que permitía la norma. Por tanto, en el Ecuador, un conductor audaz ha terminado por romper el "rol de un conductor diligente", corriendo el riesgo de ser responsable de cualquier cosa que ocurra. Es más, como expresa Jakobs (2003), si el sistema no distingue el miedo humano de la rebeldía frente a la norma (temeridad), la función preventiva del Derecho Penal desaparece. Aquí entra en la interpretación del COIP, exige a su vez que el riesgo extremo esté para ser convertida en sanción dolosa.

Un criterio básico que no está incorporado en el COIP es la sanción de la conducción peligrosa con carácter de delito de peligro abstracto. Roxin (2000) señala que la protección de bienes jurídicos acaba antes del impacto y lo hace al sancionar la creación de riesgos intolerables. En el Ecuador si un sujeto realiza maniobras de conducción peligrosas o "piques" clandestinos, y no hay daño físico de por medio, el estándar se va a contravención administrativa de baja intensidad; este es un punto débil del derecho ecuatoriano que genera irresponsabilidad vial, que el sistema penal entra en vigor sólo si hay un cadáver, por lo que no le da validez a la voluntad del sujeto que manifiestamente quiere desafiar la seguridad ciudadana.

El artículo 374 del COIP menciona, entre otras circunstancias, agravantes como conducir con una licencia revocada o bajo efectos de sustancias estupefacientes, lo cual da la impresión de que el conductor actúa de manera temeraria. Para la doctrina de Donna, esto representa una conducta personal que manifiesta la existencia de un desprecio deliberado hacia el ordenamiento jurídico (Donna, 2021) y, en el ámbito del proceso penal ecuatoriano, hace que la pena sea aumentada hasta en un tercio de su extensión, más no cambia la naturaleza típica del delito. Una limitación normativa en la que a pesar de demostrarse factores que evidencian un conocimiento claro del peligro por parte del conductor, la administración de justicia en el Ecuador tiene que obligarse a datar su sentencia bajo tipos culposos, fenómeno que posteriormente genera una sensación de injusticia en las familias de las víctimas.

La regulación de la temeridad en el Ecuador choca en el artículo 454 del COIP, que versa sobre los principios de la prueba. En la marcha, la prueba deja de lado el elemento subjetivo (la voluntad) para centrarse sólo en el elemento de la materialidad (daños y mecánica). Para tratar de calificar una conducta de dolo eventual, el fiscal ha de probar que el sujeto conductor se volvió a confeccionar el daño y que no le importaba este. Autores nacionales apuntan que los peritajes de accidente logia que se llevan a cabo en Ecuador están pensados para probar indicios sobre la culpa, lo que condena a la mayoría de las causas a resolverse

como negligencias ordinarias, independientemente de que las evidencias físicas susciten una temeridad criminal manifiesta.

Por último, el criterio predominante en la academia jurídica ecuatoriana es que el COIP, a pesar de un buen esfuerzo por agenciar una normativa de la violencia vial, ha quedado por el camino de la violencia vial moderna. En este sentido, Silva Sánchez (2024) aporta la idea de un Derecho Penal proactivo de la vida en el marco de conductas de riesgo extremo. La distinción entre la culpa consciente y el dolo eventual en el Ecuador constituye una zona gris que beneficia al sujeto responsable. La introducción de criterios claros de la "temeridad manifiesta" permitiría que el juzgador califique de forma adecuada los actos deliberados que ostentan el desprecio por la vida, consigue que el sistema penal cumpla con la función de justicia retributiva y preventiva, en consonancia con los parámetros internacionales de derechos humanos y con la seguridad ciudadana.

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Metodología de la investigación

La metodología de investigación constituye el hilo conductor que permite llevar a cabo el proceso de generación del conocimiento que se denomina científico. De acuerdo con Calduch (2012), la metodología se define como "el conjunto de procedimientos, técnicas y tareas que se aplican de manera sistemática y ordenada para desarrollar un proceso de investigación, y orientar en última instancia la resolución de un problema planteado" (pág. 34). En el campo del Derecho, esta conceptualización es de vital importancia, permite fijar las pautas que aseguran la validez y la fiabilidad de los resultados, pero sobre todo si se quiere profundizar en figuras delictivas tan complejas como el dolo eventual o la culpa consciente del conductor temerario.

El concepto de paradigma resulta fundamental para comprender los marcos de referencia que orientan toda investigación científica. Según el autor Briones (2002) explica que un paradigma se define como "el conjunto de creencias, valores y técnicas que comparten los miembros de una comunidad científica determinada, estableciendo los lineamientos para la selección de problemas y los criterios para su solución" (pág. 45). En el ámbito jurídico, esta definición resulta particularmente relevante, pues permite entender cómo diferentes escuelas de pensamiento abordan el estudio del derecho desde perspectivas epistemológicas distintivas.

Complementariamente, Pérez (2022) deduce que los paradigmas constituyen "modelos de pensamiento que definen la naturaleza de la realidad estudiada, las preguntas legítimas tienden a formularse sobre ella y los métodos adecuados para responderlas" (pág. 34). Esta segunda definición subraya la función estructural del paradigma, que opera como una matriz disciplinaria que condiciona tanto la formulación de los problemas de investigación como las estrategias metodológicas para abordarlos.

El paradigma interpretativo, dentro de las ciencias sociales y jurídicas, se caracteriza por privilegiar la comprensión de los fenómenos sociales desde la perspectiva de los actores involucrados. Para Hernández y Mendoza (2019), este paradigma "busca descifrar el significado que los sujetos atribuyen a sus acciones y al contexto en que se desarrollan, mediante la interpretación de discursos, normas y prácticas sociales" (pág. 89). En el derecho penal, este enfoque resulta pertinente para analizar cómo operadores jurídicos y teóricos construyen y aplican los conceptos de dolo eventual y culpa consciente, considera sus marcos de referencia y contextos específicos de acción.

El paradigma racional o positivista, por su parte, se fundamenta en el análisis lógico-racional de las normas jurídicas como sistemas coherentes y autónomos. Becerra (2020) explica que este paradigma "concibe el derecho como un conjunto de preceptos organizados sistemáticamente, donde la fuente del conocimiento es el racionalismo aplicado a textos normativos" (pág. 67). Aunque valioso para el estudio dogmático de los tipos penales, este enfoque presenta limitaciones para captar la complejidad de la aplicación judicial de figuras como el dolo eventual, donde los elementos subjetivos requieren una hermenéutica más flexible.

El paradigma socio-jurídico emerge como alternativa integradora que supera las limitaciones del positivismo tradicional. Según Briones (2002), este "analiza el derecho no como mera teoría abstracta, sino como práctica social inserta en contextos históricos, culturales y políticos específicos" (pág. 112). Esta perspectiva permite examinar cómo las categorías dogmáticas del derecho penal se actualizan en la práctica judicial, considera las dinámicas sociales que enmarcan fenómenos como la conducción temeraria.

En la presente investigación se adopta el paradigma interpretativo como marco epistemológico principal. Esta elección se justifica por la naturaleza del objeto de estudio, que requiere evaluar cómo jueces, abogados y doctrinantes interpretan y aplican las figuras del dolo eventual y la culpa consciente en casos concretos de conducción temeraria. Como sostiene Pérez (2022), "el paradigma interpretativo permite develar los significados que los operadores jurídicos atribuyen a conceptos

penales abstractos, reconstruyendo sus marcos de referencia y criterios de aplicación" (pág. 156).

Este enfoque facilitará un análisis profundo de la jurisprudencia nacional y comparada, identifica los patrones argumentativos y valorativos que subyacen a las decisiones judiciales. La aplicación de este paradigma se concretará mediante el análisis hermenéutico de sentencias, la interpretación de fundamentos doctrinales y la reconstrucción de los criterios utilizados por los operadores de justicia para distinguir entre dolo y culpa en materia de tránsito.

La investigación posee un enfoque que considera la estrategia general, de tal forma que este aspecto define la naturaleza del estudio y la interrelación entre el problema que se investiga, el planteamiento de los objetivos y el diseño de los métodos de recolección y análisis de datos. Para Hernández y Mendoza (2019), "los enfoques de la investigación se concretan en tres grandes categorías: los enfoques cualitativo, cuantitativo y mixto, cada uno de los cuales presenta sus propios fundamentos epistemológicos y técnicas asociadas" (pág. 78). Esta clasificación se torna fundamental para asegurar la coherencia metodológica del proceso de investigación; es la que establece el criterio que orienta la selección de los instrumentos más idóneos a partir de las características del objeto de estudio y de los objetivos de la investigación.

El método cualitativo se caracteriza o es especializada por su capacidad para entender los fenómenos sociales que se basan en la experticia de otras personas, de cómo lo perciben y entienden. Para Barbour (2013), este método "utiliza información no cuantificable que requiere ser interpretada, pues busca conocer las cualidades de un hecho o fenómeno mediante el acceso a documentos, experiencias e interacciones" (pág. 112). En el ámbito jurídico, este enfoque permite analizar discursos, argumentos de juristas, autores y construcciones doctrinales que escapan a la cuantificación, pero que son esenciales para entender la aplicación e interpretación de las normas penales.

En contraposición, el procedimiento cuantitativo tiene su base, pero se sostiene ya de manera netamente en la medición numérica y el análisis estadístico de las variables predefinidas. En este orden de ideas, tal y como señala Mata (2019) este "se refiere a un conjunto de procesos organizados secuencialmente que permiten cuantificar unas variables mediante la selección de unos casos o unidades de análisis" (pág. 93). Si bien es un enfoque respetable para estudios de la práctica que requieran la generalización de resultados, este sistema trae consigo limitaciones para captar la complejidad hermenéutica de figuras jurídicas como el dolo eventual, donde las sutilezas interpretativas, racionales e investigativas son clave.

El método mixto emerge como alternativa integradora que combina fortalezas de ambos enfoques. Hernández y Mendoza (2019) explican que "la ruta mixta entrelaza los enfoques cualitativo y cuantitativo, se fundamenta en la interacción entre ellos y su potencialización al momento de abordar conceptos y comparar datos" (pág. 82). Esta perspectiva resulta particularmente útil en investigaciones jurídicas que requieren tanto el análisis de contenido de decisiones judiciales como el tratamiento estadístico de tendencias jurisprudenciales.

La presente investigación utiliza el método cualitativo, porque se enfoca en comprender conceptos jurídicos complejos como el dolo eventual, la culpa consciente y la conducción temeraria, los cuales no se reduce a números o estadísticas. Como explica Barbour (2013), "el enfoque cualitativo permite obtener mayor cantidad de datos de gran relevancia mediante preguntas abiertas y entrevistas, facilitando un conocimiento más profundo sobre el tema de estudio" (pág. 115). En términos simples, este método es ideal para analizar cómo los jueces, abogados, fiscales y expertos entienden y aplican estas figuras penales en casos reales de conducción temeraria. Permite captar los matices, las interpretaciones y los razonamientos que están detrás de cada decisión judicial, algo que un simple conteo numérico no lo lograría.

La aplicación concreta del método cualitativo en este trabajo se realizará de tres maneras principales. Primero, se analizarán detenidamente los textos de autores

reconocidos como Roxin y Zaffaroni para entender las teorías sobre el dolo y la culpa. Segundo, se estudiarán sentencias judiciales de Ecuador y otros países para ver cómo se han aplicado estos conceptos en la práctica. Tercero, se conversará con especialistas mediante entrevistas para conocer su opinión y experiencia directa con estos casos. Al combinar estas tres estrategias, la investigación ofrece una visión completa y bien fundamentada sobre un tema donde las interpretaciones y los contextos específicos son fundamentales, lo que justifica plenamente la elección del enfoque cualitativo.

