



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

FACULTAD DE CIENCIA SOCIALES Y JURÍDICAS

**TRABAJO DE TITULACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADA**

Nombre:

LUBIN NICOLE ROMERO ARÉVALO

Tema:

**LA SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA PENA EN LOS DELITOS
DE TRÁNSITO POR MUERTE CULPOSA**

Tutor:

Ab. Alan Osvaldo Añazco Aguilar

Quito, 2022

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, Lubin Nicole Romero Arévalo, de nacionalidad ecuatoriana, con cédula de ciudadanía No. 1751362201, declaro bajo juramento que el trabajo de titulación desarrollado es de mi autoría, que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional, y se basa en las referencias bibliográficas descritas en el presente documento.

A través de esta declaración, cedo los derechos de propiedad intelectual a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamento y normativa institucional vigente.



Lubin Nicole Romero

Arévalo C.C. 1751362201

DECLARACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.

ALAN
OSVALDO
AÑAZCO
AGUILAR

Firmado
digitalmente
por ALAN
OSVALDO
AÑAZCO
AGUILAR
Fecha:
2022.09.06
16:40:24 -05'00'

Ab. Alan Osvaldo Añezco Aguilar

PROFESOR INFORMANTE

Fernando Javier Altamirano Hidalgo

Después de revisar el trabajo presentado lo he calificado como apto para su
defensa oral ante el tribunal examinador.

Dr. Fernando Javier Altamirano Hidalgo

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

Yo, Lubin Nicole Romero Arévalo, de nacionalidad ecuatoriana, con cédula de ciudadanía No. 1751362201, declaro que el presente trabajo es original y de mi autoría, por lo que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.



Lubin Nicole Romero

Arévalo C.C. 1751362201

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Universidad Internacional SEK por ser el centro de estudios superiores que me ha brindado todos mis conocimientos en el recorrido de mi carrera, al Dr. Alan Añazco, que con su don de enseñanza, sabiduría y paciencia ha sido un mentor haciendo posible que se lleve a cabo la presente investigación y al Dr. Paul Córdova por brindar sus conocimientos en la materia “Unidad Curricular”, en la que nos brindó las pautas para dar inicio y completar el actual trabajo de titulación.

Agradezco de igual manera a Emilia, Jossue, Pablo y Felipe, mis grandes amigos, mi gratitud por sus enseñanzas y apoyo durante la carrera y el tiempo de amistad.

DEDICATORIA

A mis padres por enseñarme el valor del amor verdadero y por ser el impulso en mis días más difíciles.

A Luis Gerardo, Victor Santiago y Victor Daniel, mis hermanos por estar a mi lado y ser un motor en mi vida.

Índice

DECLARACIÓN JURAMENTADA	2
DECLARACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS	3
PROFESOR INFORMANTE	4
DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE	5
AGRADECIMIENTOS	6
DEDICATORIA	7
Índice	8
Índice de Tablas	11
Índice de Figuras	12
RESUMEN	13
ABSTRACT	14
1. Introducción	15
2. Capítulo 1: Delitos de tránsito por muerte culposa	19
2.1. Breve referencia histórica y evolución normativa en materia tránsito	19
2.2. Tipicidad	24
2.3. Definición de delitos de tránsito	33
2.3.1. Clasificación dentro de los delitos culposos de tránsito	40
3. Capítulo 2: Suspensión Condicional de la Pena	44
3.1. Definición de la figura de la Suspensión Condicional de la Pena	44

3.2.	Antecedentes históricos	45
3.3.	ROMA	46
3.4.	EDAD MEDIA	47
3.5.	EDAD MODERNA	48
3.6.	ESTADOS UNIDOS	50
3.7.	GUATEMALA	50
3.8.	Regulación de la suspensión condicional de la pena en el COIP	51
3.8.1.	Requisitos	52
3.8.2.	Condiciones	54
3.8.3.	Trámite	58
3.8.4.	Víctimas y su reparación integral	59
4.	Capítulo 3: análisis formal en el ámbito jurídico comparativo de las sentencias	63
4.1.	Hechos del caso No. 17460-2021-00140	63
4.1.1.	Sentencia No. 17460-2021-00140	65
4.1.2.	Reparación integral	66
4.1.3.	Decisión en la sentencia No. 17460-2021-00140	68
4.1.4.	Hechos del caso No. 17460-2021-01019	71
4.1.5.	Reparación Integral	73
4.1.6.	Decisión en la sentencia No. 17460-2021-01019	74
4.1.7.	Comparación entre las sentencias	75
4.2.	Análisis de resultados de la encuesta	76

5. Conclusiones:	83
6. Referencias Bibliográficas:	87

Índice de Tablas

Tabla 1. Delitos y muerte culposa de tránsito	38
Tabla 2. Clasificación de delitos culposos de tránsito COIP	40
Tabla 3. Análisis de las condiciones de la SCP en el COIP	54
Tabla 4. Convenio de pago de la sentencia No. 17460-2021-00140	67

Índice de Figuras

Figura 1 Contravenciones	36
Figura 2 Delitos de tránsito	37
Figura 3 Ítem 1	78
Figura 4 Ítem 2	79
Figura 5 Ítem 3	80
Figura 6 Ítem 4	81
Figura 7 Ítem 5	82

RESUMEN

La presente investigación está destinada al análisis teórico y práctico de la figura legal denominada como: “suspensión condicional de la pena” en caso de muerte culposa por delitos de tránsito, como una medida a favor de las personas sentenciadas y que se inscribe en el contexto de un sistema penal irradiado por los derechos y garantías constitucionales, entre estas, por ejemplo, la mínima intervención penal. De esta manera, se puede observar que, más allá de la configuración legal de la mencionada figura, los infractores de tránsito se encuentran en los centros de rehabilitación social en condiciones de hacinamiento y violencia. En este estudio se parte del análisis de los delitos de tránsito, y para ello se parte de la distinción entre dolo y culpa, además, se repasa los antecedentes históricos en materia de tránsito y de la figura de la suspensión condicional de la pena. Por último, se analiza la aplicación de la suspensión condicional de la pena en dos casos prácticos y se levanta una encuesta, donde, se detalla la opinión pública en cuanto esta figura.

Palabras claves: Suspensión Condicional de la Pena, accidente de tránsito, muerte culposa, delito de tránsito, dolo, culpa.

ABSTRACT

The present investigation is destined to the theoretical and practical analysis of the legal figure denominated as: "conditional suspension of the sentence" in case of guilty death for traffic crimes, as a measure in favor of the sentenced persons and that is registered in the context of a criminal system radiated by constitutional rights and guarantees, among these, for example, the minimum criminal law. In this way, it can be seen that, beyond the legal configuration of the aforementioned figure, traffic offenders are found in overcrowded and violent prisons. This study is based on the analysis of traffic crimes, and for this it is based on the distinction between intent and guilt, in addition, the historical background on traffic and the figure of the suspension of the sentence is reviewed. Finally, the application of the conditional suspension of the sentence is analyzed in two practical cases and a survey is carried out, where the public opinion regarding this figure is detailed.

Keywords: Conditional Suspense of sentence, car accident, guilty death, traffic offense, fault

1. Introducción

El trabajo investigativo “LA SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA PENA EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO POR MUERTE CULPOSA”, tiene un papel muy importante en el campo del derecho penal como una rama de especialización, ya que ello permitirá encontrar una posible solución en las circunstancias a los familiares de las víctimas que fallecen por accidentes de tránsito y permitir al procesado o actor del delito acogerse a la suspensión condicional de la pena.

En los siguientes capítulos se analizará la realidad de la aplicación de la suspensión condicional de la pena en los delitos de tránsito por muerte culposa. Se efectuará un estudio de la misma, que es un beneficio penitenciario por el que se le condiciona la libertad del condenado al cumplimiento de una serie de obligaciones que le serán impuestas durante un tiempo determinado. Se estudiarán las características del beneficio y sus obligaciones. Se analizará la aplicación de la suspensión condicional de la pena en los delitos de tránsito por muerte culposa y su aplicación a los delitos de tránsito por muerte culposa. Se darán a conocer los fundamentos que se deben tener en cuenta para la aplicación de la suspensión condicional de la pena en los delitos de tránsito por muerte culposa. Se demostrará la importancia de la suspensión condicional de la pena en los delitos de tránsito por muerte culposa.

En el Primer capítulo tenemos los “Delitos de Tránsito por Muerte Culposa”, el delito de tránsito es aquel que se comete al infringir las leyes de la circulación. Pero ¿Qué sucede cuando el delito de tránsito se ha cometido con dolo y ha provocado la muerte de una persona?

En este caso concreto, el delito de tránsito se considerará un delito de muerte culposa, es decir, un delito en el que el agente no actuó con intención de causar la muerte a una persona, pero con la imprudencia, negligencia e impericia da como resultado final el fallecimiento de una persona.

En el primer capítulo se realizará una breve referencia histórica y evolución normativa del tema yendo por el contexto histórico del mismo, en la siguiente sección del capítulo uno se hará una definición de la tipicidad, haciendo referencia a distintos autores, a continuación, en la siguiente sección se definirá el concepto de delitos de tránsito y se clasificará dentro de los delitos culposos de tránsito

En el segundo capítulo entramos a “La Suspensión Condicional de la Pena”, es uno de los beneficios más comunes que se otorga a los reclusos. Se trata de una medida que permite que el recluso sea puesto en libertad, pero bajo ciertas condiciones y con la obligación de cumplir unas determinadas obligaciones. En la mayoría de los casos, estas condiciones suelen ser la asistencia a clases de rehabilitación, el cumplimiento de un trabajo remunerado y el cumplimiento de un horario de visitas regulares a un centro de control de penados.

La suspensión condicional de la pena es un beneficio otorgado por el juez con el objetivo de facilitar la reinserción del recluso en la sociedad. Se trata de una medida que se contempla en el Código Orgánico Integral Penal y que, en la mayoría de los casos, se otorga a aquellos reclusos que no representan una peligrosidad para la sociedad y que han demostrado arrepentimiento por sus actos. No obstante, cabe destacar que este beneficio no es automático, sino que el recluso debe solicitarlo ante el juez y aportar una serie de documentos que acrediten su idoneidad para acceder a él.

En el mismo capítulo se hará una una definición de la figura de la Suspensión Condicional de la Pena por varios autores, y se realiza un análisis histórico con el término desde la antigua Roma, Edad Media, Edad Moderna, Estados Unidos de América y por último a Guatemala.

Consiguiente encontramos la “Regulación de la Suspensión Condicional de la Pena en el Código Orgánico Integral Penal” donde se analiza la regulación de este beneficio, con la finalidad de establecer las condiciones en las que es posible su aplicación, la capacidad de decisión del juzgador, la posible discrecionalidad que esta figura es capaz de generar, así como también la posibilidad de reposición de la pena en caso de incumplimiento de las condiciones y se subdividirá en requisitos, condiciones, tramite y víctimas y su reparación integral.

El tercer capítulo nos encontramos con “El Análisis Formal en el Ámbito Jurídico Comparativo de las Sentencias” es una metodología de investigación cuyo objetivo es estudiar y comparar las sentencias emitidas por los tribunales de justicia de diferentes países.

La metodología se basa en el análisis de los elementos formales de las sentencias, tales como la estructura, el vocabulario y la argumentación utilizada. El propósito del análisis formal es identificar las diferencias y semejanzas entre las sentencias de los tribunales de diferentes países, y así poder establecer un marco de referencia para el estudio del derecho comparado.

El análisis formal de las sentencias se ha convertido en una herramienta esencial para el estudio del derecho comparado, ya que permite a los investigadores identificar y

analizar las diferencias y semejanzas entre los sistemas jurídicos de diferentes países. El análisis formal de las sentencias también es útil para el estudio de las tendencias jurídicas internacionales, ya que permite identificar las sentencias que representan un cambio significativo en el derecho comparado.

2. Capítulo 1: Delitos de tránsito por muerte culposa

2.1. Breve referencia histórica y evolución normativa en materia tránsito

Para dar inicio al desarrollo del presente trabajo de investigación, resulta conveniente realizar un análisis de los antecedentes históricos que hacen referencia a los delitos de tránsito, los cuales parten luego de la creación del automóvil, mismo que tuvo origen a finales del siglo XVIII, cuando se creó el primer prototipo propulsado a vapor, dando una idea clara de cuál sería el futuro de las máquinas. A principios del siglo XX, Henry Ford comenzó a producir vehículos automotores a una escala mayor, empleando el sistema de cadena de montaje, un concepto que revolucionó la producción automovilística dando inicio a la fabricación en masa y por eso se hizo factible la adquisición de los automóviles del público general (Oszlak, 2020).

Desde hace un siglo, las compañías automovilísticas han ido introduciendo mejoras en sus modelos, buscando mayor seguridad, más eficiencia en la conducción, más comodidad en los desplazamientos, estética innovadora, entre otros aspectos (Rodríguez, 2019). Estas acciones se han adaptado a los gustos y necesidades de cada generación de consumidores que aportan valores añadidos a su funcionalidad. El automóvil se ha convertido así en algo más que un medio de transporte y constituye un indicador de estatus social, poder adquisitivo y estilo de vida.

En este contexto, en la medida que las personas adquieren un automóvil y lo utilizan como medio de transporte, alrededor de una ciudad, se produce un vacío legal sobre los hechos que se suscitan al momento de presentarse un conflicto de tránsito, por lo que, surgió la necesidad de emitir las leyes de tránsito. Esto a fin de regular las

acciones del hombre sobre la máquina y la responsabilidad de daños materiales y otras personas que puedan ocasionar un accidente (Redacción CADENA 100, 2022). Para el año 1222 la civilización china por primera vez en la historia norma y regula la materia de tránsito, estableciendo tamaños y velocidades.

En el siglo XX, en Ecuador, el ferrocarril fue el medio de transporte entre Guayaquil y Quito, desarrollado por Eloy Alfaro en 1909. Posteriormente, con la aparición del vehículo, se hizo necesario el establecimiento de órdenes para transitar y con ello surgió la primera ley de tránsito, esto, el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio, que a su vez se dividían en delitos y contravenciones, generando, a la par, la creación de juzgados de tránsito (Ayala, s.f.). Para 1968, se firmó la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, que incluyó un tratado sobre la circulación en carretera, mismo que estandarizó las normas de tránsito a nivel mundial, facilitando el tránsito y aumentando la seguridad vial (Erazo, Uvidia, & Sumba, 2020).

Cabe precisar en este punto que, paralelamente, el desarrollo vial generó la necesidad de abandonar el sistema penal común, convirtiendo la materia de tránsito en una rama especializada del derecho penal, acoplando de esa manera las diferentes circunstancias por las que se puede generar un accidente de tránsito.

Hasta antes de 1963, en el Ecuador no existían normativas legales que regulen el tránsito terrestre, pues la movilización no presentaba un problema que amerite alguna preocupación y acciones por parte del gobierno central o los gobiernos seccionales. La primera agencia de automóviles inició sus operaciones en 1906, ya que anteriormente solo existían empresas de carruajes, encargadas de brindar el servicio de transporte y

movilización focalizado en las ciudades principales, presentando un progreso en la movilización en la ciudad de Quito. Para el año 1914 se incorpora el servicio de tranvías, desarrollado y operado por la empresa privada norteamericana Quito Tramway Company, funcionando hasta 1946 (Ayala, s.f.).

Con la desaparición del tranvía se dio origen al problema de transporte en Quito y el resto del país, por las diferentes problemáticas de las empresas privadas que utilizaban modelos de gestión deficientes. En 1949 se creó la primera cooperativa de transporte urbano y el primer sindicato de choferes profesionales, quienes disfrutaban de un entorno jurídico favorable, garantizando el monopolio del sector con el respaldo absoluto legal. Por otra parte, en esa época del boom petrolero, la gasolina se mantuvo a precios bajos provocando tarifas estables en el servicio de transporte (Ayala, s.f.).

La primera Ley de Tránsito de la República del Ecuador fue emitida el 18 de octubre de 1963, con el fin de sancionar las infracciones y delitos cometidos dentro del país en materia de tránsito. El 02 de agosto de 1996 aparece la primera norma para el sector transportista, denominada Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. La promulgación de la Ley de Tránsito estuvo compuesta de 111 artículos, dividido en dos libros, el primero llamado “De la ley de tránsito” y el segundo “De las infracciones de tránsito”, lo que cambió drásticamente la organización del servicio de transporte público del país, dejando de estar organizado en la municipalidad y pasa a ser responsabilidad de varias organizaciones (Ayala, s.f.).

En esta misma ley, se creó la Junta General de Tránsito y la Dirección General de Tránsito con el fin de regular y controlar el transporte a nivel nacional. La segunda Ley de Tránsito se dictó por la Junta Militar de Gobierno en 1965, bajo el argumento de

que la ley anterior de 1963 tenía vacíos y errores, ordenando promulgar una nueva que no fue sino producto de la inquietud y voluntad de los dirigentes de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador y Sindicatos Provinciales de Choferes, junto a la colaboración de algunos juristas que tenían las mismas ideas, para beneficiar de una u otra forma a la clase profesional del volante, lo que llevó a obtener una ley que no tenía las aplicaciones que se ameritaba (Library , 2015).

En el año 1965, la Junta Militar de Gobierno expidió el decreto reformatorio a la ley de tránsito, en circunstancias en que caía el régimen de facto, quedando encargado del poder en calidad de presidente interino, Clemente Yerovi Indaburu, quien organizó una nueva comisión para revisión de la ley y que se codificó con otras reformas realizadas en 1966. La Ley de Tránsito de 1966 fue reformada por José María Velasco Ibarra, mediante el decreto No. 21 del 20 de diciembre de 1971, sin mayor trascendencia en los aspectos sustantivo y adjetivo, presentando cambios en el campo administrativo, para devolver la administración y actividades de tránsito a la institución de la Policía Nacional, ya que estos organismos se encontraban descentralizados, con duplicidad de funciones y no existía control adecuado de los recursos y fondos, con lo que se creó, en reemplazo, el Consejo Superior de Tránsito, al que se le otorgaron facultades ampliamente específicas del aspecto económico, además se reestructuró la conformación de los miembros a cinco integrantes (Quispe Fernández, Arellano Cepeda, Rodríguez, Negrete Costales, & Vélez Hidalgo, 2019).

El Consejo Supremo de Gobierno, luego de la caída del presidente Velasco Ibarra, expidió el decreto No. 3809 con fecha 7 de agosto de 1979, reformando la ley anterior, interesándose más en el procedimiento de juzgamiento de infracciones,

teniendo como objeto primordial permitir la sustanciación más breve de los juicios, las cuales duraron poco tiempo ya que el gobierno constitucional subsiguiente lo derogó. Sustantivamente se pusieron en vigencias nuevas reformas de tránsito que no han presentado mayores cambios, en cuanto a las causales completas que motivan los ilícitos de tránsito, ya que las leyes anteriores no las consideraban causas motivantes, sino que se referían exclusivamente al exceso de velocidad y conducción en estado de embriaguez (Torres, 2017).

La influencia que tenían los gremios del transporte y los entes de regulación del servicio a nivel nacional fue decisiva en 1996, ya que la capacidad del gobierno nacional se ponía en cuestionamiento, para llevar a la práctica las decisiones que se planificaban, en las que la política se evidenciaba cómo limitada. Uno de los hechos que marcó el inicio de reformas profundas en la legislación de tránsito se dieron con la llegada a la alcaldía de Quito de Jamil Mahuad, quien asumió las competencias que la ley de tránsito en esa época concedió a las municipalidades, y que no habían sido reclamadas de forma completa por estas, poniendo en marcha proyectos de campaña en relación al control que debían realizar a las unidades de tránsito por la contaminación generada, asumiendo el control y la planificación de tránsito en la ciudad de Quito (Chauvin, 2007).

Jamil Mahuad fue quien impulsó la creación del trolebús, proponiendo la idea de tarifa fija en el transporte público a nivel nacional, generando fuertes conflictos con los transportistas y el Consejo Nacional de Tránsito. Todo eso generó varios acontecimientos que influenciaron el proyecto de reforma en 1995 por el Congreso Nacional, siendo publicada una nueva Ley de Tránsito, Registro Oficial No. 1002 con

fecha 02 de agosto de 1996, con la que se derogó la Ley No. 59, que contenía la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, así como la Ley de Congelación de Multas de las Contravenciones de Tránsito y todas las disposiciones generales y especiales que se oponen a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (Loaiza Rincón & Morales, 2002).

Esta ley estuvo vigente doce años, siendo que en el gobierno del economista Rafael Correa, se le cambió el nombre para convertirse en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, emitida por la Asamblea Nacional dando un cambio radical a la normativa jurídica. En este gobierno se ajustó la nueva ley con el fundamento de que la anterior ley, no precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población, por lo que se desarrolló una manera más técnica y sistemática en el desarrollo de la normativa, entrando en vigor el 7 de agosto del 2008. Las principales reformas estuvieron en las licencias de conducir, contravenciones y multas, así como se agregaron nuevos sujetos infractores de la ley de tránsito (Ayala, s.f.).

2.2. Tipicidad

La tipicidad es un principio jurídico que se aplica tanto en el derecho penal como en el derecho civil. En general, se puede definir como el requisito de que un hecho sea típico para que pueda ser considerado como un delito o una falta. Esto significa que el hecho debe ser de tal naturaleza que pueda ser descrito o definido por una ley. Debe haber una correspondencia entre el hecho y la ley.

Este principio tiene varias implicaciones. En primer lugar, significa que una persona no puede ser considerada culpable de un delito si el hecho cometido no es

típico. Esto es porque la persona no puede ser castigada por algo que no está prohibido por la ley. En segundo lugar, esto significa que una persona no puede ser castigada por algo que no se considera un delito. Por ejemplo, si la ley no considera una falta un delito, entonces esa persona no puede ser castigada por esa falta.

En el derecho penal, el principio de tipicidad tiene una importancia especial. Esto se debe a que el derecho penal se centra en la protección de la sociedad en general, y no solo de los individuos. Por lo tanto, el derecho penal sólo se aplica a aquellos hechos que son considerados peligrosos para la sociedad. Esto significa que el derecho penal solo se aplica a aquellos hechos que son típicos.

En el derecho civil, el principio de tipicidad también tiene una importancia especial. Esto se debe a que el derecho civil se centra en la protección de los derechos de los individuos. Por lo tanto, el derecho civil solo se aplica a aquellos hechos que afectan a los derechos de los individuos. Esto significa que el derecho civil solo se aplica a aquellos hechos que son típicos.

La tipicidad subjetiva es la idea de que cada individuo tiene su propio conjunto de características únicas que lo hacen diferente a todos los demás. Esto significa que lo que es típico para una persona puede no ser típico para otra. La tipicidad subjetiva es un concepto importante en la psicología, ya que ayuda a explicar por qué las personas reaccionan de manera diferente a los mismos estímulos. También puede ayudar a explicar por qué algunas personas tienen más éxito que otras en la vida.

La tipicidad subjetiva es un concepto jurídico que se refiere a la capacidad de una persona de comprender y aceptar las consecuencias de sus actos. En otras palabras,

la tipicidad subjetiva se refiere a la culpabilidad de una persona en términos de su capacidad de comprender el alcance y las consecuencias de sus actos.

En la mayoría de los sistemas jurídicos, se requiere que la persona que cometió el delito tenga un cierto nivel de culpabilidad para que se le impute el delito. Esto se conoce como el principio de culpabilidad. El principio de culpabilidad se basa en la idea de que sólo se debe castigar a aquellos que son culpables de sus actos. De esta manera, el principio de culpabilidad protege a aquellos que no son culpables de sus actos de ser castigados por ellos.

La tipicidad subjetiva es una forma de aplicar el principio de culpabilidad. Se puede decir que la tipicidad subjetiva es un requisito de culpabilidad. Esto quiere decir que, para que una persona sea culpable de un delito, debe tener la capacidad de comprender y aceptar las consecuencias de sus actos. Si una persona no tiene esta capacidad, entonces no se le puede imputar el delito.

La tipicidad subjetiva puede aplicarse de diversas maneras. En algunos sistemas jurídicos, se requiere que la persona que cometió el delito tenga un cierto nivel de inteligencia para comprender el alcance y las consecuencias de sus actos. En otros sistemas, se requiere que la persona tenga un cierto nivel de conocimiento sobre el delito. En algunos casos, se requiere que la persona tenga una combinación de inteligencia y conocimiento.

La tipicidad subjetiva también puede aplicarse de manera diferente según el delito cometido. En algunos casos, se requiere que la persona tenga un cierto nivel de

culpabilidad para todos los delitos. En otros casos, se requiere que la persona tenga un cierto nivel de culpabilidad para algunos delitos, pero no para otros.

La tipicidad subjetiva es un concepto jurídico importante porque protege a aquellos que no son culpables de sus actos de ser castigados por ellos. También es importante porque asegura que sólo se castigue a aquellos que son culpables de sus actos.

La tipicidad objetiva legal es la idea de que las leyes deben aplicarse de manera neutral, sin importar el sexo, la raza, la religión, etc. de las personas involucradas. Esto significa que las leyes deben aplicarse de manera igual a todos, y que nadie debería tener privilegios o trato diferente por el simple hecho de pertenecer a un grupo determinado.

La objetividad legal es importante porque garantiza que las leyes se aplican de manera justa e imparcial. Sin objetividad legal, existe el riesgo de que las leyes se utilicen para beneficiar a ciertos grupos en detrimento de otros. Esto puede conducir a la injusticia y a la discriminación, y puede socavar la confianza de la gente en el sistema legal.

La objetividad legal es un principio fundamental del derecho, y se refleja en diversas partes del sistema legal. Por ejemplo, el principio de igualdad ante la ley establece que todas las personas deben ser tratadas de manera igual por el sistema legal. También existen diversos principios y garantías constitucionales que protegen los derechos de todas las personas, independientemente de su grupo social o de su situación jurídica.

Aunque la objetividad legal es un principio importante, no siempre es posible aplicarlo de manera absoluta. En algunos casos, puede haber leyes que benefician a un grupo en particular, como las leyes de discriminación positiva, que buscan corregir las desigualdades históricas. También pueden existir situaciones en las que la aplicación de la ley resulte en trato diferente para diferentes personas, como en el caso de las leyes de familia, que pueden aplicarse de manera diferente según el sexo o el estado civil de las personas involucradas.

En general, la objetividad legal es un principio importante para el derecho, y se debe tener en cuenta en todas las situaciones. Sin embargo, no siempre es posible aplicarlo de manera absoluta, y en algunos casos se debe hacer una excepción.

En el ámbito de tránsito, las sanciones no están orientadas sobre una actitud dolosa sino, sobre una actitud culposa, siendo que, en materia penal los delitos se definen por el dolo o por la culpa.. La culpa en materia penal es la conciencia antijurídica de la conducta, esto es, las acciones u omisiones que violan el deber objetivo de cuidado llegan a generar un daño directo a un bien protegido por la ley (Vargas, Delgado, Flores, Vargas, 2021).

Además, siempre es necesario que un juez distinga entre estos dos conceptos para emitir una condena y establezca si la conducta ilícita fue realizada con dolo o si fue realizada con culpa. Así, por ejemplo, mientras el homicidio doloso se sanciona con una pena que va entre los seis a veinte años de cárcel, el homicidio culposo se sanciona con una pena máxima de apenas ocho años. Esta distinción también es relevante en la medida en que no todos los delitos se sancionan en sus modalidades dolosas y culposas

(Ramírez, 2017). Así, por ejemplo, el delito de daños a la propiedad sólo se sanciona penalmente en su modalidad dolosa, pero nunca en su modalidad culposa. Así, no podrá ser sentenciado por este delito, quien haya roto por descuido algún bien patrimonial, pero sí, en caso de romperlo con la voluntad de dañar el bien y perjudicar a su propietario o empresa en general. Ahora bien, existen varias teorías que sirven para explicar la diferencia entre el dolo y la culpa.