Tabla 3. Ventajas y desventajas del método Cualitativo

Enfoque del método Cualitativo	
Ventajas	Desventajas
Existe un análisis profundo de conceptos desde la jurisprudencia y doctrina del dolo eventual y culpa consciente	Se explicitan las fronteras de estudio que no pretende la generalización o focalización de estudio
Enfoca una comprensión integral de los matices en la aplicación judicial de diferentes figuras penales	Se prioriza el análisis interpretativo sobre las estadísticas
Identifica las tendencias jurisprudenciales internacionales	Se aplica la respuesta de sujetos con fuentes documentales para legalizar datos
Análisis de casos específicos y obtención de criterios particulares de ejecutores judiciales	Requiere de un análisis profundo con más tiempo por la cantidad de datos
Análisis hermenéuticos de sentencias y fundamentos doctrinales	Existe una subjetividad de interpretación en la doctrina y la jurisprudencia

Fuente: elaboración propia

La elección del método cualitativo para esta investigación sobre la clasificación de la conducción temeraria como dolo eventual o culpa consciente se fundamenta en su capacidad para analizar elementos jurídicos complejos que requieren una aproximación interpretativa. Como señala Barbour (2013), este enfoque permite acceder a "documentos, experiencias e interacciones" (pág. 112), lo que se materializa en el análisis exhaustivo de sentencias judiciales, doctrina penal internacional y entrevistas con operadores de justicia como abogados, fiscales y jueces penales. Las ventajas identificadas especialmente la posibilidad de obtener datos relevantes mediante preguntas abiertas y lograr un conocimiento profundo del tema que escaparía a un análisis meramente cuantitativo.

Frente a las limitaciones inherentes al método cualitativo, particularmente la no generalización de resultados y la posible subjetividad en la interpretación, se han establecido mecanismos de mitigaciones fuertes. La triangulación metodológica

entre fuentes documentales como doctrina internacional, jurisprudencia y experimentales entrevistas garantiza la validación cruzada de los hallazgos. Asimismo, la explicitación de los límites del estudio y la implementación de un sistema de categorización previa optimizan el proceso analítico, asegura el rigor metodológico que una investigación jurídica de esta naturaleza exige.

2.2. Técnicas e instrumentos de recolección de la información

La investigación jurídica contemporánea requiere de diseños metodológicos robustos que combinen múltiples técnicas de recolección de información para abordar problemáticas complejas como la clasificación de la conducción temeraria. Según Piza, Amaiquema y Beltrán (2019), las técnicas de investigación "constituyen el conjunto de herramientas metodológicas que permiten recopilar datos de manera sistemática y organizada" (pág. 89). En este contexto, el presente estudio implementará un sistema integral que articula técnicas bibliográfico-documentales y de campo, diseñadas específicamente para cumplir con el objetivo de evaluar comparativamente el tratamiento jurídico de la conducción temeraria.

La técnica bibliográfico-documental constituye el pilar fundamental del proceso investigativo, pues permite el acceso a fuentes primarias, secundarias y terciarias esenciales para un análisis comparado profundo. Como señala Briones (2002), "la investigación documental sistemática implica un proceso riguroso de acumulación, selección y organización de referencias que garantice la integridad del corpus documental" (pág. 156). Esta técnica se implementará mediante un protocolo estructurado en cinco fases: identificación de fuentes relevantes, recolección sistemática, organización temática, análisis crítico y contraste comparativo.

En cuanto a las fuentes primarias, se analiza exhaustivamente los ordenamientos jurídicos de Ecuador, es decir, el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en España (Código Penal), en Argentina (Código Penal y Ley de Tránsito) y México (Código Penal Federal), con especial atención a los tipos penales relacionados con conducción temeraria. Complementariamente, se examina jurisprudencia emblemática de cortes nacionales y tribunales internacionales que hayan

establecido precedentes significativos en la clasificación del dolo eventual y la culpa consciente en materia de tránsito.

Las fuentes secundarias comprenden el análisis de doctrina especializada de autores como Roxin (1997), Zaffaroni (2002) y Mir Puig (2016), cuya contribución al desarrollo de la teoría del delito resulta fundamental para comprender los matices, puntos claves, distinciones y características entre dolo eventual y culpa consciente. Como precisa Silva Sánchez (2017), "el estudio de la doctrina comparada permite identificar tendencias y divergencias que sirven para la construcción dogmática de las figuras penales" (pág. 203). De tal modo que en esta presente investigación se utilizan autores relevantes para comprender la esencia de cada figura como es el dolo eventual y la culpa consciente y obtener el extracto necesario de la distinción.

Como fuentes terciarias, se utiliza sistematización jurisprudencial basada en la legislación ecuatoriana, bases de datos especializadas del territorio nacional e internacional que tiene relevancia con el tema de esta investigación y repertorios de jurisprudencia comparada de países con mayor relevancia a nivel internacional que faciliten el análisis transversal de los criterios especializados que son aplicados a cada caso en diferentes sistemas penales. Esta triangulación de fuentes garantizará una comprensión integral del fenómeno objeto de estudio y permitirá identificar con precisión las inconsistencias en la argumentación judicial.

La técnica de entrevista semiestructurada se implementará como complemento esencial al análisis documental, por eso según Wengraf (2012), "las entrevistas cualitativas con expertos permiten descubrir aspectos no evidentes en el análisis documental, particularmente en lo relativo a criterios de aplicación judicial" (pág. 167). El diseño piloto para las entrevistas comprende 9 profesionales del derecho distribuidos en tres grupos: 3 abogados penalistas especializados en delitos de tránsito, 3 jueces de lo penal con experiencia en juzgamiento de casos de conducción temeraria y 3 fiscales con competencia en esta materia. Esta distribución busca capturar las perspectivas de los distintos actores del sistema de justicia penal, y garantiza una visión integral del fenómeno estudiado.

La selección de participantes seguirá un muestreo intencional por criterios, en donde se considera: mínimo cinco años de experiencia profesional en la materia, participación en casos relevantes de conducción temeraria, conocimiento en derecho penal, materia de tránsito, derecho comparado y disponibilidad para contribuir al estudio de esta investigación. Este enfoque asegurará que los participantes posean la experticia necesaria para proporcionar información sustantiva, accesible, pertinente y verificable sobre el problema de investigación.

El diseño metodológico para las entrevistas se materializará mediante un guion semiestructurado organizado en tres ejes temáticos articulados con los objetivos de investigación. El primer eje explorará los criterios aplicados para distinguir dolo eventual de culpa consciente en casos concretos de conducción temeraria. El segundo analizará la argumentación judicial en sentencias paradigmáticas nacionales y comparadas. El tercer eje elaborará criterios de juristas basado en inconsistencias en la aplicación de los tipos penales. Cada eje contendrá preguntas abiertas diseñadas para obtener perspectivas experienciales y fundamentaciones detalladas que enriquezcan el análisis cualitativo, lo que garantiza la profundidad y versatilidad necesarias para captar la complejidad del fenómeno estudiado.

La implementación de las entrevistas seguirá un protocolo estricto que incluirá: contacto inicial formal, envío de consentimiento informado, explicación de los objetivos de la presente investigación, contacto personal para realizar la sesión de entrevista y/o grabación de las sesiones (previa autorización) y transcripción integral de los contenidos. Las entrevistas se realizarán de acuerdo a la disponibilidad de cada profesional, es decir, de forma presencial acercándose a la unidad que pertenece y/o telemática mediante plataformas virtuales, con una duración estimada de 20 a 45 minutos cada una.

Como técnica de validación complementaria, se implementará el análisis de casos jurisprudenciales emblemáticos mediante un protocolo estructurado que examinará: coherencia argumentativa, uso de doctrina, aplicación de test de imputación, consideración del contexto social y tratamiento de precedentes. Este

análisis permitirá identificar patrones y discrepancias en la fundamentación de las decisiones judiciales sobre conducción temeraria.

La triangulación metodológica entre técnicas documentales y empíricas constituye una fortaleza fundamental del diseño investigativo. Como afirma Briones (2002), "la combinación de múltiples técnicas de recolección permite superar las limitaciones inherentes a cada método por separado, enriqueciendo la comprensión del fenómeno estudiado" (p. 234). Esta aproximación integral garantizará la validez y confiabilidad de los hallazgos, para aportar evidencia sólida para las conclusiones del estudio.

2.3. Población y muestra

Con el objetivo de reunir información sobre la temática estudiada denominada Conducción imprudente y su clasificación como dolo eventual o culpa consciente en el marco del derecho penal, se realizan entrevistas que, se llevan a cabo tanto mediante presencialidad y telemáticamente, mediante zoom, como por email, debido a la disponibilidad del asesor y a las cuestiones de la distancia, así, van dirigidas a jueces, abogados y fiscales, con conocimientos sobre derecho penal, que han intervenido en casos importantes de conducción imprudente, de materia de tráfico y sobre todo, en la interpretación del derecho comparado.

Tal y como se ha manifestado, el modelo de entrevista que se utiliza es el estructurado. En la medida en que las personas a las que se entrevistó tienen que dar respuesta a las preguntas con respuesta abierta, con el criterio propio de su capacidad como profesional, por lo que se considera la experticia del mismo. Asimismo, la aplicación es la de una sola vez, pero se da a conocer a la persona entrevistada sobre el tema que se tratará, que se describe a continuación:

Tabla 4. Población y Muestra

Jueces	Número
Msc. Luis Moreno	3
Dr. Valeria Salazar	
Msc. Fernando Rojas	
Abogados	Número
Abg. Karla Tapia	3
Abg. Odalys Aguilar	
Msc. María Llanganate	
Fiscales	Números
Msc. Augusto Semanante Caicedo	3
Dra. Susana Amores Gallegos	
Dr. Armando Armendáris	
Total	9

Fuente: elaboración propia

Una vez terminadas las entrevistas, se obtiene información muy relevante para cumplir con el objetivo que se ha planteado en esta sección. Los profesionales a quienes se ha llevado a cabo la entrevista, dieron a conocer debidamente fundamentados, sus criterios de una forma clara y llegaron a abordar el tema en determinadas ocasiones. Algunos de los componentes analizados en las entrevistas, los siguientes: la conducción temeraria, el dolo eventual y la culpa consciente, las prácticas que se emplean en el Ecuador a propósito de una conducción temeraria como culpa y el marco normativo a propósito de culpa y dolo en los propios supuestos de la conducción.

CAPÍTULO III ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Presentación de resultados

En el presente capítulo, se da a conocer los resultados obtenidos, una recolección de información obtenida a través de entrevistas. De esta manera, se obtiene datos en base a un tipo de cuestionario, algo general que no varía en las preguntas. Este cuestionario está dirigido a conocedores del derecho, se toma referencia como base a abogados expertos en materia penal tránsito, funcionarios que impulsan la investigación como fiscales de tránsito y ejecutores de derecho como jueces penales en tránsito. Los profesionales seleccionados tienen amplio conocimiento en temas referentes al estudio.

De tal manera que, a continuación, se da a conocer la información de los magistrados de derecho que son entrevistados.

Tabla 5. Dato informativo de Abogados

DATOS INFORMATIVOS DE ABOGADOS EN MATERIA PENAL - TRÁNSITO			
Entrevistados	Abg. Karla Tapia	Abg. Odalys Aguilar	Msc. María Llanganate
Sexo	Femenino	Femenino	Femenino
Disciplina de formación	Abogada penalista	Abogada penalista	Abogada penalista
Lugar de Trabajo	Libre ejercicio – Lexus Firma	Libre ejercicio – Fausto Quintana asociados	Libre ejercicio – Llanganate & Llanganate
Cargo que desempeña	Abogada	Abogada	abogada
Tiempo de experticia	6 años	3 años	18 años
Fecha de realización de entrevista	11 de noviembre del 2025	15 de noviembre del 2025	18 de noviembre del 2025

Fuente: elaboración propia

Tabla 6. Dato informativo de Fiscales.