Como primera teoría se tiene el de la voluntad, donde se establece que el dolo está conformado por la suma de dos elementos: el conocimiento y la voluntad. En función a estos elementos, pueden distinguirse tres tipos de dolo (el directo, el de consecuencias necesarias y el eventual) y dos tipos de culpa o imprudencia (Con representación y culpa sin representación).

El dolo directo, llamado también dolo de primer grado se presenta cuando el sujeto que comete el delito se representa que con su actuación algo malo ocurrirá realizando dicha acción lesiva con la voluntad de que lo malo ocurra. Por ejemplo, la persona que dispara a otro y antes de disparar se representa que con dicha acción puede matarla, y dispara justamente por querer acabar con su vida. En este caso quien realice el delito conoce y se representa que con un disparo puede matar a alguien y quiere hacerlo realizando así un homicidio con dolo directo (Chang, 2017).

En el dolo de consecuencias necesarias el sujeto también se personifica que con su acción algo malo puede suceder y quiere que eso malo ocurra, pero únicamente en tanto es una consecuencia necesaria e indefectible para conseguir un objetivo primordial. Por ejemplo, quien instala una bomba en el vehículo de alguna persona para hacerle daño, a pesar de estar al tanto que siempre es trasladado por una tercera persona.

En el caso en que la bomba estalle y haga daño a las dos personas a bordo, se comete un homicidio con dolo directo, es decir, a la persona que conduce el vehículo.

En el dolo eventual, el sujeto igualmente se representa que con su conducta algo malo puede suceder, pero en contraste de los otros casos, no anhela que eso malo ocurra. No obstante, a ello se le condena por dolo eventual, por haber procedido exponiendo un menosprecio por el bien jurídico protegido (Chang, 2017).

Asimismo, el dolo eventual muestra dificultades de distinción respecto de la culpa con representación o culpa consciente, ya que, en esta última, al igual que en el dolo eventual, el sujeto se personifica que con su conducta algo malo puede suceder y no desea que eso acontezca, pero continúa interviniendo en la libertad de que podrá impedir la consecuencia (Terán, 2020).

A diferencia del dolo eventual en el que el sujeto toma la producción de la consecuencia y muestra una desestimación por el bien jurídico en la culpa con representación, el sujeto confía en que nada va a pasar y en que, en todo caso, podrá evitar que lo malo ocurra (Chang, 2017).

A fin de diferenciar entre el dolo eventual y la culpa con representación, corresponderá analizar los indicios y señales que se encuentren alrededor del caso y que sirvan como evidencia que permitan determinar si el sujeto actuó manifestando un menosprecio por el valor protegido o confiando en su destreza para hacer que todo esté bien.

Por último, en la culpa sin representación denominada además como culpa inconsciente, quien actúa lo realiza sin personificar que con su actitud puede formar un

resultado perjudicial, sancionando a nivel penal a pesar de no habérselo representado (Chang, 2017).

El delito culposo es el que se produce por no cumplir ni respetar la obligación de cuidado, verificando el acto, pero no la intención de causar daño. Cada país cuenta con leyes estatales que varían en el procesamiento, clasificación y sanción de las infracciones relacionadas al tránsito. Estas se sancionan de acuerdo con las leyes de jurisdicción en particular, evaluando las condenas previas del infractor y si este involucra lesiones, la muerte o daños a la propiedad (Lyonel Calderón Tello, 2019).

En este sentido, la conducta culposa se puede entender como la falta de intención por el sujeto de provocar consecuencias nefastas o daños en el acto que emprende. No se buscó intencionalmente el resultado del accionar, causando un daño del acto acontecido definido como fortuito, sin maldad, involuntario. La conducta culposa es el actuar imprudente y negligente, una conducta atrevida y descuidada del sujeto activo que no observa el deber objetivo de desenvolverse con precaución y cuidado. En el ámbito de derecho, la culpa hace referencia a la omisión de diligencia exigible a un sujeto para prevenir cualquier tipo de contratiempo o accidente, que conlleva responsabilidad penal o civil (Terán-Carrillo, 2020).

Las personas no salen con la intención de cometer un accidente en vehículos, motocicletas, camiones, entre otros, ya que son un medio de transporte que permiten trasladar de un lugar a otro por vía terrestre. Las acciones que violan el deber objetivo de cuidado son aquellas que permitan encontrar la materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor, es por lo que los delitos culposos son los que se producen

como acto de una omisión tipificado como tal en la legislación ecuatoriana, produciendo sanciones según la relación de causalidad (Pérez, 2020).

Las acciones u omisiones para ser contravenciones de tránsito deben ser culposas, es decir, no deben ser realizadas con el propósito de causar daño, cuando la persona conoce que lo que realiza constituye un delito y aun así actúa de esa forma, la infracción deja de ser culposa. Sin embargo, los delitos de tránsito en general son actuaciones que no tienen naturaleza dolosa sino culposa, aunque en algunos de los casos en los que se tenga como resultado la muerte de una persona a causa de un conductor ebrio, esto es bastante discutible.

Entonces, actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. El deber objetivo de cuidado, conocido también como la debida diligencia, consiste en la obligación de prestar el cuidado debido para evitar la lesión, daños o puesta en peligro de bienes jurídicos como la vida, la salud, la propiedad, entre otros (Arteaga, 2018).

Generalmente la culpa se muestra por la imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de los reglamentos, obligaciones o deberes de los conductores, peatones y beneficiarios de las vías. Para ello, se hace mención a ciertas definiciones como imprudencia que consiste en ejecutar actos peligrosos sin intención de dañar a nadie (Reyes, Orozco, Ramírez, 2021). Por ejemplo, al acelerar, sin mirar al frente, y mirando quién compite en la carrera, es imprudente.

Por consiguiente, la negligencia en el ámbito del Derecho penal se refiere en hacer o dejar de hacer algo que otras personas razonables hubieran realizado o no

hubieran realizado, y eso causa daño (Peña, 2019). Por ejemplo, cuando una persona tiene un vehículo a gasolina, pero le pone diésel porque es más económico y quiere ahorrar, por eso su motor explota y causa daños, eso es un acto negligente.

Por su parte, la impericia es la falta de conocimiento, entrenamiento o práctica que se exige para cierto arte, actividad u oficio de manejar. Este es el caso del conductor que se educa únicamente en la vía, el que no usa señales de desvío, el que no sabe parquearse y golpea al vehículo de adelante y al de atrás mientras lo intenta, estas acciones representan falta de pericia al estar frente al volante ocasionando importantes daños (Cardona, Joya, & Vanegas, 2022).

Por su lado, la inobservancia es el que ignora, no observa la ley y los reglamentos que están vigentes. Por ejemplo, el conductor que rebasa por el carril que viene en sentido contrario para llegar al primer lugar de la columna de carros que se detienen, también el que se detiene en el paso cebra, el que se parquea a doble fila, el que no respeta los pares, el que cruza las luces rojas, este tipo de conductores son quienes cometen acciones de inobservancia.

Es por tal motivo que, cuando se comete un delito, el Estado debe sancionar, tomando en cuenta la gravedad de lo que se ha hecho. Por lo tanto, esto determina que, un juez, al imponer una pena siempre tome en cuenta si se encuentran frente a un delito doloso o frente a un delito culposo.

1.1. Definición de Delitos de Tránsito

Un delito de tránsito es un comportamiento que, sólo por imprudencia, resulta contrario a lo establecido en la ley, también definido como una conducta antijurídica. El

delito implica una omisión a las normas vigentes, lo que hace que se tenga un resultado desfavorable que amerite una pena o castigo, esto se adapta a la conducta de tipo penal que se someterá a criterios de culpabilidad y responsabilidad para ejercer la potestad de administrar un castigo justo.

La infracción de tránsito es considerada como menos grave y se define como el acto u omisión que está prohibido en el marco de la ley, verificadas por imprudencia o negligencia. De los ejemplos comunes en los delitos de tránsito se incluye el exceso de velocidad, no detenerse o ceder el paso, falta de señalización al operar un vehículo, conducir sin la iluminación adecuada y otras violaciones de seguridad. Ahora, no todas las conductas son penalmente punibles, sino aquellas que se establecen en la ley penal o en la norma dentro de la ley. La teoría general del delito tiene como primera tarea establecer un concepto que abarque las características comunes de un hecho para posteriormente considerarse delito y ser sancionado, con una pena en consecuencia. El concepto de delito como conducta que debe ser castigado por una ley es con una pena, sin embargo, también se le asocia con un concepto formal que dice cuáles son los elementos que debe contener cierta conducta para ser castigada con una pena. Una infracción de tránsito generalmente se considera un delito si es punible con prisión. (Rosero Jaramillo, 2016).

Existen distintos tipos de infracción de tránsito, desde estacionar en un sitio prohibido, sobrepasar los límites de velocidad, no parar en un semáforo, entre otras, y es aquí donde se genera la confusión, ya que a ciertas velocidades la infracción se convierte en un delito y cuenta en el récord de las personas lo que dependiendo de su estatus podría causarle una pena privativa de libertad o sanciones como la suspensión de

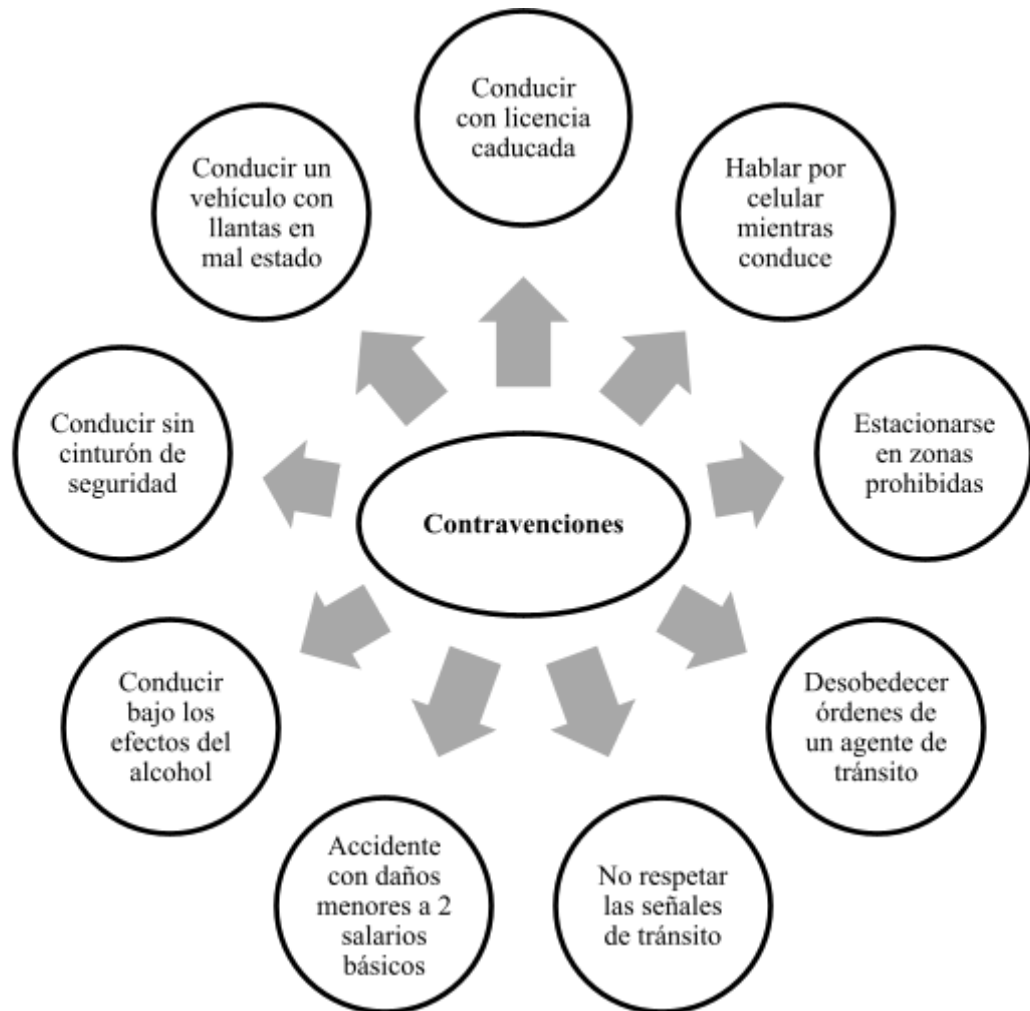
la licencia de conducir, lo que genera además siniestros viales para terceras personas (Organización Mundial de la Salud, 2017).

Las infracciones penales de tránsito se clasifican como delitos menores o delitos graves. Del mismo modo, los delitos relacionados con tránsito que de otro modo se clasificarían como delitos menores pueden convertirse en delitos graves en algunas situaciones. Muchos estados elevan un delito menor de tránsito a un delito mayor si: el conductor es un infractor reincidente, o el delito implica daños a la propiedad, lesiones o la muerte (Piloso, Onofre, Quezada, Zambrano, 2020).

Sin embargo, se tiene que tener en cuenta que existen dos términos muy diferentes en cuanto al tránsito, siendo las contravenciones y delitos de tránsito.