DATOS INFORMATIVOS DE FISCALES DE TRÁNSITO			
Entrevistados	Msc. Augusto Semanante	Dra. Susana Amores	Msc. Armando Armendáris
Sexo	Masculino	Femenino	Masculino
Disciplina de formación	Abogado penalista	Abogada penalista	Abogada penalista
Lugar de Trabajo	Fiscalía Provincial de Cotopaxi	Fiscalía de Latacunga	Fiscalía Provincial de Cotopaxi
Cargo que desempeña	Fiscal de tránsito	Fiscal de tránsito	Fiscal de Tránsito
Tiempo de experticia	23 años	16 años	18 años
Fecha de realización de entrevista	18 de noviembre del 2025	21 de noviembre del 2025	26 de noviembre del 2025

Fuente: elaboración propia

Tabla 7. Dato informativo de Jueces

DATOS INFORMATIVOS DE JUECES PENALES DE TRÁNSITO			
Entrevistados	Dr. Luis Moreno	Dra. Valeria Salazar	Dr. Msc, Fernando Rojas
Sexo	Masculino	Femenino	Masculino
Disciplina de formación	Abogado penalista	Abogada penalista	Abogado penalista
Lugar de Trabajo	Unidad Judicial Multicompetente de Salcedo	Unidad de la Unidad Judicial Penal de Latacunga	Unidad de Garantías penales de Ambato
Cargo que desempeña	Juez Penal de Tránsito	Juez Penal de Tránsito	Juez Penal de Tránsito
Tiempo de experticia	28 años	23 años	19 años
Fecha de realización de entrevista	18 de noviembre del 2025	21 de noviembre del 2025	26 de noviembre del 2025

Fuente: elaboración propia

Análisis jurídico

Con la intención de dar a conocer la posible efectividad de implementar este tipo de criterios y conseguir desarrollo jurisprudencial, se dan a conocer los resultados obtenidos por medio del cuestionario estructurado, aplicado a partir de entrevistas a diferentes profesionales de la profesión de la abogacía, en especial, derecho penal y tránsito, aquellos que tienen dominio y experticia en el tema tratado en el presente trabajo. Se entiende, por lo tanto, que las entrevistas se dan a partir de 7 preguntas planteadas para determinar la posible aplicación o no del dolo eventual o la culpa consciente para la conducción temeraria, siguiendo la defensa técnica del abogado, la investigación y formulación de cargos del fiscal, la resolución

debidamente motivada del juez en el Ecuador. Aportaciones que consiguen ser útiles para el desarrollo del trabajo de investigación y las aportaciones que se van a dar a continuación:

Tabla 8. Tabulación de entrevista a Abogados

ABOGADOS	Abg. Karla Tapia	Abg. Odalys Aguilar	Msc. María Llanganate	Análisis – Criterio jurídico
	Libre ejercicio – Fausto Quintana asociados	Libre ejercicio – Lexus firma	Libre ejercicio – Llanganate & Llanganate	
<p>Pregunta 1</p> <p>Es posible que se cometan accidentes de tránsito bajo la modalidad de dolo eventual. Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Teóricamente sí, pero probatoriamente es casi imposible. Porque el tráfico vehicular es una actividad de riesgo permitido. Para que exista dolo eventual, el conductor tendría que haber convertido su vehículo en un arma. Sin embargo, en mi experiencia, el 99% de los casos, por más graves que sean, responden a una infracción del Deber Objetivo de Cuidado. Si hay dolo, deja de ser un "accidente" de tránsito y se convierte en un asesinato con un medio vehicular.</p>	<p>Sí, porque el actor asume de forma consciente, por ejemplo, estando bajo el estado de embriaguez, la persona que maneje asume que no es correcto y está consciente del daño que puede ocasionar.</p>	<p>Sí, Sin embargo, es una situación extremadamente excepcional. Para que exista dolo eventual, el conductor no solo debe prever el resultado, sino aceptarlo con total indiferencia. En la práctica, casi ningún conductor "acepta" chocar, puesto que esto implica poner en riesgo su propia vida. La mayoría de los casos son imprudencias, no intenciones homicidas.</p>	<p>El examen de esta cuestión manifiesta un punto de vista acomodado en la teoría del dolo eventual en el tránsito, aunque su aplicación práctica es vista como básica y compleja en cuanto a la cantidad de pruebas disponibles. Se entiende por los sólidos que conducir una unidad de motor es una actividad de riesgo permitido, pero dicho límite se rompe cuando el sujeto realiza una conducción del vehículo como si de un arma se tratara. De este modo, se concluye que, aunque el conductor puede de alguna manera pronosticar el daño al decidir conducir en situaciones extremas (embriagado, por ejemplo), la gran mayoría de los</p>

				<p>eventos son procesados como si constituyeran infracciones al Deber Objetivo de Cuidado. La regla general del derecho indica que de demostrarse un dolo real, el evento dejaría de ser contemplado como un "accidente" para ser calificado de homicidio en su modalidad vehicular hace estallar la estructura procesal del COIP que tiende a culparizar toda conducta vial.</p>
<p>Pregunta 2</p> <p>Como diferenciar el dolo eventual y a culpa consciente en medio de un accidente automovilístico</p>	<p>Mediante el análisis de la "maniobra de evitación" y la "confianza racional vs. irracional". Porque En la culpa consciente, el sujeto confía en su destreza (aunque sea una confianza o estúpida o infundada). En el dolo eventual, hay una "indiferencia" total. Como especialista, busco huellas de frenado o intentos de esquivar; si existen, hubo voluntad de evitar el daño, lo que destruye automáticamente la tesis del dolo eventual.</p>	<p>La gran diferenciación es en base a la aceptación del riesgo que puede ocasionar y esta se puede denominar como dolo eventual, pero la culpa consciente se diferencia en que esta persona confía en que no va causar el daño.</p>	<p>Analizando la "confianza" en la evitación del resultado. La línea divisoria es psicológica y volitiva. En la culpa consciente, el conductor sabe que va rápido o ebrio, pero confía (erróneamente) en que su pericia evitará el accidente. En el dolo eventual, al conductor no le importa si el accidente ocurre. Como defensa, buscamos pruebas de maniobras evasivas (frenado, volantazo); si intentó evitar el golpe, no hubo aceptación del daño, por tanto, es culpa.</p>	<p>La diferencia entre estas figuras jurídicas es el quid de la cuestión dogmática de la que se acaba de hablar. Todos los autores coinciden en que la distinción se asienta en el elemento volitivo: en el caso de la culpa consciente, el autor confía irracionalmente en la posibilidad, que supuestamente le da su experiencia, de evitar el impacto, mientras que en la del dolo eventual existe una aceptación del resultado o al menos una indiferencia absoluta. Así se concluye que jurídicamente la</p>

				<p>culpa se caracteriza por el "no querer" que se produzca el resultado a pesar de haberlo previsto; y el dolo eventual, a partir del "si pasa, que pase". El resultante análisis sugiere que la ausencia de una línea diferenciadora en la legislación ecuatoriana lleva a los juristas a litigar, y en ocasiones a obtener resultados en una región gris en donde la gravedad del hecho no coincide, y en ocasiones se reafirma con la tipicidad real, favorece a la impunidad.</p>
<p>Pregunta 3</p> <p>En casos de conducción temeraria, ¿cree que las pruebas como los informes de alcoholemia o exceso de velocidad son suficientes por sí solas para probar el dolo eventual? Si – No ¿Por qué?</p>	<p>No, porque El COIP es claro. El Art. 377 ya establece que la embriaguez y el exceso de velocidad son agravantes de la muerte culposa, no elementos constitutivos del dolo. Si un fiscal usa la alcoholemia para acusar dolo, está violando el principio de legalidad, pues está usando un elemento que la ley ya definió como "culpa agravada" para construir un delito doloso.</p>	<p>Sí, porque en ciertos casos, pero a veces no basta, hay que también fijarse en las atenuantes y las agravantes que conlleva cada caso en concreto.</p>	<p>No, Esas pruebas demuestran la infracción del deber de cuidado (negligencia grave), pero no el elemento volitivo del dolo. Estar ebrio es una irresponsabilidad, pero no equivale automáticamente a "querer matar" o "aceptar la muerte" de un peatón. El salto lógico es demasiado grande y viola el principio de in dubio pro reo.</p>	<p>En cuanto al estado de embriaguez, el estudio plantea la disyuntiva entre tratar alguna forma de responsabilidad previa y un resultado fortuito. Significativa es, pues, la anáfora que, de acuerdo con las directrices analíticas, da fe de que si el autoexponente de una accidente de tráfico se decide a la ingesta de alcohol y a la conducción entonces estaría realizando una actio libera in</p>

				<p>causa, pues el sujeto conductor asumiría voluntariamente dicha incapacidad. Sin embargo, los expertos apuntan hacia el hecho de que el alcohol por sí no convierte la culpa en dolo en base sectariana, el artículo 376 del COIP ya lo prevé como un culpable bien hecho y, por tanto, no sería el caso. En virtud de los extendidos conocimiento, los autores como el autor, para hablar de un dolo eventual tiene que ir ligado a algo más, y que no les basta con la utilización de la embriaguez, sino que hay que probar que el autor, previamente a perder sus facultades, tomó conocimiento de que, en caso de que provoque una muerte como un desenlace eventual, estemos ante un acto típicamente delictivo, algo que sería muy difícil de acreditar ante un juicio.</p>
<p>Pregunta 4 ¿Considera adecuado el siguiente argumento? A pesar de ser temerario, "confiaba en que no pasaría</p>	<p>Si, es un argumento dogmático porque La psicología del conductor temerario (especialmente el ebrio) se basa en la</p>	<p>Sí, porque no genera una intención voluntaria de actuar.</p>	<p>No, porque es el argumento central de la defensa en delitos culposos. El ser humano tiende a sobreestimar sus capacidades. Un conductor temerario suele pensar "yo controlo el carro", lo</p>	<p>El examen de la velocidad nos permite constatar que esta variable es el parámetro más evidente de la ruptura de la confianza en el tráfico. Los resultados</p>

<p>nada" (culpa consciente) en lugar de "aceptar el posible daño" (dolo eventual) Si-No ¿Por qué?</p>	<p>omnipotencia ("yo manejo mejor borracho", "yo conozco la vía"). Esa arrogancia confirma que no quiere el resultado; al contrario, está convencido de que su "gran habilidad" impedirá el accidente. Eso es culpa consciente de libro.</p>		<p>cual reafirma que no quiere el resultado lesivo. Si confiaba en que no pasaría nada, falta el componente de "aceptación" necesario para el dolo eventual.</p>	<p>muestran que a altas velocidades la "confianza en la evitación" es una pura ficción jurídica, pues el agente elimina toda posibilidad técnica de controlar el tráfico. En situaciones de excesiva velocidad, el conductor acepta que el resultado ya no depende de su voluntad ni de su destreza al volante, sino de la mera suerte. Es a partir de estas consideraciones que el análisis del derecho concluye que las velocidades muy sobrepasadas constituyen una manifestación de temeridad y que llevan aparejada una mayor exigencia a la hora de ser sancionadas, dado que el conductor es consciente de que a esas velocidades el impacto es inevitable y mortal, demostrando, por tanto, un desinterés absoluto por la normativa y por la vida de los demás.</p>
<p>Pregunta 5 ¿Considera que el COIP, tal como está redactado ahora,</p>	<p>No, porque ya tenemos el Art. 377 (Muerte culposa) y el Art. 379 (Lesiones). Si creamos un tipo penal</p>	<p>Sí, porque sería una buena concientización, al haber una clasificación para así atemorizar,</p>	<p>No, El COIP ya tipifica la muerte por accidente de tránsito (Art. 377) y sus agravantes. Introducir el dolo eventual</p>	<p>En cuanto a la normativa, existe una coincidencia en el sentido que el Código Orgánico Integral Penal es</p>

<p>necesita un nuevo artículo que castigue expresamente la conducción temeraria con dolo eventual? Si-No ¿Por qué?</p>	<p>intermedio, romperíamos la sistemática del código. Lo que se necesita no es más leyes, sino que los jueces apliquen correctamente las penas máximas de la culpa (hasta 5 años) cuando corresponda, sin necesidad de inventar dolo donde no lo hay.</p>	<p>porque la mayoría de los accidentes, delitos o contravenciones son por antecedentes de alcoholemia.</p>	<p>específicamente para tránsito podría generar inseguridad jurídica y desproporcionalidad en las penas, tratando a conductores imprudentes como asesinos, desvirtuando la naturaleza del derecho penal de tráfico.</p>	<p>inadecuado para tratar la temeridad extrema. Por el argumento jurídico, el encasillamiento que recibe la mayoría de los siniestros en la modalidad culposa produce una "impunidad percibida" por la sociedad. Los expertos sostienen que la pena no logra la función de prevención general, en la medida en que comportamientos de desprecio absoluto por la vida reciben penas mínimas o excarcelables. La conclusión de los expertos es que la normativa ecuatoriana es reactiva y sumamente formalista, limitando a la Fiscalía la opción de presentar cargos con una elevada reacción punitiva ante los supuestos de una peligrosa actividad evidente, limitando la justicia material para las víctimas de la violencia vial.</p>
<p>Pregunta 6 ¿Le ha ayudado la jurisprudencia de la Corte Nacional (que suele tratar estos casos</p>	<p>Si sirve de mucho para mantener una seguridad jurídica, porque La Corte Nacional ha frenado el "populismo</p>	<p>Sí, porque a la final la mayoría de los abogados buscan disminuir la pena y así se culpable o lo hico con plena intención o tenía</p>	<p>Si, porque la jurisprudencia ecuatoriana ha mantenido una línea garantista al exigir una prueba rigurosa para el dolo. Esto permite que, en casos de accidentes</p>	<p>El análisis del estado de la jurisprudencia vigente pone de manifiesto que los tribunales ecuatorianos mantienen una corriente de</p>

<p>como culpa) a lograr absoluciones o condenas más leves para sus clientes? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>penal" que intenta tratar todo accidente mediático como asesinato. Gracias a esta jurisprudencia, podemos garantizar que se juzgue al conductor por lo que realmente hizo (ser imprudente y negligente) y no por lo que la opinión pública quiere (que se le trate como a un sicario).</p>	<p>conocimiento, se busca lo más beneficioso para el cliente</p>	<p>graves, se aplique la pena de tránsito (máximo 5 años con agravantes) en lugar de las penas de homicidio (10-13 años), lo cual es más acorde a la realidad de un accidente no deseado.</p>	<p>interpretación conservadora y garantista para con el reo que viene a preferir la aplicación de penas para los delitos de tránsito (máximo 5 años) a las penas que deberían aplicarse para los delitos de homicidio (10-13 años), pues el accidente en muchas ocasiones es "no deseado". Esta situación está generando un estancamiento dogmático para la justicia ecuatoriana, pues los abogados sienten que la justicia ecuatoriana tiene miedo de caer en el temor a lo que es más subjetivo: el dolo eventual. Por lo que no se puede menos que concluir que hace falta un cambio de paradigma en la jurisprudencia que admita la "indiferencia" del propio autor como una forma de voluntad criminal, llegando allí donde hay países con tendencias, en efecto, opuestas al ir supuesto lado aplicando una penalidad mayor para la temeridad manifiesta.</p>
<p>Pregunta 7</p>	<p>En la práctica del día a día es inútil,</p>	<p>Sí, porque es una alternativa</p>	<p>No, porque Es un ejercicio hipotético</p>	<p>El estudio del estado de la</p>

<p>¿Cree que el "test de Jakobs" (preguntar si el conductor habría actuado igual sabiendo el resultado) es un método justo y claro para distinguir el dolo de la culpa? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>pero, en la académica si es interesante. Esto es porque Es un juicio hipotético imposible de probar. Ningún peritaje puede entrar en la mente del conductor para saber qué "hubiera hecho". Además, en tránsito, el conductor casi siempre actúa creyendo que el resultado no ocurrirá. Si supiera con certeza del resultado (muerte), se detendría, porque él también suele salir herido. Por tanto, la prueba casi siempre arrojaría culpa consciente.</p>	<p>distinta y aparte de las que ya se tienen para poder determinar la gravedad y la responsabilidad del caso.</p>	<p>peligroso. Nadie, salvo un suicida o un asesino, conduciría sabiendo con certeza que va a matarse o matar a otro. Si se aplica este test, casi todo resultaría en culpa consciente, porque ante el conocimiento seguro del accidente fatal, el conductor habría frenado. No es útil para medir la indiferencia en el momento previo.</p>	<p>jurisprudencia vigente evidencia que los tribunales ecuatorianos continúan sigue una vía interpretativa conservadora y garantista en relación a la situación del reo que pretende aplicar penas para delitos de tránsito (máximo 5 años) antes que aquellas que habría de aplicar para homicidio (10-13 años), puesto que el accidente en muchas ocasiones es "no deseado". Es una situación que produce estancamiento dogmático a la justicia ecuatoriana porque la abogacía tiene la percepción de que la justicia ecuatoriana está recelosa de caer en el recelo de lo que es más subjetivo: el dolo eventual. Por lo que no se deduce que hay que forjar un cambio de paradigma en la jurisprudencia que acepte la "indiferencia" del autor como una forma de voluntad criminal, llegando ahí donde hay países con tendencias, efectivamente, enfrentadas al ir supuesto lado aplicando una penalidad mayor</p>
--	---	---	---	--

				para la temeridad manifiesta.
--	--	--	--	-------------------------------

Fuente: elaboración propia

Tabla 9. Tabulación de entrevistas a Fiscales

FISCALES	Msc. Augusto Semanante	Dra. Susana Amores	Msc. Armando Armendáris	Análisis
	Fiscalía Provincial de Cotopaxi	Fiscalía de Latacunga	Fiscalía de Salcedo	
<p>Pregunta 1</p> <p>Es posible que se cometan accidentes de tránsito bajo la modalidad de dolo eventual. Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, porque el conductor aun consciente del riesgo grave, decide actuar igual, aceptando la posibilidad de que ocurra un trágico accidente como efectos de alcohol</p>	<p>Sí, porque el conductor realiza actos con alta probabilidad de que su conducta peligrosa causen un resultado dañoso.</p>	<p>Si, porque cuando un conductor decide manejar con un nivel de alcoholemia letal o a velocidades extremas en zonas escolares, deja de ser una simple "imprudencia". El sujeto se representa el peligro y muestra un desprecio absoluto por la vida ajena. Si el resultado no le detiene de actuar, está asintiendo el resultado. No es un accidente, es un crimen vial.</p>	<p>La interpretación de las respuestas dadas por los fiscales demuestra la posición coincidente y decidida en la que coinciden a anterioridad que es absolutamente posible el que desarrolle delitos de tránsito bajo el dolo eventual. Lejos de los otros sectores, la Fiscalía afirma que cuando el conductor decide conducir un vehículo sabe que tiene un nivel de alcoholemia letal o si va excesivamente rápido en un lugar de gran vulnerabilidad (los colegios), la conducta supera la imprudencia. El propio actor se hace una representación del riesgo y manifiesta desinterés absoluto por la vida de aquellos. Jurídicamente, se parte del conocimiento del riesgo y si no retiene al autor, está asentando el resultado. En este sentido, los fiscales coinciden en que no tiene que haber</p>

				"accidente", sino que tiene que hablarse de "delitos de tránsito" o "delitos viales" en el que la voluntad del actor se encuentra viciada por la aceptación del daño probable.
Pregunta 2 Como diferenciar el dolo eventual y a culpa consciente en medio de un accidente automovilístico	La clave está en la actitud mental frente al riesgo, la culpa consciente está confiada en que no ocurrirá y en cuanto al dolo eventual es que la persona acepta el posible resultado y actúa de igual manera.	Sí, porque el conductor que decide pasar en luz roja del semáforo para llegar a su trabajo, conociendo que es privado.	A través de indicadores externos de indiferencia. La diferenciación no puede depender de lo que el acusado "diga" que pensó. Como fiscalía, observamos la conducta: si violó múltiples normas simultáneamente (semáforo rojo + alcohol + velocidad) y persistió en la conducta pese a advertencias (ej. pasajeros pidiendo que pare), esa persistencia demuestra que aceptó el riesgo (dolo eventual) y no que confiaba en evitarlo racionalmente.	Según el criterio fiscal, la delimitar la frontera entre estas figuras habrá de fundarse sólo en parámetros externos de indiferencia, sin valorarse la mera declaración del dado procesado. En el análisis que realiza el jurista de los resultados concluyentes de que la solución se asienta precisamente en la posición mental ante el riesgo: la obligación de la culpa consciente, es a la vez la confianza en el resultado no se va a producir, que si se produce, en el dolo eventual, por otro lado, sólo existe indiferencia ante la posibilidad del desenlace que, si se produce, le es indiferente actuar de igual manera. Se pone como ejemplo paradigmático el cruce deliberado de un semáforo en rojo a velocidad excesiva y en ese supuesto la fiscalía pretende demostrar que no era "esperable" que el conductor pudiese pasar sin causar el

				accidente, sino que le fue indiferente si una muerte se producía, que, a cambio de ello, conseguía sus propias expectativas personales, caracterizándose de esta manera romper el pacto de seguridad vial de forma inequívoca.
<p>Pregunta 3</p> <p>En casos de conducción temeraria, ¿cree que las pruebas como los informes de alcoholemia o exceso de velocidad son suficientes por sí solas para probar el dolo eventual? Si – No ¿Por qué?</p>	<p>No, porque no son suficientes por sí solas. Aunque son indicios importantes, exige demostrar la aceptación consciente del riesgo como testimonios, peritajes, contexto de la conducción temeraria y sobre todo, la intencionalidad implícita en la conducta</p>	<p>Sí, porque son pruebas técnicas</p>	<p>Si, en el conjunto del texto, un grado de alcoholemia extremo elimina la capacidad psicomotora necesaria para fundar una "confianza" racional (base de la culpa consciente). Si el sujeto no podía físicamente controlar el vehículo y aun así condujo, asumió el resultado lesivo. La prueba técnica objetiva el nivel de peligro creado.</p>	<p>En lo que se refiere a la embriaguez, los Fiscales tienen un determinado criterio de responsabilidad que toma como base la ideación del riesgo. El desglose asegura que el consumo de alcohol es un acto voluntario que activa un mecanismo de riesgo, establecen los entrevistados que el conductor ebrio tiene "conciencia del peligro" anterior a la colisión, en consecuencia, con la decisión de conducir, también acepta las consecuencias que se generen a partir de su falta de reflejos y control. Todo ello pone de manifiesto, jurídicamente hablando, un conflicto con la tesis del dolo eventual, el agente no tiene que alegar sorpresa o dolo ante un resultado que es el estado natural y previsible de su situación de</p>

				intoxicación. Es aquí donde la Fiscalía muestra una "voluntad de riesgo" que sobrepasa los rangos que la negligencia ordinaria presenta en el COIP.
<p>Pregunta 4</p> <p>¿Considera adecuado el siguiente argumento? A pesar de ser temerario, "confiaba en que no pasaría nada" (culpa consciente) en lugar de "aceptar el posible daño" (dolo eventual) Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, porque es esta afirmación es válida y se utiliza en la vida práctica, reflejando la confianza de que el resultado no se producirá. Sin embargo, hay que estudiar si el razonamiento o confianza es razonable o era una simple justificación posterior.</p>	<p>Sí, porque parte del conocimiento y la voluntad en la ejecución del acto</p>	<p>No, porque Es una "confianza irracional" que el derecho no debería amparar. No se puede alegar confianza en la propia pericia cuando uno mismo se ha incapacitado (por drogas o alcohol). Esa supuesta confianza es vacía; legalmente debe interpretarse como una aceptación del riesgo, pues el sujeto sabía que no estaba en condiciones de evitar nada.</p>	<p>El estudio de la velocidad como componente estructural de la naturaleza del dolo eventual deja entrever que, para el fiscal, el traspaso burlón de los lindes legales en materia de la adecuada regulación de la velocidad lleva a la refutación de la existencia de un margen de "confianza" en la habilidad como peritos de los conductores en el asfalto del perímetro urbano. Se da por supuesto que, circular a velocidades de las prohibidas para el interior de los perímetros urbanos desemboca en la anulación del espacio de "confianza" en el saber de los conductores como peritos en el asfalto. En lo que atañe dificultosamente a la forma jurídica de referirse a algo tan latente como la velocidad excesiva, pudiera decirse que, técnicamente, la circulación por encima de tales</p>