Son contravenciones las siguientes actuaciones por parte del conductor:

Figura 1 Contravenciones

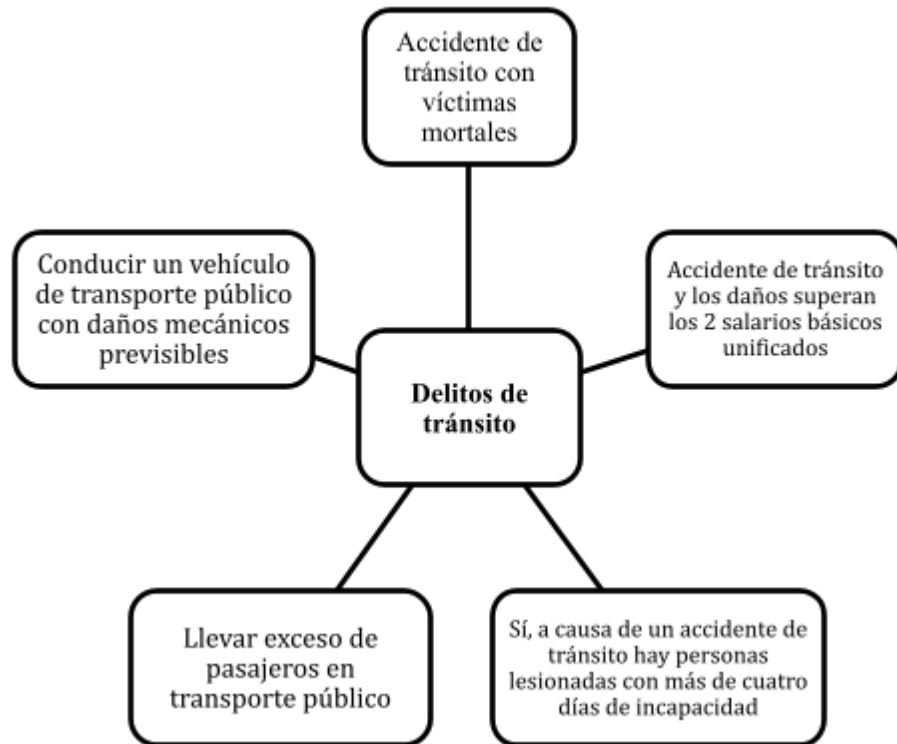


Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2021)

Se debe tener en cuenta que los salarios básicos han sido incrementados a partir del 01 de enero del 2022, siendo de \$425,00 y por las dos contravenciones mencionadas sería un total de \$850,00 en cualquiera de los dos casos.

Asimismo, entre los delitos que se consideran de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito en Ecuador para el año 2021, se han establecido las siguientes:

Figura 2 Delitos de tránsito



Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2021)

En este caso, también se debe tener en cuenta que por Accidente de tránsito y los daños superan los 2 salarios básicos siendo de \$850,00.

De manera general en cuanto a los delitos y muerte culposos el Código Orgánico Integral Penal establece los siguientes parámetros:

Tabla 1. Delitos y muerte culposa de tránsito

	Descripción	Años de prisión	Víctimas
	Conducir en estado de embriaguez	De 10 a 12 años	Una o más personas
Delito culposo		C o n d u c i r b a j o l o s e f e	

c
t
o
s
d
e
s
u
s
t
a
n
c
i
a
s
e
s
t
u
p
e
f

a
c
i
e
n
t
e
s
o
p
s
i
c
o
t
r
ó
p
i
c
a
s

3 años de prisión y

Ac

i

e

c

c

n

t suspensión de la licencia de Una persona
 € conducir por 6 meses
 €
 €
 t
 r
 é
 r
 s
 i
 t
 c

Muerte culposa

Por exceso de velocidad

Una persona

3 a 5 años

Malas condiciones

mecánicas

Llantas lisas y
desgastadas

Malas
condiciones
físicas del
conductor

Infringir las normas de seguridad	De 3 a 5 años	Una o más personas
---	---------------	--------------------

Lesiones por accidente de tránsito	30 días a 5 años	Víctimas lesionadas, incapacitadas o enfermedad
--	------------------	---

	De 6 a un año	
Conducir con estado de embriaguez	suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo	Víctimas

Fuente: (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

El procedimiento judicial a seguir frente a un delito de tránsito inicia con el agente civil de tránsito quién pone conocimiento de la Fiscalía General del Estado

(FGE) las situaciones en las que se suscitaron los delitos inmediatamente antes que transcurran 24 horas, siendo el responsable de ordenar ciertas diligencias que generalmente son la práctica de una pericia médico legal, para ordenar la práctica de una pericial que se denomina de avalúo de daños materiales (Urquiza, 2020).

En el caso de haber heridos, también se dispone la práctica de una noticia técnica con un perito con esos elementos antes de las 24 horas siempre, porque es un mandato constitucional y legal. Por consiguiente, se realiza una audiencia en donde se resuelve la situación del accidente de tránsito conjuntamente con los implicados o implicado si ha causado una sola persona, ante una audiencia en donde se resuelve la situación jurídica, ya sea que se ha formulado cargos y si no hay elementos, disponiendo su inmediata libertad.

1.1.1. Clasificación dentro de los delitos culposos de tránsito

De acuerdo con lo contemplado en el Código Orgánico Integral Penal los delitos de tránsito y su sanción se pueden organizar de la siguiente forma (2019):

Tabla 2. Clasificación de delitos culposos de tránsito COIP

Artículo	Descripción	Sanción
Artículo 376	1. La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los	1. Pena privativa de libertad de 10 - 12 años, revocatoria definitiva de la

	<p>efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas</p>	<p>licencia.</p> <p>En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.</p>
<p>Artículo 377</p>	<p>1. La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado</p> <p>2. cuando el resultado</p>	<p>1. Pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.</p> <p>2. Pena privativa de la</p>

	<p>dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Exceso de velocidad; 2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; 3. Llantas lisas y desgastadas; 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor; 5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. 	<p>libertad de tres a cinco años</p> <p>En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.</p> <p>La misma multa se impondrá al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.</p>
--	--	--

Fuente: (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Nota: A continuación por la extensión del trabajo académico, la presente tesis se enfocará únicamente en el Art. 377 del Código Orgánico Integral Penal.

La evolución que han tenido las normativas y reglamentos relacionados a los accidentes de tránsito, medios de transporte y otros se han presentado en el país desde el siglo XX hasta la actualidad, en los que se presentó la separación de los poderes entre los transportistas y los entes regulatorios, teniendo efectos positivos en la materia de resolución y tratado de los problemas en el ámbito penal y de tránsito. Se ha definido con el tiempo el delito y los elementos básicos y fundamentales para la clasificación, posturas que han sido criticadas y modificadas con el paso del tiempo y de los gobiernos encargados, con el único objetivo de poder juzgar los delitos de tránsito con muerte culposa y otorgar la pena considerada para los involucrados en este tipo de siniestros.

2. Capítulo 2: Suspensión Condicional de la Pena

2.1. Definición de la figura de la Suspensión Condicional de la Pena

En la actualidad, la suspensión de la condicional de la pena constituye un beneficio, en virtud del cual se concede al penado la posibilidad legal de no ingresar a la cárcel, estableciendo a cambio la sumisión, durante un periodo de tiempo, a una o varias condiciones señaladas en el artículo 631 del COIP, de suerte que, al superar el periodo de tiempo, la prueba, la pena se entenderá como cumplida en su totalidad y de no ser así, se procese a su cumplimiento siguiendo el régimen general (artículo 632 del COIP) (Rojas Cárdenas, Pino Andrade, Andrade Santamaría, & Silva Montoya, 2021).

Con la suspensión condicional de la pena se otorga el beneficio de cumplimiento de una pena establecida sin necesidad de coartar el derecho a la libertad, a cambio de la sumisión en un período de prueba y con el cumplimiento de varias condiciones establecidas en los reglamentos, así como el control del cumplimiento de las condiciones determinadas por las autoridades pertinentes (Falconí, 2019).

Se considera un mecanismo que tendrá un beneficio a futuro, con el cual se puede acoger el sentenciado que haya cumplido con determinados requisitos, como no tener ninguna sentencia o que esté procesado por otro acto delictivo; o al momento de revisar sus antecedentes judiciales se toman en cuenta para la aplicación de esta medida alternativa, lo que puede caer en contradicción con la constitución, vulnerando los derechos y esta medida puede caer en presentaciones periódicas para su cumplimiento (Villarroel, 2018).

2.2. Antecedentes históricos

La privación de libertad, considerada como sanción penal, fue desconocida hasta el siglo XVIII, quedando reducida hasta ese momento a una mera medida de carácter cautelar o preventivo. En comparación con la SCP, no se tenía en la antigüedad una forma para controlar el tipo de castigo al que estaba expuesto aquella persona que cometía un crimen, no tenía la oportunidad de exponer su situación a fin de obtener una reducción de su pena o un cambio en esta.

En Ecuador a través de la historia y el estigma social que recae sobre los delincuentes, se han planteado numerosas actividades que buscan castigar al culpable, pero en el derecho penal se ha presentado una evolución de manera conjunta, en la que participa el Estado y la sociedad y que deja atrás los castigos humanos que se utilizaban en tiempos antiguos, similares a otros países del mundo y que ayudan a regular el sistema de justicia. Las críticas con relación a las sanciones penales comenzaron con la prisionización hasta el repudio social que se dirigía a las personas condenadas, dejándolos básicamente a su suerte sin socializar, para las que solo existía el tiempo en prisión como sanción clásica, misma que, con los avances educacionales e históricos permite nuevas teorías y mecanismos para analizar y emplear la suspensión condicional de la pena.

A continuación, se realizará un breve estudio histórico y comparativo respecto a la prisión y la SCP.

2.3. ROMA

Mommsen afirmó que ni el derecho de la época Republicana, ni el de la época del Imperio conocieron la pena de privación de la libertad, añadiendo que la mencionada pena fue siempre ajena al derecho romano, aun al de los últimos tiempos. Esta visión de Mommsen ha sido aceptada a lo largo del tiempo, por lo que se ha convertido en la doctrina dominante, para lo cual partía de un texto de Ulpiano recogido en el Digesto, conforme al cual la cárcel debe servir, no para el castigo de los hombres, sino para su guarda: *carcer enim ad continendos homines non ad puniendos haberi debet*. Se han establecido opiniones y estudios que contradicen esta teoría y si bien, dada la excepcionalidad de este punto de vista cuantitativo, se habla de una convivencia, aunque desequilibrada, entre la cárcel –custodia y la cárcel– pena. En este sentido se debe señalar cómo en los últimos años de la República se puede observar una norma de este tipo en nuestro propio territorio: la Lex Coloniae Genetivae Iuliae, del año 44 A. C., dictada por Julio César para la colonia de Osuna (Bética), en la que se autoriza la prisión por deudas.

Algunos autores pretenden ver un germen remoto de la institución de la suspensión de la ejecución de la pena en Roma. Se encuentra con la llamada *severa interlocutio*, entendida como amonestación judicial, la cual estaba prevista en la ley del Digesto *De officio praefecti vigilium*, mientras que hay quien ve en el Imperio, en concreto en el período del Principado, un posible atisbo de la institución en la obra de Séneca: en el tratado *De Clementia*, de los años 55 a 56 de nuestra era, y dedicado a Nerón, en la que se describe que el perdón de la primera ofensa, la base ética de lo que hoy llamamos condena condicional, es uno de los consejos que da al rey, anticipándose

así a la expresión «una vez no es ninguna vez», asiento de la institución de la condena condicional (Pastor, 2020).

2.4. Edad Media

Durante este período se elige como punto de referencia de la normativa vigente el derecho germánico, caracterizado por un catálogo de penas (muerte, amputaciones, torturas, exilio, trabajo forzado, etc.) ejecutadas con una gran crueldad, y en el que la pena de libertad tenía todavía un carácter eminentemente asegurador. También se mencionan algunos supuestos excepcionales de prisión: así, un edicto de Luitprando, rey de los longobardos (712-744) establecía que cada juez debería tener en su ciudad una cárcel para encerrar a los ladrones por tiempo de uno o dos años, y también una capitular de Carlomagno del año 813 señalaba que las personas *boni genere* que hubiesen cometido delito podrían ser castigadas con cárcel por el rey hasta que se hubieran corregido.

Fue una institución de origen germánico de naturaleza preventiva, *la cautio de pace tuenda*, entendida como promesa solemne hecha al juez de tener buena conducta, la que va a ser señalada como otro posible precedente de la suspensión condicional de la pena. Se trató de la descripción penitencial que viene contenida en la Regula Fructuosi con respecto al monje apasionado de niños o jóvenes, el cual recibiría, entre otros, el castigo consistente en ser encerrado en estrecha cárcel por seis meses, sujeto con grillos de hierro. El *Liber Iudiciorum*, en su versión romanceada del Fuero Juzgo, también contenía la pena de reclusión en las Leyes I, III y V del Título V del Libro III, cuya reclusión podía ser temporal y perpetua, y se aplicaba a los incestuosos, a los apóstatas y a los sodomitas (Pastor, 2020).

También se puede observar un incipiente atisbo de la pena de cárcel en el precepto XXI del Fuero municipal de Miranda (1099), así como en las Leyes III y XIV del Título XX del Ordenamiento de Alcalá de 1348. La excepción a la regla general de entender la cárcel como lugar de custodia vendrá determinada por las denominadas prisión de Estado y prisión eclesiástica, destinada la primera a confinar enemigos de la monarquía que hubieran cometido delitos de traición, así como para los adversarios políticos de los detentadores del poder, y concebida fundamentalmente la segunda para el castigo de los religiosos rebeldes o condenados por delito, siendo su forma principal la llamada *detrusio in monasterium*, consistente en el aislamiento del monje en una celda para purgar su culpa a través de la lectura de los textos sagrados, en un régimen de aislamiento, ayuno y dura disciplina.

En el Derecho Canónico del siglo XIV se contemplaba la posibilidad de remitir judicialmente las penas a aquellos inculcados que llegaran a arrepentirse, convirtiéndose en definitiva dicha remisión si no delinquían de nuevo. Estos miembros eclesiásticos se ligaban, al celebrar pactos y convenciones, a los rebeldes, al objeto de reducirlos a la obediencia, en la siguiente forma: “os liberamos y perdonamos de todos los delitos, de todas las sentencias y de todas las penas, así espirituales como temporales, en que hayáis incurrido hasta ahora, con la siguiente condición: que, si nuevamente recaéis en parecidas faltas, reincidís en todas estas sentencias” (Pastor, 2020).