				<p>velocidades equivale a aceptar la muerte del resto de las personas. A fin de cuentas, el sujeto sabe que, a tales velocidades, el imprevisto se saldrá con un gravísimo accidente, a tales velocidades, cualquier imprevisto conlleva un "azar" fatal, se concluiría que la velocidad sólo es un tipo en la circunstancia, que se define con el hecho de que, por la velocidad, se supone que las vidas de los demás se dejan al azar, que, por el contrario, es la raíz misma del dolo eventual.</p>
<p>Pregunta 5</p> <p>¿Considera que el COIP, tal como está redactado ahora, necesita un nuevo artículo que castigue expresamente la conducción temeraria con dolo eventual? Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, creería que sería conveniente porque ayudaría a una aplicación más precisa de la pena y mejorar dogmáticamente ,el COIP tipifica la conducción temeraria pero no diferencia expresamente entre el dolo eventual y la culpa consciente.</p>	<p>Sí, porque existe muchos casos que conociendo que es prohibido ejecutan un accionar que genera daños irreparables a terceras personas.</p>	<p>Si, porque existe un vacío de punibilidad. Los jueces tienen miedo de aplicar el homicidio simple (Art. 144) a accidentes de tránsito. Un tipo penal específico de "Conducción Temeraria Homicida" con penas facilitaría a la Fiscalía perseguir a los conductores más peligrosos sin depender de interpretaciones doctrinales complejas sobre el dolo eventual.</p>	<p>Los fiscales del Ecuador han manifestado que se tiene que urgentemente reformar la normativa de la que rígidamente depende el sistema. Al analizar sus respuestas, la conclusión jurídica apunta a que la actual tipicidad del COIP resultaba "insuficiente" y "arcaico" para dar respuesta a los nuevos retos de la seguridad de los espacios públicos. La crítica apunta a que la ley vigente imponga el deber de juzgar los hechos más graves mediante penas mínimas de tránsito genera</p>

				una sensación de impunidad. Los magistrados apuntan a que la inclusión de doloso eventual como categoría autónoma o como un presunto agravante cualificado permitiría cierta proporcionalidad en la pena. En suma, es posible concluir que el marco legal tiene que evolucionar para que el fiscal cuente con las herramientas necesarias para acusar con rigor a quienes utilizan el vehículo con un absoluto desprecio por la integridad de los ciudadanos.
<p>Pregunta 6</p> <p>¿Le ha ayudado la jurisprudencia de la Corte Nacional (que suele tratar estos casos como culpa) a lograr absoluciones o condenas más leves para sus clientes? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, porque estos casos o hechos como culpa consciente y no como dolo eventual han facilitado argumentos para solicitar penas menores o incluso la aplicación de atipicidad en casos límites.</p>	<p>Sí, porque ayuda a despejar dudas en los procedimientos que existen complejidad, aun cuando en materia penal en prohibido la analogía</p>	<p>No, porque La tendencia jurisprudencial a encasillar todo en el Art. 377 ata de manos a la Fiscalía. Genera impunidad percibida en la sociedad, ,conductas criminales al volante reciben penas excarcelables o muy bajas, impidiendo sentar precedentes de disuasión general.</p>	<p>Examinar esta pregunta enfatiza la función de prevención y de justicia de la reclasificación jurídica. Con respecto a la pregunta, los fiscales vuelven a coincidir en que, si se penalizan estos hechos por el dolo eventual, impediría que la defensa pudiese utilizar la "culpa consciente" como un argumento para solicitar una pena por la mínima o la irresponsabilidad en supuestos límites; jurídicamente se argumenta que la actual tendencia a encasillar todo en el Art. 377 del COIP "ata de manos" a la</p>

				Fiscalía, impidiéndole sentar las bases de una disuasión general. Que del dolo eventual depende que el sistema penal envíe un mensaje claro de que no se tolerará la temeridad extrema, restablece así la confianza social en la administración de justicia y asegurando que el castigo sea equiparable a la gravedad del comportamiento voluntario.
Pregunta 7 ¿Cree que el "test de Jakobs" (preguntar si el conductor habría actuado igual sabiendo el resultado) es un método justo y claro para distinguir el dolo de la culpa? Si- No ¿Por qué?	Sí, porque obliga a una análisis contra fáctico de la voluntad del agente. Sin embargo debe complementarse con otros elementos probatorios, no es infalible y puede ser manipulado por el imputado.	Sí, porque todo acto tiene su causa y efecto.	Si se aplica correctamente, porque ayuda a dismantelar la defensa de la "simple imprudencia". Si demostramos que el conductor estaba tan alienado de la realidad (por ira, alcohol o competencia de velocidad) que el resultado trágico le era indiferente en ese momento ("si pasa, que pase"), el test confirma la postura del dolo eventual. Sirve para medir el grado de adhesión del sujeto a su conducta peligrosa.	Por último, el análisis del método contra fáctico de Jakobs acaba precisando la aceptación positiva por parte de los jueces, y se entiende este método como un "método justo y claro". Se llega a sostener que este test nos "obliga" a llevar a cabo un análisis exhaustivo del conocimiento del agente respecto del resultado. Preguntarse si el conductor se habría comportado igual aun si conoce el resultado final permite desarticular la defensa de la "simple imprudencia". La conclusión es que si, tras el análisis, llegamos a comprobar que el conductor se encontraba tan

				alienado (fuera de sí) que el resultado trágico le fue indiferente ("si pasa, pasa"), el test reafirma por completo la afirmación en clave de dolo eventual. Para los fiscales, es un mecanismo muy importante para medir la intensidad del deseo del sujeto en el comportamiento de peligro y cimentar una acusación robusta.
--	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia

Tabla 10. Tabulación de entrevista a Jueces

JUECES	Dr. Luis Moreno	Dr. Valeria Salazar	Dr. Msc. Fernando Rojas	Análisis
	Juez Penal de la Unidad Judicial Multicompetente de Salcedo	Juez de un Unidad Judicial Penal de Latacunga	Juez de Garantías Penales de Ambato	
<p>Pregunta 1</p> <p>Es posible que se cometan accidentes de tránsito bajo la modalidad de dolo eventual. Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, porque desde el plano teórico del derecho penal, es posible. El dolo eventual requiere la representación mental del resultado posible y la aceptación de ese riesgo como precio de la acción. En tránsito, esto podría darse en conductas de una temeridad extrema y deliberada, donde el conductor asume el posible atropello o colisión como un "daño colateral" de su acción</p>	<p>Sí, es una posibilidad teórica, pero en la realidad social ecuatoriana es un espectro. Lo vemos en los casos más brutales: conductores intoxicados que atropellan a alguien, se dan a la fuga y luego son encontrados durmiendo en el auto. Allí hay indicios de una indiferencia que raya en la aceptación. Pero debemos ser muy cautelosos en no confundir la imprudencia extrema, fruto de una cultura</p>	<p>Sí, y es más frecuente de lo que la jurisprudencia dominante admite. Cuando un conductor con 1.8 gramos de alcohol, a 150 km/h en ciudad, se salta un semáforo en rojo, no está solo siendo imprudente. Está librando al azar la vida de los demás. En mi criterio, esa combinación de factores demuestra una actitud de "todo vale", que es la esencia del dolo eventual. La justicia no puede seguir viendo esto como un simple "error".</p>	<p>La revisión de los criterios manifestados por los diferentes agentes fiscales pone de manifiesto una posición común acerca de la necesidad de acudir al recurso del dolo eventual en materia de delincuencia vial extrema. La Fiscalía establece que cuando un conductor decide conducir un vehículo con niveles de alcoholemia letales o a velocidades que son el doble de las admitidas, entonces tal conducta deja de ser una "imprudencia"</p>

		<p>vial deficiente, con una verdadera intencionalidad.</p> <p>Por qué: Porque aplicar dolo eventual implica una sanción moral y penal mucho más grave. Debemos preguntarnos si, en nuestro contexto, la mayoría de conductores temerarios "aceptan" el choque o simplemente son negligentes incapaces de dimensionar el peligro por factores sociales (educación, normalización del exceso, etc.).</p>	<p>Por qué: Porque hay un punto en la temeridad donde la acumulación de riesgos asumidos deja de ser "confianza" y se convierte en una aceptación implícita de cualquier resultado. Negarlo es minimizar la gravedad de ciertas conductas que destruyen vidas.</p>	<p>para pasar a ser una aceptación tácita del resultado muerte, de tal modo que, jurídicamente, se establece que el sujeto conoce el peligro de una forma clara y expresa que el propio sujeto manifiesta claramente un desprecio absoluto por la vida ajena; de igual manera, se examina que si el conocimiento del riesgo no frena al actor, entonces con este último se afirma el resultado como un coste correlativo del propio actuar. Al término de este proceso se manifiesta que estos hechos no deben ser entendidos como accidentes fortuitos, sino que deben ser calificados, en cambio, como delitos de resultado fatal en los que el designio del propio agente está viciado por la indiferencia frente al bien jurídico protegido.</p>
<p>Pregunta 2</p> <p>Como diferenciar el dolo eventual y a culpa consciente en medio de un accidente automovilístico Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, se puede diferenciar. La diferencia es clave y radica en el elemento volitivo. En la culpa consciente, el conductor advierte el peligro, pero confía de manera</p>	<p>Sí, es una posibilidad teórica, pero en la realidad social ecuatoriana es un espectro. Lo vemos en los casos más brutales: conductores</p>	<p>Sí, diferenciarlos es la tarea más difícil y crucial. Para mí, la línea está en la redundancia del riesgo. La culpa consciente suele tener un factor de riesgo principal (ej. velocidad). El</p>	<p>A juicio de la Fiscalía, la base de la distancia se halla en la actitud mental ante el riesgo y en indicadores externos de indiferencia. El examen de las respuestas</p>

	<p>imprudente y no fundamentada en que podrá evitarlo ("no pasará nada"). En el dolo eventual, el conductor también advierte el peligro, pero se reconcilia o acepta interiormente que el resultado dañoso puede ocurrir, y aun así actúa, es decir, "si pasa, que pase".</p> <p>Por qué: Esta distinción se hace mediante un análisis integral de la prueba: grado de desviación de la norma (velocidad exorbitante vs. moderada), las condiciones del lugar, si la maniobra era evitable, y los dichos del imputado si es que existe</p>	<p>intoxicados que atropellan a alguien, se dan a la fuga y luego son encontrados durmiendo en el auto. Allí hay indicios de una indiferencia que raya en la aceptación. Pero debemos ser muy cautelosos en no confundir la imprudencia extrema, fruto de una cultura vial deficiente, con una verdadera intencionalidad.</p> <p>Por qué: Porque aplicar dolo eventual implica una sanción moral y penal mucho más grave. Debemos preguntarnos si, en nuestro contexto, la mayoría de conductores temerarios "aceptan" el choque o simplemente son negligentes incapaces de dimensionar el peligro por factores sociales (educación, normalización del exceso, etc.).</p>	<p>dolo eventual presenta una combinación de infracciones graves y concurrentes (velocidad + alcohol + uso de celular + huida). Es el "menú completo" de la temeridad lo que revela una voluntad de desentenderse por completo de las consecuencias.</p> <p>Por qué: El conductor que acumula riesgos de forma innecesaria está enviando un mensaje de desprecio por el sistema normativo. Ya no cree que no pasará nada; actúa como si el posible daño no fuera asunto suyo.</p>	<p>definía que la culpa consciente se caracteriza por una confianza irracional sobre la certeza de que no influirá, mientras que el dolo eventual la persona acepta una probabilidad del suceso y actúa igual. Para muestra, se elige el caso del conductor que, por querer llegar antes, cruza un semáforo en rojo: aquí la fiscalía busca demostrar que el conductor no "esperaba" pasar sin llevarse por delante a alguien, sino que le era indiferente si provocaba una tragedia con tal de ver saciado un interés personal, que, como ocurre con los excusados o con cualquier otro activo o pasivo individual o colectivo, es tramitar un caso de aplicación de la ley cuyo resultado sea que la persona llegue antes a su destino. Esta distinción es determinante para la Fiscalía, ,permitirá elevar de una poca falta de cuidado a la culpa consciente como un contenido de la conducta intencional.</p>
Pregunta 3	No. Son indicios potentes de una conducta	Rotundamente no. Son el humus	No son suficientes por sí solas, pero son el pilar	En lo que respecta a la embriaguez, el

<p>En casos de conducción temeraria, ¿cree que las pruebas como los informes de alcoholemia o exceso de velocidad son suficientes por sí solas para probar el dolo eventual? Si – No ¿Por qué?</p>	<p>temeraria y de culpa consciente, pero son insuficientes por sí solos para acreditar el dolo eventual. El dolo requiere demostrar ese "componente de aceptación" subjetivo, que va más allá de la mera violación objetiva de normas.</p> <p>Por qué: El exceso de velocidad o la embriaguez prueban la imprudencia. Para elevar la calificación a dolo eventual, se necesita un plus: una conducta que denote desprecio por el bien jurídico vida e integridad, que normalmente se infiere de la concurrencia de múltiples infracciones gravísimas y de una situación de riesgo creada de manera casi deliberada.</p>	<p>necesario, pero no la semilla del dolo. Una alta tasa de alcoholemia prueba grave imprudencia, pero no prueba que el conductor quisiera o aceptara atropellar a alguien. Para el dolo eventual, necesitamos el "hecho plus": por ejemplo, evidencia de que siguió acelerando hacia una zona de peatones a pesar de verlos, o que estaba enfrascado en una competencia activa.</p> <p>Por qué: Equiparar prueba de infracción con prueba de dolo sería una simplificación peligrosa que criminalizaría en exceso y obliteraría la figura de la culpa.</p>	<p>fundamental. Una prueba de alcoholemia con tasa muy elevada, por ejemplo, más de 1.2 g/l ya no habla solo de capacidad mermada, sino de una alteración grave que suele acompañar a una desinhibición y una indiferencia propicias para el dolo. Aun así, requiero un elemento contextual adicional: la naturaleza de la vía, la hora, si hubo advertencias previas del peligro que fueron ignoradas.</p> <p>Por qué: Porque el dolo eventual es una conclusión que se infiere de un cuadro probatorio completo, donde el alcohol o la velocidad son los colores más fuertes de ese cuadro.</p>	<p>criterio de responsabilidad sostenido por parte de los fiscales se estructura en una representación del riesgo previo. El análisis indica que la ingesta de bebidas alcohólicas es considerada como un hecho voluntario el que da comienzo a una cadena de consecuencias peligrosas englobadas en la doctrina como actio libera in causa. Los intervinientes afirman que un conductor ebrio tiene conciencia del peligro antes de perder sus facultades; por tanto, al momento de decidirse a conducir, se consciente en las consecuencias que su falta de reflejos acarreará. De manera jurídica, ello viene a confirmar la teoría del dolo eventual, puesto que el agente no se tiene que excusar en la sorpresa ante un resultado que es consecuencia natural del modo en el que se halla intoxicado. La Fiscalía ve aquí una "voluntad de riesgo" que sobrepasa los límites de la conducta negligente que se</p>
--	---	---	---	---

				encuentra tipificada en el COIP.
<p>Pregunta 4</p> <p>¿Considera adecuado el siguiente argumento? A pesar de ser temerario, "confiaba en que no pasaría nada" (culpa consciente) en lugar de "aceptar el posible daño" (dolo eventual) Si-No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, es adecuado como punto de partida teórico. Ese es el núcleo de la distinción doctrinal. Sin embargo, en la sala no se acepta de manera crédula. El juzgador debe valorar si esa "confianza" era mínimamente razonable o era una ilusión temeraria que, en la práctica, equivale a una aceptación tácita del riesgo.</p> <p>Por qué: Porque muchos imputados usan ese argumento de defensa de manera automática. Corresponde al juez, con el material probatorio, determinar si esa confianza era un verdadero error de prognosis (culpa) o si era tan infundada que delata indiferencia (dolo eventual).</p>	<p>Sí, es el corazón del debate, pero es un argumento que debe someterse a un "test de realidad". No basta con que el imputado lo diga. Debemos evaluar si, dadas las circunstancias, esa confianza tenía algún asidero mínimo en la realidad, por ejemplo, una vía despejada a las 3 a.m. o si era una fantasía temeraria, por ejemplo, esquivar niños a 120 km/h en una zona escolar. En este último caso, la "confianza" es tan irracional que se asimila a la indiferencia.</p> <p>Por qué: El derecho penal no puede ser un refugio para la irracionalidad temeraria. Debemos proteger a la sociedad de quienes, bajo el manto de la "confianza", generan riesgos intolerables.</p>	<p>Es el argumento de defensa estándar, y en muchos casos es legítimo. Pero en otros es un refugio retórico. Cuando la temeridad es extrema, ese "confiaba" es tan irracional que pierde valor como atenuante y se transforma en un indicio de la propia indiferencia. ¿En qué basaba su confianza un conductor ciego de embriaguez? En nada. Por lo tanto, su acción no se basaba en la confianza, sino en la despreocupación.</p> <p>Por qué: El derecho no puede proteger la "confianza" basada en la nada. Eso sería premiar la irresponsabilidad más absoluta.</p>	<p>El examen de la velocidad como elemento configurativo del dolo pone de relieve que la superación grosera de los límites legales era, para los fiscales, una prueba rigurosamente concluyente del desprecio por la norma, suficiente para franquear cualquier margen de confianza en la pericia del conductor que pudiera haber existido para una determinada velocidad; mejor dicho, en una perspectiva jurídica como la del caso que se analiza, la velocidad extrema, en un sentido, es una aceptación del resultado lesivo, en el sentido de contar con que a esa velocidad cualquier imprevisto con el entorno de los accidentes vehiculares significará un azar con un impacto mortífero, la propia exigencia de control de las circunstancias lo que revela es la morfología de un riesgo que el conductor sitúa entre sus propias acciones y la vida</p>

				de su semejante. Pero la premisa del juicio de los fiscales no es tanto que la velocidad sea una agravante administrativa por sí misma, sino el sustrato material que permite deducir que el conductor de automóviles ha dejado a la suerte la vida de los demás, que es algo que equivale a la aplicación del dolor eventual en el derecho penal del presente.
<p>Pregunta 5</p> <p>¿Considera que el COIP, tal como está redactado ahora, necesita un nuevo artículo que castigue expresamente la conducción temeraria con dolo eventual? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>No, estrictamente no es necesario. El COIP ya tiene los tipos penales para sancionar estos hechos. Si hay dolo eventual y se causa la muerte, es homicidio (Art. 144). Si hay lesiones, son delitos de lesiones (Art. 150). El problema no es la falta de un artículo, sino la dificultad probatoria para encuadrar la conducta en esas figuras dolosas.</p> <p>Por qué: Crear un tipo específico podría banalizar el concepto de dolo y llevar a su aplicación indiscriminada. La solución está en una mejor técnica probatoria y valoración</p>	<p>No. Lo que necesita es una mejor aplicación y criterio unificado. Un tipo penal específico podría convertirse en un "cajón de sastre" donde se arrojen todos los casos graves por presión social, erosionando las garantías del debido proceso. La figura del homicidio doloso ya es suficiente; el reto es probarlo.</p> <p>Por qué: La respuesta no está en más leyes, sino en mejores investigaciones policiales, pericias más detalladas y una capacitación constante de los operadores de justicia para</p>	<p>Sí, lo he pensado seriamente. Un tipo penal intermedio, más grave que la culpa pero que no requiera la prueba casi imposible del homicidio doloso "puro". Algo como "Homicidio por conducción temeraria extremadamente grave" con una pena agravada. Esto llenaría un vacío de tipicidad que la jurisprudencia actual ha creado al ser tan restrictiva con el dolo eventual.</p> <p>Por qué: Porque el sistema actual deja sin una respuesta penal proporcional a los casos más graves de temeridad. La sociedad pide justicia en esos casos, y el derecho debe tener</p>	<p>La conformación normativa del Ecuador es calificada por los fiscales como urgente de reforma, así se entiende que la tipicidad actual es claramente insuficiente frente a los retos actuales de la seguridad vial. Se dice que la ley actual sea capaz de poner a juicio casos con importantes exigencias penales de tránsito, lo que genera la percepción de que la ciudadanía disfrute de una impunidad. Los magistrados sugieren que la forma de entender el delito de forma que la inclusión del dolo eventual supondría una mayor proporción en la pena que el</p>

	judicial, no en una nueva norma.	realizar esta delicada distinción.	herramientas para ofrecerla dentro del marco legal.	que se le asignara a la verdadera peligrosidad del infractor. Se concluye que la norma deba evolucionar para que el fiscal disponga de herramientas para acusar a quienes conducen con un completo desprecio por la integridad de la ciudadanía.
<p>Pregunta 6</p> <p>¿Le ha ayudado la jurisprudencia de la Corte Nacional (que suele tratar estos casos como culpa) a lograr absoluciones o condenas más leves para sus clientes? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, ha sido determinante para uniformar criterios y, en la mayoría de casos, calificar los hechos como culpa consciente (homicidio culposo, lesiones culposas), lo que conlleva penas menores y beneficios como la suspensión condicional de la pena.</p> <p>Por qué: La Corte Nacional, con criterio de política criminal, ha preferido una interpretación restrictiva del dolo en materia de tránsito, exigiendo elementos muy claros de intencionalidad, lo que ha generado predictibilidad en el sistema.</p>	<p>Sí, establece una barrera alta para el dolo, lo que en la práctica significa que la gran mayoría de casos se resuelven como culpa. Esto da predictibilidad al abogado defensor y al imputado, pero puede percibirse como una "impunidad técnica" en casos mediáticos muy graves.</p> <p>Por qué: La Corte prioriza la seguridad jurídica y evita la aplicación ambigua y emocional del dolo. Es un criterio de contención necesario, aunque discutible.</p>	<p>Sí, ha sido decisiva para inclinar la balanza hacia la culpa en el 95% de los casos. Esto, en la práctica, limita mi margen de apreciación como juez de primera instancia. Aunque personalmente crea que en un caso concreto hay dolo eventual, la Corte me ha dado un mensaje claro: sin evidencia incontrovertible de intención, es culpa.</p> <p>Por qué: Prevalece el principio de favorabilidad y una política criminal que busca no criminalizar en exceso la imprudencia vial, aun en sus formas más graves.</p>	<p>El análisis de esta cuestión destaca la función benéfica que cumple la reclasificación jurídica. Por parte de los fiscales existe un cúmulo de argumentos que confluyen en el hecho de que encuadrar estos hechos en la culpa consciente ha supuesto argumentos para solicitar penas mínimas o incluso la atipicidad. Se sostiene que el encasillarlo todo en el Art. 377 del COIP "atiende de pies y manos" a la Fiscalía, e impide fijar precedentes que faciliten la disuasión. Al utilizar el dolo eventual, el derecho penal manda un claro mensaje de que la temeridad máxima no es tolerada. Esto no solo pretendía el castigo del culpable, sino que se hacía necesario</p>

				restaurar la confianza social en la administración de justicia, asegurando que el castigo tenga igual proporción a la gravedad de la conducta voluntaria del procesado.
<p>Pregunta 7</p> <p>¿Cree que el "test de Jakobs" (preguntar si el conductor habría actuado igual sabiendo el resultado) es un método justo y claro para distinguir el dolo de la culpa? Si- No ¿Por qué?</p>	<p>Sí, es un método claro y útil como herramienta hermenéutica. Ayuda a enfocar la investigación sobre el estado mental del agente en el momento del hecho. Si la respuesta hipotética es "sí, igual lo habría hecho", se inclina hacia el dolo eventual.</p> <p>Por qué: Es una abstracción que permite despojar el análisis del resultado concreto y centrarse en la actitud del conductor frente al riesgo. Sin embargo, no debe aplicarse de manera aislada, sino como parte de una valoración integral de la prueba.</p>	<p>Es claro, pero puede ser injusto por su hipoteticidad. Es una herramienta intelectual útil para el juez, pero es una ficción. Nadie sabe cómo habría actuado con el conocimiento del desenlace. Puede llevar a conclusiones ex post facto, castigando más por el resultado trágico que por la actitud real ex ante.</p> <p>Por qué: Prefiero un análisis concreto: ¿Qué hizo el conductor antes y durante el evento? ¿Intentó corregir? ¿Mostró señales de pánico (culpa) o de persistencia temeraria (dolo)? Eso es más revelador que un ejercicio contrafáctico.</p>	<p>Es una pregunta que se hace a sí mismo el juez, no al imputado. Y la respuesta casi siempre es "no, no habría actuado". Eso nos llevaría a negar el dolo en todos los casos. Es más útil preguntarse: "¿habría actuado igual si hubiera tenido un mínimo de consideración por la vida de los demás?".</p> <p>Por qué: Porque el test de Jakobs se centra en el resultado concreto, y el miedo al resultado es lo que precisamente diferencia al culposo del doloso. Prefiero tests que exploren la actitud hacia la norma y hacia los otros antes del hecho.</p>	<p>Finalmente, el análisis del método contrafáctico de Jakobs genera una aprobación favorable en el sentido de que para estos funcionarios de fiscalía este constituye un método justo para la tarea del desmontaje de la defensa de la "simple imprudencia", porque dice que este test exige hacer un análisis más elaborado de la voluntad del agente frente al resultado. Si el conductor estaba tan alienado (por ira, alcohol o competición) que el resultado trágico le era indiferente, el test da carta de naturaleza a la opción del dolo eventual. Para los fiscales, esto supone un recurso contra el que medir la identificación del sujeto con su conducta arriesgada y al construir una acusación sólida que hace frente a</p>

				un eventual control judicial en las distintas etapas de juzgamiento.
--	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia

3.2. Análisis general de los resultados

Como resultado de un análisis sistemático de los datos obtenidos a partir de las entrevistas, emerge un conocimiento consensuado en la comunidad académica, a partir del que se determina que la conducción temeraria, en su máxima expresión, no respeta la confianza y quiebra la teoría del riesgo permitido. Los juristas coinciden en que el tránsito vehicular de personas es una actividad de riesgo tolerada por el Estado, pues quien la ejerce está obligado a cumplir con la normativa; no obstante, esa tolerancia deja de ser aplicable cuando el conductor introduce factores de riesgo incontrolables, como la ingesta de alcohol o el exceso de velocidad.

Jurídicamente, los resultados permiten inferir que la conducción temeraria no es algo que se consagra únicamente como un incumplimiento del deber objetivo de cuidado (culpa) sino como una decisión contra la vida en cuanto se transforma en consciente el propósito de incrementar el riesgo de muerte a un nivel de probabilidad estadística. Ahora bien, el análisis también permite saber que el sistema penal tiene un vacío técnico en la medida en que no llega a reflexionar que la temeridad no es sino una modalidad de voluntad delictiva.

El análisis se considera como un hallazgo crítico que muestra la resistencia procesal ante la aplicación del dolo eventual en el sistema judicial ecuatoriano. Mientras que los abogados en libre ejercicio y los agentes fiscales defienden la viabilidad de esta figura para evitar la impunidad en los delitos de tránsito, la judicatura tiene una posición más conservadora subordinada al principio de legalidad y a una tipicidad cerrada del COIP. El análisis efectúa un subrayado de los problemas que generan el nulo reconocimiento de una modalidad autónoma de la conducción temeraria al obligar a los operadores de la justicia a enmarcar los hechos dentro de delitos culposos tradicionales.

De esta forma se genera una profunda inseguridad jurídica, pues mientras que para la fiscalía la temeridad debería ser considerado dolo, la judicatura tiende a calificarlo como culpa consciente o negligencia gravísima, por lo que forzosamente las conductas en estado de gravedad reciban sanciones específicas que son radicalmente diferentes.

El análisis de campo incide en la responsabilidad del conductor bajo efectos del alcohol mediante la idea de la *actio libera in causa*. Los expertos coinciden al afirmar que el reproche penal tiene que nacer en el instante en que la persona, aun hallándose bajo el dominio de sus facultades volitivas, decide consumir sustancias con la idea de que posteriormente tendrá que conducir un vehículo de motor. De aquí, se deduce que el dolo eventual se perfecciona, esto es, encuentra su completud, en esa decisión previa en que el agente se representa la posibilidad de una eventual producción del siniestro y acepta un riesgo determinado con la idea de satisfacer un deseo de consumo o de movilidad personal.

No obstante, como ya se ha advertido, es en el análisis general cuando el tratamiento que se otorga a ello como agravante de la culpa se antoja insuficiente para los casos donde hay un desprecio absoluto por la vida, por lo que el alcohol adquiere la categoría de elemento que valide la indiferencia hacia el bien jurídico. La velocidad aparece, en todas y cada una de las matrices de resultados, como el factor de prueba más concluyente para diferenciar el dolo de la culpa en el escenario del hecho.

El análisis jurídico general extrae que hay un "umbral de letalidad" donde el conductor cede toda capacidad técnica de corrección, de frenado ante cualquier imprevisto. En este momento, cualquier alegato de confianza en la evitación que es típico de la culpa consciente se vuelve irracional y jurídicamente insostenible a los ojos de un tribunal técnico. Por otro lado, los resultados muestran que las y los fiscales consideran la extrema velocidad como el "puente comunicativo" del dolo en el momento en que el conductor comunica que su interés por la velocidad es superior al valor de la vida de terceros y deja el resultado final en manos del azar,

de forma que así se define la esencia de la aceptación del riesgo que caracteriza al dolo eventual.

Respecto al análisis contra fáctico que hace Günther Jakobs, se ha producido una cuidadosa división de opiniones que ha enriquecido tanto el trabajo como la futura propuesta de reforma legal, si bien, para la Fiscalía, representa un método ameno y adecuado de medida de la adhesividad del sujeto a su conducta peligrosa; para los jueces en cambio, es pura ficción hipotética, de difícil aplicación en una sentencia motivada. El análisis general da como resultado que el Test de Jakobs es útil, si bien como una herramienta intelectual que pertenece al juez, pero no como prueba reina y única dentro del proceso penal.

Se afirma que el sistema ecuatoriano es un sistema donde se requiere un modelo mixto que combine el test mencionado con la pericia en materia de accidente logia vial que evidenciaría la indiferencia del conductor que garantiza el respeto del debido proceso en la búsqueda de una sanción que represente lo que el encausado manifestó en materia de temeridad al momento del siniestro. Un punto de convergencia en todos los encuestados y entrevistados es la ineficacia de las penas actuales a la hora de cumplir con la función de prevención general positiva. La lectura del análisis legal de los resultados indica que las sanciones por delitos culposos de tránsito son vistas, tanto por la sociedad como por los fiscales, como irrisorias, en comparación con la magnitud del daño causado por las infracciones de la conducción temeraria.

Se sostiene que la levedad de estas penas, en vez de ser un elemento disuasorio de la conducta peligrosa del conductor, genera una cultura de irresponsabilidad vial, en tanto en cuanto el infractor sabe que, aun que cause la muerte de personas, las posibilidades de salir del sistema de justicia penal son amplias en virtud de los beneficios penitenciarios y/o suspensiones condicionales. Esa percepción de impunidad contribuye a que uno pierda la confianza en la administración de justicia. La debilidad de las penas presupone la necesidad de reclasificar este tipo de conductas bajo el dolo eventual a fin de suponer una pena privativa de libertad que disuada la temeridad del encausado al volante.

Finalmente, el análisis global de los resultados corrobora la hipótesis de la investigación en la medida en que sostiene que el marco legal ecuatoriano resulta insuficiente y reactivo a la violencia vial contemporánea. La tendencia a encuadrar toda muerte vial en la culpa del artículo 377 del COIP (Código Orgánico Integral Penal) va acompañada de una desprotección sistemática de los derechos de las víctimas y de sus familiares. Los propios expertos sugieren que el Ecuador debería migrar hacia modelos penales modernos donde la temeridad manifiesta sea sancionada rigurosamente con dolo y no como un simple infortunio. La inclusión del delito de dolo eventual posibilitaría una justicia proporcional, lejos de una justicia que solo dependa del resultado trágico, sino que dependa también de la intensidad de voluntad criminal del conductor que se decide desafiar, deliberadamente, a la propia ley y a la seguridad de la ciudadanía.

CONCLUSIONES

- Se concluyó que, la principal característica diferenciadora existente entre el dolo eventual y la culpa consciente en la conducción temeraria se halla en la actitud volitiva del sujeto ante el riesgo, dado que si bien en la culpa consciente el conductor confía de forma irracional en que el resultado no se producirá, el dolo eventual muestra una aceptación o "reconciliación" con el daño probable como resultado adicional de su comportamiento. Esta es, por lo tanto, una diferencia no solo de naturaleza teórica, sino que del nivel de distinción se determina el grado del reproche penal que se produce ante la conducción temeraria: que logre en tal manera, distinguir la simple culpa del conocimiento de lo que se realiza como un desprecio manifiesto por la vida ajena.
- El examen del contexto llevado a cabo en el contexto nacional muestra que el marco normativo del COIP no es suficiente para sancionar adecuadamente la conducción temeraria muy grave. Lo anterior se tiene a que la mayoría de los casos se enjuiciaban bajo la figura culposa, que quebrante de este modo el principio de proporcionalidad al evaluar como infracciones del deber objetivo de cuidado conductas que presentan un nivel de peligrosidad extrema, como por ejemplo la embriaguez extrema o velocidades extremadamente elevadas, a las cuales se les asigna una pena entendida como baja y que no corresponde al verdadero contenido del injusto y de la voluntad de riesgo.
- La investigación permite afirmar que la práctica de criterios utilizados en sistemas como el español o el argentino (por ejemplo, el "Test de Jakobs") es posible y deseable para la realidad ecuatoriana. Estos a su vez permitirían a los operadores del derecho ir más allá de la mera manifestación del procesado y referirse a tales indicios o criterios externos u objetivos como la concurrencia de varias infracciones graves para deducir la aceptación del resultado típico, y con ello fortalecer la motivación de la sentencia en los supuestos de criminalidad vial.