2.5. Edad Moderna

A finales del siglo XV, la regla general con relación al encarcelamiento es la de custodia hasta el momento del juicio, manteniéndose tal tendencia hasta el siglo XVI,

pero esta última centuria se caracteriza por un movimiento de trascendencia en orden al desarrollo de las penas privativas de libertad. Se crean instituciones de carácter penitenciario, siendo la más antigua la *House of Correction* ubicada en Bridewell, Londres, en 1552, y a la que seguirán otras similares en Oxford, Salisbury, Gloucester y Norwich. Otro hito fue la creación en Amsterdam, sucesivamente de la casa de corrección para hombres (Raspheus) en 1596, en la que la ocupación de los internos era el raspado de madera, la hilandería de mujeres (Spinhuis) en 1597, y la sección para jóvenes en 1603. Destacó en la instauración incipiente de la pena de prisión como tal, la institución denominada Hospicio de San Felipe Neri, creada en Florencia a mediados del siglo XVII, obra del sacerdote Filippo Fran CI, que se dedicaba a la reforma de niños vagabundos, el Hospicio de San Miguel, creado en Roma en 1704 por iniciativa del Papa Clemente XI, que constituía una casa destinada a la corrección de los jóvenes delincuentes, y la prisión manufactura de Gante, fundada por Juan Vilain en el año 1775.

Dentro de los antecedentes analizados, es importante resaltar el Proyecto de Armada Losada, el cual describe la culminación definitiva del proceso legislativo iniciado antes y no culmina en 1908 tan sólo como consecuencia de una coyuntura política favorable, sino que contribuye de forma decisiva al deplorable estado en que se encontraban los internos en los establecimientos penitenciarios. Salillas refleja la situación de la cárcel de Madrid a través de unas desalentadoras palabras: He aquí la cuestión. La cárcel de Madrid no es una verdadera cárcel, según la preceptiva: está afectada de hacinamiento; es medianera y servidumbre del moderno sistema con el antiguo. En los sótanos de la cárcel está el presidio en sus más lastimosas manifestaciones. Allí se ve la cuadra penal tan insana y corrompida como en el peor de

los establecimientos hacinados. Allí se amontonan hombres de distintas edades, delitos, condiciones y procedencias (Pastor, 2020).

2.6. ESTADOS UNIDOS

La legislación estadounidense permite la suspensión condicional de los procedimientos penales, en los que se puede destacar la “*Probation System y Diversion*”, la cual implica una constatación previa de la culpabilidad del acusado llegando a un acuerdo con el Estado, en razón del cual, el Estado se compromete a mantener en suspensión del pronunciamiento de una sentencia que involucra prisión, a cambio que el imputado cumpla determinado lapso de tiempo a prueba, con ciertas condiciones que imponga la ley y el tribunal, quedando sometido al control con un oficial de probación condicional. Si esta prueba se cumple, quedará extinguida la acción penal, en caso contrario se puede retomar la pena con el riesgo de ampliación (Endara Eraso, 2018).

2.7. GUATEMALA

En este país, el artículo 27 del Código Procesal Penal establece a la suspensión condicional de la pena como el procedimiento que necesita el cumplimiento de varios requisitos para su aplicación tales como: que el delito tenga como pena máxima cinco años de prisión; que el imputado manifieste conformidad admitiendo la veracidad de los hechos que se le imputan, reparación del daño correspondiente y que el imputado se someta a cumplir reglas o condiciones que se le impongan en un tiempo de prueba determinado (Rojas Cárdenas, Pino Andrade, Andrade Santamaría, & Silva Montoya, 2021).

2.8. Regulación de la suspensión condicional de la pena en el Código Orgánico

Integral Penal

En el Código Orgánico Integral Penal “COIP” (2014) en los artículos 630 al 633 se establece que la suspensión condicional de la pena, es un beneficio penitenciario consistente en el cese de la ejecución de la pena de prisión y que está condicionada al cumplimiento de un término de prueba con una duración de dos a cinco años, en el que se le impone al culpable determinadas reglas de conducta. Esta suspensión es un beneficio a quien ha recibido una condena por el cometimiento de un delito, donde es comprobada la responsabilidad penal posterior a la observación de las reglas básicas del debido proceso mediante un juicio justo, en el que el Estado otorga perdón, deteniendo la ejecución de la pena de privativa de libertad que se había impuesto como resultado del delito.

Posterior a la revisión de la normativa bajo la cual se ejecuta la SCP, su fundamento está ligado al reconocimiento de los derechos humanos, por otra parte, fue uno de los motivadores para la protección de los ciudadanos del uso desmedido del poder punitivo que tienen los estados. En estas situaciones, por un lado, se tiene el derecho constitucional, un derecho garantista por excelencia y al otro lado al lado del derecho penal-, esto fija, el establecimiento de principios y garantías tales como el debido proceso y el principio de mínima intervención penal. Esta aplicación favorable de preceptos jurídicos aplica para el derecho penal, el proceso penal y la ejecución de la pena, en el sentido que buscará todos los fundamentos legales que permitan la protección del procesado o sentenciado, en pro de tomar una decisión que sea menos restrictiva a los intereses de la persona con sentencia ejecutoriada.

La mínima intervención penal hace referencia a que el Estado debe actuar únicamente en los casos considerados como más graves, protegiendo los bienes jurídicos de mayor importancia, en el que el derecho penal o extrema ratio sería la última opción cuando las otras alternativas del derecho hayan fracasado, e incluso, en el caso que el derecho penal tenga aplicación, se debe prever que, si existen medidas alternativas u otras soluciones a la prisión, se adoptan estas. Por su parte el garantismo penal, así como el derecho y todas sus ramas se encuentran expuestos a variaciones y cambios con respecto a la realidad en la que se aplican, siendo producto de las ideas de los estados a fin de mantener una convivencia pacífica con unidad social. Asimismo, esta teoría se originó como una solución para poner fin a las diversas prácticas arbitrarias en el poder punitivo de un Estado, tomándose también como parámetro de justicia, legitimidad y racionalidad (Roche & Isabel, 2016).

2.8.1. Requisitos

En el procedimiento penal mediante el COIP se establece la forma judicial y legal de la aplicabilidad junto a sus consecuencias jurídicas, dando cumplimiento a los requisitos que se estipulan para que tenga lugar de cumplimiento la SCP:

Artículo 630. - Suspensión condicional de la pena. - La ejecución de la pena privativa de libertad impuesta en sentencia de primera instancia, se podrá suspender a petición de parte en la misma audiencia de juicio o dentro de las veinticuatro horas posteriores, siempre que concurran los siguientes requisitos:

- 1)** Que la pena privativa de libertad prevista para la conducta no exceda de cinco años. Podrán ser candidatos al proceso de la suspensión condicional de la pena

quienes posean condenas no mayores a los años establecidos, para los que se evaluarán el resto de los requisitos descritos.

- 2)** Que la persona sentenciada no tenga vigente otra sentencia o proceso en curso ni haya sido beneficiada por una salida alternativa en otra causa. Si tiene estos requisitos, no podrá optar por la evaluación de los demás para optar por la suspensión condicional de la pena.
- 3)** Que los antecedentes personales, sociales y familiares del sentenciado, así como la modalidad y gravedad de la conducta sean indicativos de que no existe necesidad de la ejecución de la pena. Se deben analizar ciertos factores que participan en la vida del sentenciado, pudiendo demostrar que la pena que se otorgó se puede disminuir gracias a los patrones expuestos.
- 4)** No procederá en los casos de delitos contra la integridad sexual y reproductiva, violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. La o el juzgador señalará día y hora para una audiencia con intervención de la o el fiscal, el sentenciado, la o el defensor público o privado y la víctima de ser el caso, en la cual se establecerán las condiciones y forma de cumplimiento durante el período que dure la suspensión condicional de la pena. De tratarse de delitos contra la integridad física, sexual y reproductiva de las víctimas, se deberá asistir a una audiencia en la cual se establecen otra serie de condiciones, así como los lineamientos de estos que se deberán cumplir en caso de aprobada la SCP.

La omisión de alguno de estos requisitos guarda relación con el fin de garantizar que la privación de libertad sea de último ratio, interpretando la norma de forma favorable para el acusado, la negativa de suspensión condicional de la pena y bajo estas

condiciones, debe ser susceptible al recurso de apelación; en el que debe existir la posibilidad de que la decisión sea revisada por una autoridad jurisdiccional de nivel superior, como está estipulado en la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 76 (Freire Machado, 2018).

2.8.2. Condiciones

Para que un ciudadano pueda iniciar el proceso de la suspensión condicional de la pena es necesario que cumpla con una serie de condiciones, con las cuales se le asegura al Estado el cumplimiento de los términos establecidos, manteniendo a la persona fuera de prisión y poder rehabilitar la situación en la que se encuentre. Se pueden determinar las condiciones de la siguiente forma:

Tabla 3: Análisis de las condiciones de la Suspensión Condicional de la Pena en el COIP

Condicionamiento	Naturaleza	Reflexión o análisis
Residir en un lugar o domicilio determinado e informar cualquier cambio del mismo a la autoridad competente que establezca la o el juzgador.	Jurídica	Se debe domiciliar en el espacio determinado por la autoridad competente, así como comunicar cualquier cambio que se presente en este para evitar riesgos de fuga

<p>Abstenerse de frecuentar determinados lugares o personas.</p>	<p>Social</p>	<p>No se podrá mantener el mismo estilo de vida que se tenía antes de cometer el delito, por lo que se podrán recomendar lugares y personas a las que no se podrá frecuentar</p>
<p>No salir del país sin previa autorización de la o el juez de garantías penitenciarias</p>	<p>Legal</p>	<p>Para cualquier salida del país se requiere de una autorización por parte del juez</p>
<p>Someterse a un tratamiento médico, psicológico o de otra naturaleza.</p>	<p>Salud</p>	<p>En caso de ser requerido, la persona deberá someterse a un tratamiento médico especificado</p>
<p>Tener o ejercer un trabajo, profesión, oficio, empleo o voluntariamente realizar trabajos comunitarios.</p>	<p>Social y salud</p>	<p>Para brindar un beneficio a la comunidad, se podrá recomendar la realización de actividades sociales para beneficio personal y de la población</p>

Asistir a algún programa educativo o de capacitación.	Educativa	Es necesario acudir a programas de capacitación acordes a las indicaciones establecidas por un juez
Reparar los daños o pagar una determinada suma a la víctima a título de reparación integral o garantizar debidamente su pago.	Reparación integral	Se deben cubrir todos los aspectos con relación a la reparación integral de la víctima, asegurando el cumplimiento de estos ante los jueces respectivos
Presentarse periódicamente ante la autoridad designada por la o el juzgador y en su caso, acreditar el cumplimiento de las condiciones impuestas	Jurídica	Demostración de voluntad para cumplir con los lineamientos establecidos, que den garantía de la responsabilidad ante la situación
No ser reincidente	Legal	Evitar cometer nuevos delitos
No tener instrucciones fiscales por nuevos delitos	Legal	Asegurar de cometer delitos que puedan iniciar nuevos procesos penales

		que perjudicarán el acogimiento a la suspensión condicional de la pena
--	--	---

El control en los procesos judiciales es el proceso con el que el Estado se asegura que la persona no cometerá faltas que afecten su proceso de rehabilitación y cumplimiento de las normativas. En el COIP se establece el alcance de este, definiendo que:

Artículo 632. Control. - La o el juzgador de garantías penitenciarias será el encargado del control del cumplimiento de las condiciones. Cuando la persona sentenciada incumpla cualquiera de las condiciones impuestas o transgrede el plazo pactado, la o el juzgador de garantías penitenciarias ordenará inmediatamente la ejecución de la pena privativa de libertad.

Las reformas en el sistema judicial han sido de los objetivos principales en los procesos de reforma de la justicia en América Latina desde los años 80, en los que muchos países han integrado reformas a fin de modificar el sistema, mediante nuevas leyes y códigos de procedimiento penal en los que se cambian los sistemas tradicionales inquisitorios o con procedimientos escritos a modelos adversariales o acusatorios que se basan en procedimientos orales y eran efectuados en audiencias públicas. Para el año 2000, se aprobó el Código de Procedimiento Penal, así como han sido promulgadas diferentes reformas, que han logrado un sistema cercano al modelo acusatorio que han mejorado las condiciones que se requieren para la suspensión de la pena.

Los requisitos establecidos en la ley son de mucha importancia, ya que son el primer filtro que ofrece a los sentenciados un beneficio en su proceso, que no estén sujetos de alta peligrosidad y en los que se asegure que no representan amenaza alguna para la sociedad, pudiendo demostrar que a pesar de haber cometido un delito pueden ser reinsertados en la sociedad. Las condiciones se han establecido y adoptado con el fin de que los acusados sean beneficiados de la suspensión condicional de la pena, sentenciados por algún delito o proceso judicial al que tengan una salida alternativa, confirmando que no son delincuentes reincidentes y que una vez otorgado el permiso se mantendrán libres de cometer delitos.

2.8.3. Trámite

Los trámites son aquellos lineamientos con los que se guían todos los participantes del proceso, asegurando el cumplimiento de estos y permitiendo la comprensión de todos los pasos que se involucran. En este caso, para la realización de los trámites necesarios, el juez convoca al procesado luego de 24 horas de realizada la solicitud en los que se encuentra el procesado, ofendido, defensores y demás personas a una audiencia oral y pública que se realiza 72 horas luego del requerimiento. En la audiencia se contará con la intervención del fiscal, sentenciado, defensor público o privado y la víctima en caso de ser necesario, donde se establecerán cuáles son las formas de cumplimiento y condiciones del cumplimiento durante el periodo que dure la suspensión de la pena. Quien se encarga de las garantías penitenciarias es el juzgador, por ende, encargado de verificar y controlar el cumplimiento de todas las condiciones impuestas; y en caso de que el sentenciado incumpla una o varias de las condiciones fijadas, el juez será quien ordene la ejecución de la pena privativa de libertad.

La suspensión se pedirá y se resolverá en una audiencia oral y pública a la que asiste el fiscal, el defensor y el procesado, la víctima podrá asistir a la audiencia y si quisiera manifestarse puede ser escuchado por el juez de garantías penales. Cuando el sentenciado cumpla las condiciones y plazos determinados por el juez, la condena quedará extinguida, así como quedarán determinadas las condiciones y las formas de cumplimiento de algún otro requerimiento que fuere necesario (Freire Machado, 2018).

Las personas sentenciadas que cumplan con las condiciones y los trámites establecidos deberán ser investigadas de forma minuciosa en un entorno personal, laboral, social y familiar para que se exponga ante el juez toda la información necesaria que permita la decisión más acertada de acuerdo con el caso presentado. La orientación de la mínima intervención penal por su parte, y el estado son los que se deben asegurar de recuperar la libertad, considerando como parte del proceso el dictamen No. 1-18-R/C19 de la Corte Constitucional del Ecuador, determinando las vías que se deben seguir, así como los trámites y procesos para que la Suspensión Condicional de la Pena esté adecuada a la situación del juzgado.

Como se puede corroborar en la sentencia No. 17460-2021-00140, donde el juez acepta la SCP, porque en primer lugar el procesado no es un peligro para la sociedad, sustituyendo la prisión privativa de libertad designando otras alternativas, como trabajo comunitario, aprendizaje de la ley de tránsito por un instituto capacitado, etc.

2.8.4. Víctimas y su reparación integral

En el procedimiento penal podemos encontrar varios sujetos procesales, y uno de los más importantes y por el que el Estado tiene la obligación de precautelar es la Víctima.

Víctima se define a cualquier persona que se encuentra afectada por las acciones de otra, la cual puede tener diferentes afectaciones físicas, psicológicas, materiales, entre otras. Cuando ocurre un siniestro automovilístico conjugado en la escena de la infracción que involucra a un peatón, se debe prestar suma atención a los elementos de convicción que puedan esclarecer el acontecimiento utilizando herramientas dentro de la investigación que permitan determinar cuáles son las versiones que causaron los hechos como el informe médico legista, la reproducción de la escena mediante el peritaje profesional, el acta policial que detalla lo acontecido, entre otras. Cuando una persona fallece a raíz de un accidente de tránsito, las cosas pueden verse más graves en virtud de que tal contra versión pasa a ser considerada como delito de tránsito en el COIP

De acuerdo con las legislaciones colombianas, por ejemplo, la víctima se encuentra en todas las facultades para solicitar en audiencia preliminar ante un juez con funciones de control de garantías, práctica de pruebas anticipadas y la imposición de medidas de aseguramiento contra el imputado. También se pueden efectuar observaciones al escrito de acusación o manifestarse sobre causales de incompetencia, recusaciones, impedimentos o nulidades, solicitando al juez el descubrimiento de un elemento material probatorio específico o evidencia física específica (Ramos, 2017).

De acuerdo con el COIP (2014) en su art. 77 la reparación integral de los daños estará enfocada en la solución objetiva y simbólica que se restituye de acuerdo con el estado de la comisión del hecho que satisfaga a los daños presentados a la víctima, que secan todos los efectos de las infracciones cometidas. El monto de estas y la naturaleza dependen de las características del delito, el bien jurídico afectado y el daño causado. Esta se puede considerar de las mejores condiciones que hagan sentir mejor al ofendido

o víctima, dependiendo de su percepción y criterio personal con relación a como se determine la situación jurídica, ya que con el monto recibido se puede cubrir daños psicológicos, físicos y emocionales causados con la infracción.

Cuando el ilícito no se considera un delito, sino que lo que causa es un daño, la responsabilidad del agente se relaciona con la obligación de reparar el daño, conociéndose como la responsabilidad civil, y es necesario resaltar que los delitos pueden acarrear otras responsabilidades conjuntas, en el ámbito civil y penal. Es por esto que se debe considerar de importancia el ilícito cometido, reconociendo si es o no una falta penal con la que se puede determinar el tipo de responsabilidades que acarreará.

El legislador es quien toma en cuenta diferentes factores económicos, sociales, culturales y políticos a fin de tipificar un hecho determinado ilícito como delito, y es en ese momento que el ilícito provoca consecuencias diversas con relación a la responsabilidad. Los puntos que establecen una sentencia y lo que persigue la reparación integral principalmente es la reparación de un daño cometido hacia la víctima. Para esto, el chofer debe ser declarado culpable por imprudencia, sino se estaría hablando de la concurrencia de culpa del peatón.

Las valoraciones de este daño estarían bajo estos siguientes parámetros:

- 1. Daño Emergente.** - Se debe analizar o considerar el valor del desmedro patrimonial, a la fecha en que se produjo el accidente y reajustarlo hasta el día en que se dicta la sentencia.
- 2. Lucro Cesante.** - El juez debe considerar, la época en que, a causa del hecho ilícito, se dejó de percibir los valores y ajustarlos hasta el día del fallo.

3. Daño Moral. - También llamado no patrimonial o extrapatrimonial, es aquel que afecta a un bien personal, no susceptible en sí mismo de valoración pecuniaria como lo son el honor, la salud, la libertad, tranquilidad, intimidad, etc.

Adicionalmente, a efectos de la adopción de medidas tendientes para efectivizar una reparación integral, las autoridades judiciales, deben tomar en cuenta algunos elementos como:

- 1. Restitución.** - Es el restablecimiento de la situación que existió antes de que se cometiera la ofensa.
- 2. Restauración de la libertad, bienes o educación.** - En caso de que esto ocurra se debe compensar.
- 3. Compensación o indemnización, por cualquier daño económicamente evaluable.** - Que incluyen la pérdida de oportunidades, de forma proporcional o equitativa, cualquier daño material o moral sufrido por el ilícito, así como también los costes requeridos por asistencia legal.
- 4. Rehabilitación.** - Ayuda médica, psicológica, prestación de servicios legales y sociales.
- 5. Satisfacción.** - La aplicación de sanciones judiciales.

Garantías de no repetición. - Medidas que pretenden asegurar que las víctimas no vuelvan a ser objeto de violaciones de Derechos Humanos. (Vargas-Chávez, Delgado-García, Flores-Santana, & Vargas-Rodríguez, 2021).

3. Capítulo 3: análisis formal en el ámbito jurídico comparativo de las sentencias

3.1. Hechos del caso No. 17460-2021-00140

La sentencia No. 17460-2021-00140 se desarrolla en contra del señor Boada Mendoza Humberto Fabián quien ocasionó la muerte de Santo Andino Fabián Enrique por el delito de muerte culposa en un accidente de tránsito.

Al haberse tramitado la etapa intermedia y del análisis de los elementos de convicción referidos en la audiencia evaluatoria y preparatoria de juicio, de conformidad con los artículos 604 y 608 del Código Orgánico Integral Penal, se dictó el correspondiente AUTO DE LLAMAMIENTO A JUICIO.

- **AUDIENCIA PREPARATORIA Y EVALUATORIA DE JUICIO, JUEZA:**

Dra. Sara Jiménez

- **AUDIENCIA DE JUICIO, JUEZ:** Dr. Víctor Rafael Romero Zumárraga

Conforme a lo establecido por el tribunal unipersonal, se verificó en Audiencia Oral y Pública de Juzgamiento, el día 31 de mayo, 14 y 18 de junio del 2021, considerando que la demora se suscitó por el contagio de COVID 19 de las partes procesales.

Art. 377. Muerte culposa. - La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

Ninguna de las partes ha objetado sobre la validez procesal, en las audiencias orales públicas y contradictorias realizadas, en consecuencia, el proceso es válido y así se lo declara.

Sobre medios de prueba y su objetivo está destinado a cumplir con los principios de economía procesal, celeridad y eficiencia en el sistema procesal, por lo que concluye que su fin es buscar la simplificación del proceso, pero respetando el debido proceso.

De conformidad con los principios a cumplir: oralidad, concentración, contradicción, inmediación, publicidad, continuidad se ha llevado el presente juicio. Por otro lado, la forma de probar por parte de la Fiscalía: Pruebas testimoniales, periciales y documentales de los hechos que se generaron:

El día 10 de enero de 2021, aproximadamente a las 18 horas en la calle Necochea y Guillermo Miller, lugar donde el señor hoy señor procesado Humberto Boada Mendoza conducía el vehículo de placas PCL-7165. Al seguir su ruta, el señor Boada no cede el derecho de vía o preferencia de paso a lo cual está obligado (según las normas de tránsito), se encontraba en una intersección de vías desde una vía secundaria, donde había una señal horizontal que demarcaba en la calza línea de pare. Es por ello que el señor Boada (victimario) impacta a una motocicleta de placas HU23GP o 6P, conducida por parte del señor Fabián Enrique Santos Andino (víctima), quien falleció producto del impacto.

En virtud de los hechos, la señora Fiscal será quien pruebe que el señor Boada es responsable en **calidad de autor directo**. Al pasar el accidente, al señor Boada se dio lectura a sus derechos y se le trasladó a la unidad de flagrancia, también se

realizó el levantamiento del cadáver por parte de la ambulancia 107 a cargo del Policía José Mesías, que se realizó el traslado de los vehículos participantes y que en el sector no se observaron cámaras de seguridad, en lo más relevante.

El abogado defensor (Abg. Jorge Alejandro Baño Salcedo) indicó, existe duda razonable sobre la responsabilidad del señor Boada, debido a que él se encontraba en su vehículo transitando por la calle Miller avanzando y cruzando la calle Necochea ha generado un gran porcentaje de avance en la calle Miller sobrepasando la calle Necochea, es decir en el momento que sucedió el accidente, cosa que se le dificulta la visión ya que se encontraba por la parte delantera media y parte superior de su vehículo en la calle Miller.

Por mandato legal, es obligación de Fiscalía General del Estado, el ejercicio de la acción penal pública, el asegurarse que la prueba presentada en la audiencia de juicio lleve al convencimiento de la o el juzgador que los hechos y circunstancias materia de la infracción sea suficiente para determinar la existencia del delito de tránsito tipificado y sancionada en el artículo 377 inciso primero; y, con la multa dispuesta en el artículo 70 del Código Orgánico Integral Penal, normas penales que señalan: “artículo 377. - Muerte Culposa”

3.1.1. Sentencia No. 17460-2021-00140

La Corte Suprema de Justicia, como un análisis del Juez para establecer su menor punibilidad, a partir de las situaciones personales del reo al momento de la ejecución de la conducta, más no de un estudio sobre la personalidad proclive al delito del mismo, pues tal situación no es un parámetro para fijar la pena. En otras palabras, la presencia de antecedentes penales no es un criterio de valoración sobre la

antijuridicidad, la culpabilidad o para fijar la punibilidad, pues no es un criterio de agravación de la pena privativa de la libertad, sin embargo, su ausencia, es una situación no se ha presentado elementos de atenuación de la sanción penal.

Dosificación punitiva de la pena de prisión, o aquellas que le permiten al juez graduar la pena de acuerdo los límites punitivos representados en el sistema de tercios. Una de las causales para la ubicación en la rebaja del tercio de punibilidad es la ausencia de antecedentes penales como forma de valoración de la reincidencia penal, circunstancia de atenuación punitiva que ha sido identificada por la Corte Suprema de Justicia, como un análisis del Juez para establecer su menor punibilidad, a partir de las situaciones personales del reo al momento de la ejecución de la conducta, más no de un estudio sobre la personalidad proclive al delito del mismo, pues tal situación no es un parámetro para fijar la pena.

La presencia de antecedentes penales no es un criterio de valoración sobre la antijuridicidad, la culpabilidad o para fijar la punibilidad, pues no es un criterio de agravación de la pena privativa de la libertad, sin embargo, su ausencia, es una situación no se ha presentado elementos de atenuación de la sanción penal, en el presente caso.

3.1.2. Reparación integral

El monto de la indemnización es de \$24.200.00 dólares americanos, \$4.000.00 dólares que han sido cancelados y aceptados por los herederos, realizado el 23 de julio de 2021.

De manera libre y voluntaria los herederos del causante señor Santos Andino Fabián Enrique, reciben el vehículo Chevrolet, de placas PCL 7175, de propiedad del señor Boada Mendoza Humberto Fabián, aceptan por un valor de \$ 16.000,00 dólares,

el que se encuentra con medidas cautelares, las mismas que serán levantadas el momento que la presente audiencia se encuentre DEBIDAMENTE EJECUTORIADA; posteriormente se presentarán los documentos de transferencia de dominio acordada para que repose en el expediente, los restantes \$ 4.200 dólares, se entregarán y cancelarán en 12 cuotas de trescientos cincuenta \$ 350,00 dólares los primeros 5 días de cada mes, a partir del mes de noviembre del 2021.

Tabla 4. Convenio de pago de la sentencia No. 17460-2021-00140

Fecha	Cantidad	Forma de pago	Estado
23 de julio de 2021	\$ 4.000,00	Efectivo	Cancelado
23 de julio de 2021	\$ 16.000,00	Vehículo Chevrolet placas PCL 7175	Entregado y cancelado
05 de noviembre de 2021	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de diciembre de 2021	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de enero de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de febrero de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de marzo de	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado

2022			
05 de abril de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de mayo de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de junio de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de julio de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de agosto de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Cancelado
05 de septiembre de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Por cancelar
05 de octubre de 2022	\$ 350,00	Efectivo	Por cancelar

Fuente: Reparación Integral de la sentencia No. 17460-2021-00140.

Nota: Cabe recalcar que la tabla está con información hasta la fecha de presentación puede ser que los datos de pago hayan cambiado a la fecha de defensa del presente trabajo de titulación.

3.1.3. Decisión en la sentencia No. 17460-2021-00140

(28 de julio y 19 de octubre de 2021 a las 14h00), se da que la pena es de dos años, por tal razón no supera los cinco años exigidos en el numeral 1 del art 630 del COIP.