RECOMENDACIONES

- De manera urgente se sugiere la introducción de una reforma legal que prevea la figura de la "Conducción Temeraria con Dolo Eventual" como un tipo autónomo o una circunstancia agravante en los delitos tipificados contra la vida y la integridad física. La reforma tendrá que establecer unos umbrales técnicos, unos niveles de tasa de alcohol y unos porcentajes concretos de exceso de velocidad que permitan presumir jurídicamente el dolo eventual y ajustar la pena a la gravedad del riesgo creado y al desprecio por la norma que ha puesto en evidencia el sujeto pasivo de los hechos.
- Es esencial que la Judicatura y la Fiscalía General del Estado, elaboren manuales de estandarización de protocolos y guías que sean los que regulen los criterios para determinar la opción entre el dolo eventual y la culpa consciente, donde los fiscales y jueces deban ser instruidos en la valoración de la "prueba indiciaria" caso a caso en el lugar de los hechos, al lado que a la habitualidad del mantenido rumbo a la conducta sancionada tiene que cargarse a ser un robusto indicio de dolo que no conlleve a una impunidad natural de la calificación de toda muerte de tránsito conocida como culposa.
- Los fiscales deben aplicar de forma sistemática test de imputación subjetiva, como la teoría de la probabilidad o bien el juicio contra fáctico de Jakobs, durante la fase de instrucción, su adecuada formulación argumentativa en la acusación inicial obligará a la defensa técnica y a los juzgadores a recordar un examen más pormenorizado de la voluntad de quien actúa, lo que trastocaría la evolución de la jurisprudencia nacional para hacerle reconocer que el vehículo de motor, ante determinadas condiciones de temeridad, deja de ser un medio de transporte y deviene un instrumento letal de agresión.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. (2024). *Estadísticas de Siniestralidad Vial*.
<https://www.ant.gob.ec/index.php/estadisticas>
- Antolisei, F. (2000). *Manuale di Diritto Penale. Parte Generale*. Giuffrè Editore.
<https://books.google.com.ec/books?id=HToRAQAAMAAJ>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal [COIP]*.
Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014.
<https://www.registroficial.gob.ec/>
- Bacigalupo, E. (1999). *Derecho Penal: Parte General* (2da ed.). Editorial Hammurabi. <https://books.google.com.ec/books?id=KToRAQAAMAAJ>
- Barbour, R. (2013). *Introducción a los métodos cualitativos en investigación*. Morata. <https://edicionesmorata.com/libros/introduccion-a-los-metodos-cualitativos-en-investigacion/>
- Bettiol, G. (2002). *Diritto Penale. Parte Generale*. Giuffrè Editore.
<https://books.google.com.ec/books?id=m6YWAQAAMAAJ>
- Böhm, M. L. (2018). *Derecho Penal. Parte General*. Editorial B de F.
<https://www.editoralbdef.com/productos/derecho-penal-parte-general/>
- Briones, G. (2002). *Epistemología de las ciencias sociales*. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior (ICFES). <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/handle/clacso/15016/Epistemologia.pdf>
- Cancio Meliá, M. (2001). La exclusión de la responsabilidad por riesgo permitido. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, (8), 11-46.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=200832>

Cobo del Rosal, M. (1999). *Derecho Penal. Parte General*. Editoriales de Derecho Reunidas. <https://books.google.com.ec/books?id=DqIWAQAAMAAJ>

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008.
https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf

Corte Constitucional del Ecuador. (2021). *Sentencia No. 34-19-IN/21*.
<http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/e3650f96-5f56-43b6-963d-423f46f9038d/0034-19-IN-21.pdf>

Díaz-Aranda, E. (2024). *Derecho Penal: Parte General*. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3754-derecho-penal-parte-general>

Donna, E. R. (2021). *Derecho Penal: Parte Especial*. Editorial Rubinzal-Culzoni.
<https://www.rubinzal.com.ar/libros/derecho-penal-parte-especial-tomo-i/97/>

Feijoo Sánchez, B. (2007). *Resultado típico e imprudencia*. Reus Editorial.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=298642>

Gracia Martín, L. (2019). *Lecciones de Derecho Penal. Parte General*. Tirant lo Blanch. <https://editorial.tirant.com/es/libro/lecciones-de-derecho-penal-parte-general-luis-gracia-martin-9788413133935>

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2019). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill.
<https://www.mheducation.es/metodologia-de-la-investigacion-las-rutas-cuantitativa-cualitativa-y-mixta-9781456260965-latam>

- Jakobs, G. (1997). *Derecho Penal. Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación.* Marcial Pons.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=156637>
- Jakobs, G. (2003). *Derecho Penal. Parte General: Fundamentos y teoría de la imputación.* Marcial Pons.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=156637>
- Jescheck, H., & Weigend, T. (2002). *Tratado de Derecho Penal: Parte General.* Instituto Pacífico.
<https://books.google.com.ec/books?id=mGYWAQAAMAAJ>
- Luzón Peña, D. (2002). *Dolo y dolo eventual: Reflexiones.* Grijley.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=297395>
- Luzón Peña, D. M. (2016). *Lecciones de Derecho Penal: Parte General.* Editorial Tirant lo Blanch. <https://editorial.tirant.com/es/libro/lecciones-de-derecho-penal-parte-general-diego-manuel-luzon-pena-9788491191063>
- Mir Puig, S. (2016). *Derecho Penal. Parte General (10ª ed.).* Reppertor.
<https://books.google.com.ec/books?id=S78uEAAAQBAJ>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2018). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.*
<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241565684>
- Quintero Olivares, G. (2015). *Comentarios a la Reforma Penal de 2015.* Editorial Aranzadi. <https://www.thomsonreuters.es/es/tienda/duo-papel-ebook/comentarios-a-la-reforma-penal-de-2015-duo/p/10008581>
- Ragués i Vallès, R. (1999). *El dolo y su prueba en el proceso penal.* Bosch Editor.
<https://books.google.com.ec/books?id=KCcZAQAAIAAJ>

- Roxin, C. (1997). *Derecho Penal. Parte General. Tomo I: Fundamentos y la Estructura de la Teoría del Delito*. Civitas.
<https://www.marcialpons.es/libros/derecho-penal-parte-general-tomo-i/9788447008636/>
- Roxin, C. (2000). *La Imputación Objetiva en el Derecho Penal*. Editorial Civitas.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=1459>
- Sancinetti, M. (2003). Dolo eventual y culpa consciente: una distinción necesaria. *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, (3). https://indret.com/wp-content/themes/indret/pdf/139_es.pdf
- Sancinetti, M. (2005). *Casos de Derecho Penal*. Editorial Hammurabi.
<https://www.hammurabi.com.ar/productos/sancinetti-casos-de-derecho-penal-3-ed/>
- Silva Sánchez, J. M. (2017). *La expansión del Derecho Penal: Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*. Tirant lo Blanch.
<https://editorial.tirant.com/es/libro/la-expansion-del-derecho-penal-2-edicion-jesus-maria-silva-sanchez-9788484422969>
- Tribunal Supremo de España. (2016). *Sentencia 341/2016*.
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>
- Wengraf, T. (2012). *Entrevistas cualitativas con expertos*. Gedisa.
<https://books.google.com.ec/books?id=XpYWAQAAMAAJ>
- Zaffaroni, E. R. (2002). *Derecho Penal. Parte General*. Ediar.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/derecho/zaffaroni.pdf>
- Zaffaroni, E. R. (2010). *Estructura básica del Derecho Penal*. Ediar.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/derecho/zaffaroni.pdf>

Zaffaroni, E. R., Alagia, A., & Slokar, A. (2002). *Derecho Penal: Parte General*. Ediar. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/derecho/zaffaroni.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1. Cuestionario estructurado en base al tema de investigación



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

Sede
Ambato

Estimado/a abogado/a, fiscal, juez/a:

Con la finalidad de realizar el proyecto de investigación previo a la obtención del título de "Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador", con el tema: "CONDUCCIÓN TEMERARIA Y SU CLASIFICACIÓN COMO DOLO EVENTUAL O CULPA CONSCIENTE EN EL DERECHO PENAL"

Sírvase contestar las siguientes preguntas:

ENTREVISTA Nº 1

ESTUDIANTE: Brayan Stalin Tercero Quispe

DIRECTOR/A DEL PROYECTO: MS. Abg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez

SEMESTRE: Noveno Semestre

TEMA DE TESIS: "CONDUCCIÓN TEMERARIA Y SU CLASIFICACIÓN COMO DOLO EVENTUAL O CULPA CONSCIENTE EN EL DERECHO PENAL"

NOMBRE DEL ENTREVISTADO/A:

PROFESION:

SEXO:

LUGAR DE TRABAJO:

CARGO QUE DESEMPEÑA:

AÑOS DE EXPERIENCIA:

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Obtener la perspectiva de la defensa técnica respecto a los desafíos probatorios y argumentativos que plantea la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en casos de conducción temeraria, así como su experiencia en la aplicación de estos conceptos en el sistema penal ecuatoriano.

1. Es posible que se cometan accidentes de tránsito bajo la modalidad de dolo eventual.

Si

No

¿Por qué?

2.- Como diferenciar el dolo eventual y a culpa consciente en medio de un accidente automovilístico

Si

No

¿Por qué?

3.- En casos de conducción temeraria, ¿cree que las pruebas como los informes de alcoholemia o exceso de velocidad son suficientes por sí solas para probar el dolo eventual?

Si

No

¿Por qué?

4. ¿Considera adecuado el siguiente argumento? A pesar de ser temerario, "confiaba en que no pasaría nada" (culpa consciente) en lugar de "aceptar el posible daño" (dolo eventual)

Si

No

¿Por qué?

5. ¿Considera que el COIP, tal como está redactado ahora, necesita un nuevo artículo que castigue expresamente la conducción temeraria con dolo eventual?

Si

No

¿Por qué?

6. ¿Le ha ayudado la jurisprudencia de la Corte Nacional (que suele tratar estos casos como culpa) a lograr absoluciones o condenas más leves para sus clientes?

Si

No

¿Por qué?

7. ¿Cree que el "test de Jakobs" (preguntar si el conductor habría actuado igual sabiendo el resultado) es un método justo y claro para distinguir el dolo de la culpa?

Si

No

¿Por qué?

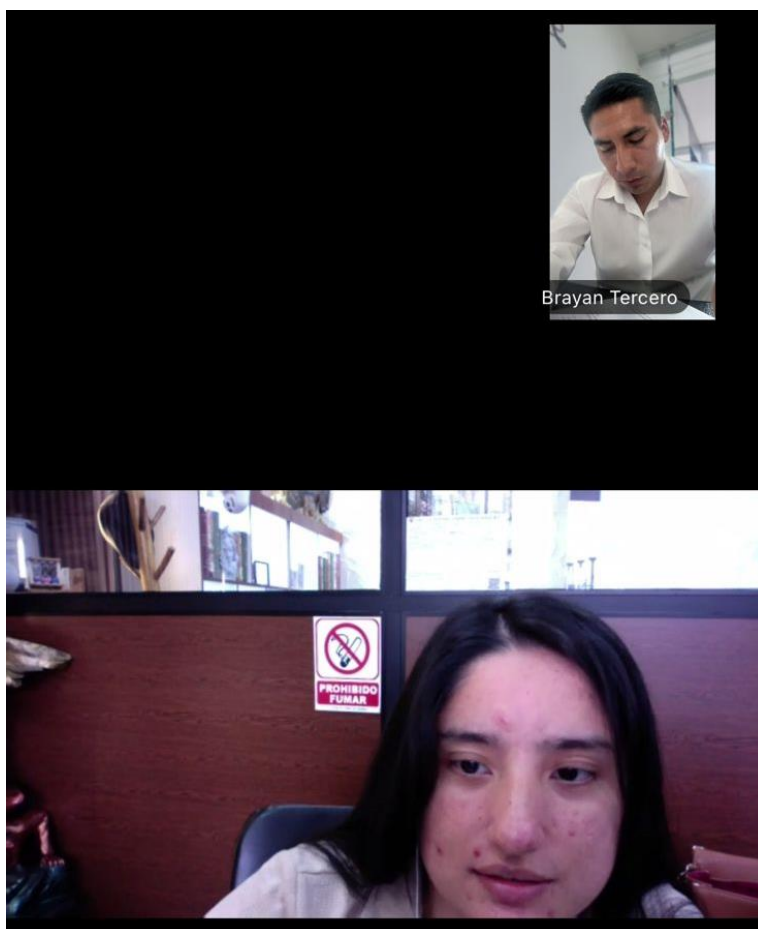
Firma

Nombre y Apellido: _____

ANEXO 2. Entrevista – Fiscal Augusto Semanante

ANEXO 3. Entrevista – Fiscal Susana Amores

ANEXO 4. Entrevista Virtual – Abogada Odalys Aguilar



ANEXO 5. Entrevista – Abogada Karla Tapia