El señor BOADA MENDOZA HUMBERTO FABIAN, tiene actividad que pertenece al grupo vulnerable en su condición de jubilado, y por su edad que supera los 65 años; además, justificó arraigos familiares y ser una persona honorable.

El señor BOADA MENDOZA HUMBERTO FABIAN no es una persona peligrosa para la sociedad.

El razonamiento por parte de la Corte declara la culpabilidad al señor Boada, conllevando al grado de autor y responsable del delito de muerte culposa por un accidente de tránsito. Es por ello que le han dado una pena privativa de la libertad de dos años, conjuntamente con el pago de una multa que equivale a cuatro remuneraciones básicas dando un total de 16000,00. Paralelamente, le han suspendido la licencia de conducir por un periodo de seis meses luego de cumplir la pena privativa de dos años.

Simultáneamente, la prohibición de salida del país, si por algún motivo calificado por esta autoridad requiera ausentarse, se solicitará la autorización correspondiente, conllevando a que realice labor comunitaria todos los días domingos de 9H00 a 12H00 (cuando sea ejecutoriada la sentencia se debe determinar el lugar para hacerlo). Debe asistir a un programa de ecuación vial por 40 horas en un centro autorizado y finalmente se presentará un trabajo resumen que contará mínimo de diez páginas; al existir un convenio de pago se está garantizando las indemnizaciones declaradas y acordadas

Respecto a la sustitución condicional de la pena en la audiencia que se desarrolló el 28 de julio y 15 de octubre de 2021 a las 14:00, se aceptó el pedido de la defensa del sustanciado, de suspensión condicional de la pena (artículo 630 del COIP).

El señor BOADA al cometer un delito agravado como establece el COIP que es el delito de MUERTE CULPOSA, según lo establece el artículo 377 del COIP inciso 1, es por ello que se le atribuyó la responsabilidad de dicho delito con una pena de DOS AÑOS.

Asimismo, para argumentar el delito de MUERTE CULPOSA por el artículo 270 del Reglamento para la Aplicación de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala: “Artículo 270 “Responsabilidad de los conductores. - En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales” y el art. 211. - En las intersecciones no reguladas (sin semáforo) o zonas delimitadas para el paso de peatones, los conductores deberán otorgar la preferencia de paso a los peatones, con lo que se ha justificado el resultado dañoso proviene directamente de la infracción al deber objetivo de cuidado y no de otras circunstancias independientes o conexas, con la presentación de los testimonios señalados.

Paralelamente, el art. 377 del Código Orgánico Integral Penal, requiere entre uno de sus elementos es que se haya producido la muerte culposa de una o más personas en un accidente de tránsito, en este caso sub judice se ha probado que el señor SANTOS ANDINO FABIAN ENRIQUE, ha fallecido por causa del accidente, tal como se acredita en el respectivo protocolo de autopsia antes detallado.

No obstante, debido a su condición de su edad y salud dicha pena fue cambiada a servicio social y pago de indemnización.

3.1.4. Hechos del caso No. 17460-2021-01019

En la sentencia No. 17460-2021-01019, en contra del señor MARCELO FERNANDO BAEZ PALACIOS, Fiscalía General del Estado acusa al mismo por el delito de atropello con resultado de muerte culposa estipulados en el art. 377 inciso 1 y la multa convenida en el art. 6 del COIP.

Al haberse tramitado la etapa intermedia y del análisis de los elementos de convicción referidos en la audiencia evaluatoria y preparatoria de juicio, en conformidad con los artículos 604 y 608 del Código Orgánico Integral Penal, se dictó el AUTO DE LLAMAMIENTO A JUICIO.

- **AUDIENCIA PREPARATORIA Y EVALUATORIA DE JUICIO:** Dr.

Víctor Romero Zumárraga

- **AUDIENCIA DE JUICIO:** Dr. Nelson Geovanny Goyes Acuña

El 21 de febrero y 21 de marzo de 2020 se verificó la audiencia oral y pública de juzgamiento, la suspensión y diferimientos de las audiencias se realizaron por petición de las partes procesales y por la inasistencia de los peritos.

La audiencia oral y pública de juzgamiento se llevó a cabo los días 21 de febrero, 06 y 21 de marzo de 2021: resolución de condena y negación de la Suspensión Condicional de la Pena. El señor Sangucho Sangucho Jorge Humberto es la persona que falleció, siendo producto final de un atropellamiento.

Los hechos del presente caso nos trasladan al día 08 de marzo del 2020, aproximadamente a las 19:30, fecha y hora en la cual el procesado se encontraba parqueado en el conjunto habitacional “El Balcón” ubicado en la Av. Mañosca y Francisco Cruz. El auto es una camioneta, marca Mazda de placas BBZ-1404.

El procesado responde al nombre de Marcelo Fernando Baez Palacios, con cédula de ciudadanía No. 1714004536, a quien la fiscalía ha formalizado cargos por considerarlo como autor directo del delito de tránsito consistente en atropello con resultado de muerte.

La Dra. Ximena Mora, a consecuencia de atropellar al señor Sangucho (accidente de tránsito que tiene como consecuencia la muerte del ciudadano). Luego de un análisis médico profundo por medio de una pericia forense, el señor Sangucho a causa del accidente provocó una fractura craneal, con hemorragia cerebral, lo que le causó la muerte.

El señor Baez manejó irresponsablemente, sin tomar en cuenta la seguridad de sus usuarios viales, realizando una maniobra que se encuentra prohibida; estuvo estacionado a las afueras del conjunto “El Balcón”, en un lugar apto para el parqueo, luego de unos minutos, él se percata de los vehículos que subía, al ver que la zona está libre, decide incorporarse a la Av. Mañosca para dirigirse a la Av. América, momento donde los moradores le manifestaron que pare sin saber el motivo, al bajarse del auto se da cuenta del lamentable atropellamiento al señor Sangucho.

Autor del examen médico legal, el señor Sangucho se encontraba en la Unidad de Cuidados Intensivos (de acuerdo a la tomografía de una hemorragia que indica muerte cerebral), por medio de una ecosonograma (líquido en cavidad abdominal en el

hígado). Por lo que se esperaba que se dé un paro cardíaco respiratorio y enviar el cadáver a la morgue.

Mediante unas fotografías, constataron que existió un accidente de tipología atropello ocurrido el 08 de marzo de 2020 a las 19:30.

La señora decidió estacionarse, pero había mucho tráfico, por medio del retrovisor observa a una persona en el piso, es por ello que llamó al 911, se acercó al señor para buscar alguna identificación y llamar a un familiar. Al llegar la ambulancia la señora decidió ayudarlos.

Se realizó un informe técnico mecánico y avalúo de daños materiales, practicados al vehículo marca Mazda, tipo camioneta, de placas PBZ-1404, por parte del señor Cabo primero de la policía nacional, Henry Ramiro Pallasco Almagro. Llegando a la conclusión que el auto sufre de daños a causa del golpe tipo atropellamiento. Cabe recalcar que el automóvil pertenece a la esposa del señor Baez. La historia clínica de la atención del señor Sangucho, en la clínica Nueva Clínica Internacional fue introducida igualmente como prueba.

Se ha demostrado la responsabilidad del señor Baez, como causante y responsable del accidente de tránsito, en calidad de autor material y directo del delito tipificado en el art. 377 inciso 1 del COIP.

3.1.5. Reparación Integral

En el acta del certificado de acuerdo realizado con los familiares del señor Sangucho, quienes responden con los nombres de María Simba Simba, Geovanny Sangucho Simba, Mónica Sangucho Simba, Jenny Sangucho Simba y Edgar Sangucho

Simba, a quienes le han entregado la cantidad de USD 22.000,00, en presencia del señor Juez.

3.1.6. Decisión en la sentencia No. 17460-2021-01019

Por mandato legal, es obligación de la Fiscalía ejercer la acción penal pública, es por ello que el juzgador (bajo los hechos y circunstancias material de la infracción), sea suficiente para determinar la existencia del delito tipificado en el art. 377 inciso primero, con multa en el art. 70.6 del COIP.

La tipicidad respecto de los elementos constitutivos del tipo objetivo:

- 1.** Sujeto activo o actor del hecho
- 2.** Objeto, la cosa o sujeto pasivo sobre la que recayó el daño

Se llega a la conclusión que el señor Baez en calidad de autor del delito, bajo una conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el art. 371. Por otro lado, en el art. 27, puntualiza que la persona que infringe el deber objetivo como ciudadano, que personalmente le corresponde, ocasionando un resultado dañoso, esa conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción.

Todo actuar culposo comporta por parte del sujeto una conducta equivocada, ya que el señor Baez si no se parqueaba donde no debía y no realizaba la maniobra de retroceder con su camioneta, sin tomar las precauciones del caso no hubiese pasado un accidente fatal.

Según el art. 58 del COIP, determina que las penas son privativas, no privadas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad. Es por ello, se establece una

condena de 1 a 3 años (pena en abstracto), es importante acotar que en el art 44 del COIP, existen dos escenarios atenuantes de la pena, ya que se reduciría en un tercio.

Al no superar los 5 años, el Dr. Naranjo López Edmundo Ramón aceptó que se discuta la suspensión condicional de la pena privativa de libertad. De este modo, se le ha impuesto al señor Baez una pena privativa de libertad de 8 meses, luego de un análisis es negado por parte del juez ya que le imputan la existencia de un delito por lo que cumple una pena de 1 a 3 años.

El delito culposo no individualiza la conducta por la finalidad, más bien por la forma en llegar a su finalidad, de esta manera ponderando los derechos humanos. Es importante mencionar que la esencia del tipo penal por el cual el acusado es sometido al poder punitivo del estado, los delitos de tránsito se adecuan a los delitos culposos e imprudentes, como es el caso del señor Baez, sin poseer la intención de cometer un hecho ilícito, terminó con la vida de un individuo.

3.1.7. Comparación entre sentencias

Es importante mencionar que, por un lado, según la sentencia No. 17460-2021-01019, el juez de la Unidad Judicial de Tránsito establece textualmente que el delito culposo no individualiza la conducta por la finalidad, más bien por la forma en llegar a su finalidad, por tal razón se estudia al hecho punible en su totalidad, es decir que se analizan tanto factores externos, como internos que influyen en el momento de cometer el ilícito, por dicho motivo se comprobó que el señor Marcelo Baez, omitió el deber objetivo de cuidado que todos los conductores deben tener presentes en el momento de conducir, puesto que comparten la vía con un sin número de personas, además de no presentar otros factores externos que influyan al juez en el momento de

conceder la suspensión condicional de la pena, en cambio en la sentencia número 17460-2021-00140, el juez de la Unidad Judicial de Tránsito, muy aparte de analizar todos los requisitos necesarios para la fijación de la suspensión condicional de la pena, tomo muy en cuenta esta condición externa que presentaba el señor Humberto Boada, puesto que en base a su condición de jubilado, tuvo un punto a su favor para que el juzgador resuelva a su favor. En otras palabras la suspensión condicional de la pena se encuentra ligada estrechamente con las distintas solemnidades que presente cada procesado y es por tal razón que los jueces tienen posturas muy distintas.

Hay que recalcar que ambas sentencias son muy importantes, pero en la sentencia No. 17460-2021-00140 se puede demostrar el verdadero garantismo penal y la mínima intervención penal, mientras que, en la sentencia No. 17460-2021-01019, podemos observar que primero el juez se contradice porque departe la mínima intervención penal, pero también habla de que la Suspensión Condicional de la Pena no debe caber en los delitos por muerte culposa en los delitos de tránsito, porque es el delito más gravoso en la materia de penal especializado, tránsito.

3.1.8. Análisis de resultados de la encuesta

Un elemento trascendental en el presente trabajo de investigación es sin temor a equivocarme es el trabajo práctico (encuesta), que se realizó con el único objetivo de enriquecer esta investigación. Por tal razón, la presente encuesta fue dirigida a los usuarios y servidores públicos de la Unidad Judicial de Tránsito, que se encuentra en la Av. Diego de Almagro y Pradera, misma que fue respondida por jueces, abogados, estudiantes de derechos que laboran en la Unidad, fiscales y partes procesales (víctimas y procesados), en otros términos, las personas encuestadas son testigos firmes acerca de

la realidad que atraviesa la Unidad Judicial de Tránsito ante la Suspensión Condicional de la Pena en los delitos de tránsito por muerte culposa.

Es importante aclarar que esta encuesta se encuentra conformada por cinco preguntas, las mismas que presentan respuestas mixtas de si, no, y tal vez.

Por otro lado, con la presente encuesta se pretende tener el conocimiento de cuanto se sabe acerca de la suspensión condicional de la pena, si abarca a los delitos de tránsito por muerte culposa, de si se llegase o no a vulnerar algún derecho constitucional y las dos más importantes a mi criterio personal, de que si fuese participe de algún accidente de tránsito ocasionando la muerte a una persona se acogería o no a la Suspensión Condicional de la Pena y de que si tiene conocimiento de algún caso que se haya acogido a la misma.

Del mismo estudio, al realizar la encuesta (n=83) se tiene los siguientes resultados:

Índice

Ítem
n.º 1

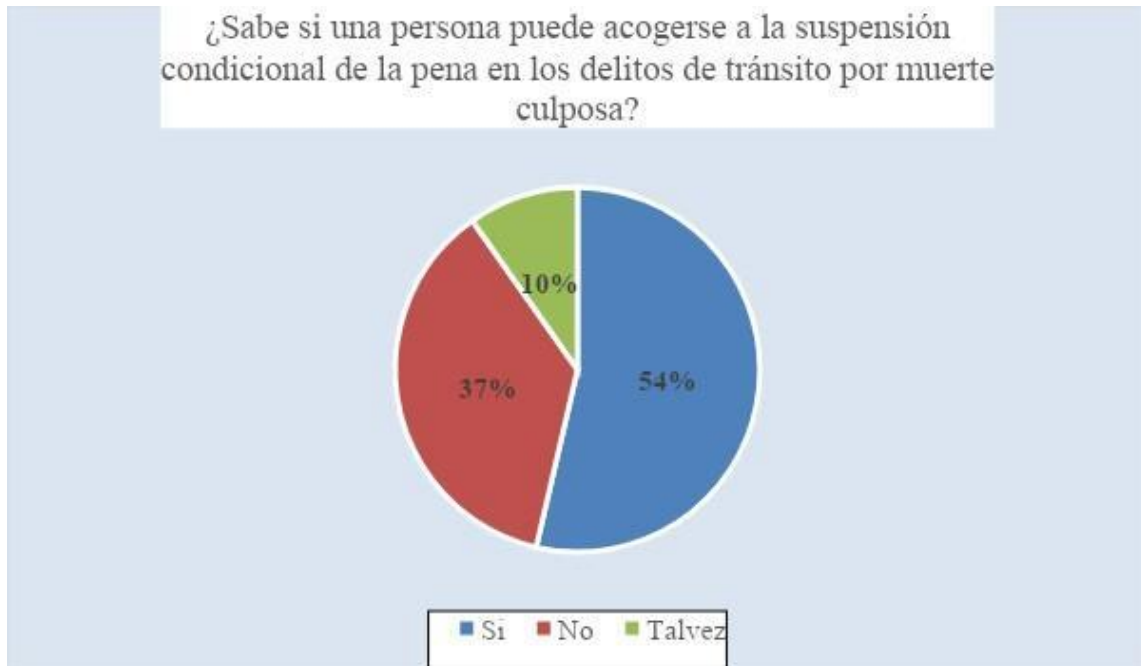


El 77 % de las personas encuestadas coinciden en conocer la suspensión condicional por el cual en su mayoría consideran como un beneficio de cumplir la pena como figura jurídica.

El 20 % restante no conoce del tema dada la complejidad de análisis del tema, por el cual, se deduce que en su mayoría no conoce del tema; adicionalmente 4 % tienen una postura neutral del tema.

SEK
UNIVERSIDAD
INTERNACIONAL

ite
m 2



El 54 % de las personas encuestadas consideran conocer que en los delitos de tránsito por muerte culposa pueden acogerse a la suspensión condicional de la pena, en su mayoría coinciden en que la pena no supere los 5 años del delito.

El 37 % no tienen conocimiento acerca de que se pueda acogerse al beneficio si se produce la muerte de una persona en un accidente de tránsito. El 10 % mantienen una postura neutral.

Índice

Ítem
n.º 3



El 73 % mantiene una postura de que no existe ninguna violación a los derechos constitucionales, mientras que el 11 % considera que se podrían infringir derechos constitucionales.

El 16 % de las personas encuestadas consideran que se podría llegar a presentar vulneración de derechos constitucionales como el de las víctimas, a la igualdad formal y material.

SEK
UNIVERSIDAD
INTERNACIONAL

ite
m. 4



El 37 % de las personas encuestadas, consideran que se acogerán a la suspensión condicional de la pena si son partícipe en un accidente de tránsito teniendo como resultado la muerte de una persona dado la legalidad que se vio involucrada.

El 61 % de las personas entrevistadas, tiene una postura negativa por la cual no acogerán este instrumento; 3% se muestra neutral.

Figura 7

Ítem 5



Al igual que la pregunta anterior se manifiesta la misma postura, por tanto, esta es considerada una pregunta de contraste.

5. Conclusiones:

- I. Este estudio analiza la aplicación de la figura legal: “suspensión condicional de la pena” en caso de muerte culposa por delitos de tránsito. Esta figura no es de común aplicación y solo se puede hacer uso de ella en delitos no graves como son los delitos de tránsito. Las condiciones para su uso son: tener una pena menor a cinco años, no tener otro proceso penal en su contra, que no haya recurrido a otra alternativa de beneficio en su casa y por último que los antecedentes del caso, gravedad y modalidad, no sean de gravedad.
- II. El Código Orgánico Integral Penal señala que la ejecución de la pena privativa de libertad impuesta en sentencia de primera instancia se podrá suspender a petición de parte en la misma audiencia de juicio o dentro de las veinticuatro horas posteriores. Por lo que existe un tiempo máximo para hacer uso de esta figura penal, por lo que es de vital importancia para la protección de los infractores de tránsito hacer uso de ella en el tiempo estimado.
- III. Lo que nos lleva a que el cumplimiento de las privaciones de la libertad en las sentencias en materia de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, se da cumplimiento en el Centro de Rehabilitación Social Regional Sierra Centro Norte Cotopaxi. Pero el Estado no cuenta con un centro especializado para la privación de aquellos que cometen delitos de tránsito, sino que son trasladados a centros de acuerdo a sus sentencias, las cuales ya se encuentran enfrentando crisis por hacinamiento, violencia y otras problemáticas que ponen en peligro a las personas.

- IV. En el primer capítulo se concluye que la ley de tránsito sufrió diversos cambios por lo menos desde 1965 con la junta militar. En 1995 el Congreso Nacional aprobó la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que congelaba las multas a los infractores de tránsito. O, por ejemplo, luego entró la figura del dolo en donde un delito debería sufrir una pena mayor en base a la conciencia del delito. En el caso de los delitos de tránsito se habla de delitos culposos.
- V. Por lo que los delitos culposos son los que se producen como acto de una omisión tipificado como tal en la legislación ecuatoriana, produciendo sanciones según la relación de causalidad. Las acciones u omisiones para ser contravenciones de tránsito deben ser culposas, es decir, no deben ser realizadas con el propósito de causar daño, cuando la persona conoce que lo que realiza constituye un delito y aun así actúa de esa forma, la infracción deja de ser culposa.
- VI. Y, por último, en el primer capítulo, el procedimiento judicial a seguir frente a un delito de tránsito inicia con el agente civil de tránsito quién pone conocimiento de la fiscalía general del Estado las situaciones en las que se suscitaron los delitos inmediatamente antes que transcurran 24 horas. Siendo él responsable de ordenar ciertas diligencias que generalmente son la práctica de una pericia médico legal, para ordenar la práctica de una pericial que se denomina de avalúo de daños materiales.
- VII. En el segundo capítulo, Ecuador a través de la historia y el estigma social que recae sobre los delincuentes, se han planteado numerosas actividades que buscan castigar al culpable, pero en el derecho penal se ha presentado una evolución de manera conjunta, en la que participa el estado y la sociedad, que deja atrás los

castigos humanos que se utilizaban en tiempos antiguos, similares a otros países del mundo y que ayudan a regular el sistema de justicia.

- VIII. En Guatemala, el artículo 27 del Código Procesal Penal establece a la suspensión condicional de la pena como el procedimiento que necesita el cumplimiento de varios requisitos para su aplicación tales como: que el delito tenga como pena máxima cinco años de prisión; que el imputado manifieste conformidad admitiendo la veracidad de los hechos que se le imputan, reparación del daño correspondiente y que el imputado se someta a cumplir reglas o condiciones que se le impongan en un tiempo de prueba determinado.
- IX. Los requisitos estipulados en la ley son de mucha importancia, ya que son el primer filtro que ofrece a los sentenciados un beneficio en su proceso, que no estén sujetos de alta peligrosidad y en los que se asegure que no representan amenaza alguna para la sociedad, pudiendo demostrar que a pesar de haber cometido un delito pueden ser reinsertados en la sociedad. Las condiciones se han establecido y adoptado con el fin de que los acusados sean beneficiados de la suspensión condicional de la pena, sentenciados por algún delito o proceso judicial al que tengan una salida alternativa, confirmando que no son delincuentes reincidentes y que una vez otorgado el permiso se mantendrán libres de cometer delitos.
- X. Como conclusión de las sentencias estudiadas en esta investigación, logre evidenciar que el razonamiento de la Corte para aceptar o negar la suspensión condicional de la pena, se centra en analizar cada caso de una manera íntegra, conocer si existen factores externos o internos que puedan influir en el desarrollo de cada uno de los casos. También es apropiado mencionar que estoy

en total acuerdo con la suspensión condicional de la pena, y esto se centra en la gran utilidad de la misma, puesto que es una herramienta jurídica muy importante para combatir la crisis insostenible que presentan los centros de rehabilitación a nivel nacional. Este hecho evidentemente generará un alivio al Estado, porque se reducirá el número de recursos destinados para combatir las crisis carcelarias que atraviesa el Ecuador en la actualidad.

- XI. En los resultados se concluye que el 77 % de las personas encuestadas coinciden en conocer la suspensión condicional como una figura jurídica beneficio de cumplir la pena. El 54 % consideran conocer del haberse acogido las personas de cometimiento de suspensión condicional, por tal, una práctica recurrente
- XII. El 16 % de las personas encuestadas consideran haberse identificado fallas en la presentación de derechos constitucionales como son el de las víctimas, a la igualdad formal y material. El 37 % de las personas encuestadas, consideran acogerse a la suspensión dado la legalidad que se vio involucrada.

6. Referencias Bibliográficas:

Agencia Nacional de Tránsito. (10 de agosto de 2021). *Nueva Ley de tránsito*. Obtenido de ANT: https://www.ant.gob.ec/?page_id=4587#

Arteaga, A. (2018). *El delito culposo en los delitos de tránsito desde el enfoque de la imputación objetiva*. Quito: Universidad Central del Ecuador.

Ayala, O. (s.f.). *Historia y Evolución de la Ley de Tránsito en el Ecuador*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Cardona, A., Joya, O., & Vanegas, Y. (2022). *Propuesta de plan estratégico de seguridad vial como herramienta de reducción de accidentes viales para la empresa de transportes Ignacio Avellaneda*. Universidad ECCI.

Chang, R. (30 de junio de 2017). *Al derecho y al revés: ¿Diferencias entre dolo y culpa?* Obtenido de PUCP: <https://www.youtube.com/watch?v=nljWZdXoKzM>

Chauvin, J. P. (2007). *Conflicto y gobierno local: el caso del transporte urbano en Quito*.

Código Orgánico Integral Penal. (2014). *COIP*. Quito: Asamblea Nacional.

Erazo, S. E., Uvidia, R. N., & Sumba, J. P. (2020). *Historia y evolución de la gestión del transporte público urbano en la provincia de Chimborazo*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial . (2008). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Quito: Asamblea Nacional.

Loaiza Rincón, L. C., & Morales, C. (2002). El Trolebús como una Política Pública.

Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, 271-284.

Lyonel Calderón Tello, L. (2019). El delito culposo o imprudente en Derecho penal y

su regulación en el COIP. *El delito culposo o imprudente en Derecho penal y su regulación en el COIP*, 1-241.

Organización Mundial de la Salud. (2017). *La velocidad y los siniestros viales*. 2017:

Organización Panamericana de la Salud.

Oszlak, O. (2020). *El Estado en la era exponencial*. Argentina: Instituto Nacional de Administración Pública.

Peña, F. (2019). El argumento de la 'conducta alternativa lícita' en el derecho de daños.

Revista IBERC. vol. 2. num. 3, 12.

Pérez, A. (2020). *Delitos Culposos de tránsito*. Quito: Derecho Ecuador.

Quispe Fernández, G. M., Arellano Cepeda, O. E., Rodríguez, E. A., Negrete Costales,

O. P., & Vélez Hidalgo, K. G. (2019). Las reformas tributarias en el Ecuador.

Análisis del periodo 1492 a 2015. *Revista Espacios*.

Ramírez, C. (2017). *Criterios de inteligencia y aplicación de la ley. Materias penales*.

Quito : Corte Nacional de Justicia.

Reyes, Y., Orozco, H., & Ramírez, R. (2021). *Entre la legítima defensa y la venganza:*

Un análisis de los requisitos de la legítima defensa en el ordenamiento

penal colombiano a la luz de casos prácticos. Colombia: Universidad

Externado.

Terán, W. (2020). La culpa. *Revista Polo del Conocimiento*, 12.

Terán-Carrillo, W. (2020). La culpa. *Polo del Conocimiento*, 713-740.

Todríguez, M. (2019). *Riesgos inherentes a los intervinientes en siniestros con vehículos*. Universidad de Las Palmas Gran Canaria.

Torres, C. Y. (2017). *La campaña y elección presidencial de Velasco Ibarra en 1933: el caso de Riobamba*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Urquiza, S. (2020). *La prueba pericial y su vinculación con el principio de plazo razonable dentro del procedimiento directo en materia penal*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Vargas, C. P., Delgado, G. O., Flores, S. E., & Vargas, R. P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Dom. Cien.*, 87-104.

Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Asamblea Nacional.

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal COIP*. Quito: Asamblea Nacional.

Endara Eraso, N. E. (2018). *La suspensión condicional del procedimiento y suspensión condicional de la pena. Análisis de caso penal-tributario*. Universidad Andina Simón Bolívar.

Freire Machado, M. E. (2018). *LA SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA PENA, EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y LA REPARACIÓN INTEGRAL*. Ambato: UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES.

Jimenez Veloz, C. F. (2020). *La suspensión condicional de la pena y el derecho de la víctima a la reparación integral*. Ambato: UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES.

Pastor, J. M. (2020). Aproximación a los orígenes de la suspensión condicional de la pena de prisión. *AHDE, tomo XC*, 267-293.

Roche, J., & Isabel, A. (2016). *DELITO DE TERRORISMO EN EL ECUADOR: ANÁLISIS DESDE LOS PRINCIPIOS DEL GARANTISMO PENAL APLICADOS A LA NORMA Y AL CASO "LOS 10 DE LULUNCOTO"*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR.

Rojas Cárdenas, J. A., Pino Andrade, E. E., Andrade Santamaría, D. R., & Silva Montoya, Ó. F. (2021). La suspensión condicional de la pena. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*.

Villarroel, L. A. (2018). *VALORACIÓN DE LOS ANTECEDENTES JUDICIALES Y LA SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA PENA*. Ambato: UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO.