



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Unidad de Educación a Distancia y en Línea

Carrera de Derecho

Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal

Trabajo de Integración Curricular, previo a la obtención del título de Abogada.

AUTORA:

Tamara Madelayne Muñoz Flores

DIRECTOR:

Abg. Ximena Lucía Carrasco Ruiz Mgr..

Loja-Ecuador

2024

Certificación



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

Sistema de Información Académico
Administrativo y Financiero - SIAAF

CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **CARRASCO RUIZ XIMENA LUCIA**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal**, perteneciente al estudiante **TAMARA MADELAYNE MUÑOZ FLORES**, con cédula de identidad N° **1105853392**.

Certifico:

Que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular**, habiendo realizado una revisión exhaustiva para prevenir y eliminar cualquier forma de plagio, garantizando la debida honestidad académica, se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 12 de Agosto de 2024



firmado electrónicamente por:
XIMENA LUCIA
CARRASCO RUIZ

F) _____

DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR



Certificado TIC/TT.: UNL-2024-002523

1/1
Educamos para Transformar

Autoría

Yo, **Tamara Madelayne Muñoz Flores** declaro ser la autora del presente Trabajo de Titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Titulación, el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.



Firma:.....

Cédula de identidad: 1105853392

Fecha: 08/10/2024

Correo electrónico: tamara.munoz@unl.edu.ec

Celular: 0967922992

Carta de autorización por parte de la autora para la consulta de producción parcial o total, y publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular.

Yo, **Tamara Madelayne Muñoz Flores** declaro ser la autora del trabajo de titulación denominado: **“Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal”**, como requisito para optar por el título de **Abogada**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, suscribo en la ciudad de Loja, a los ocho días del mes de octubre de dos mil veinticuatro.



Firma:.....

Autora: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Cédula: 1105853392

Dirección: Loja, Clodoveo Jaramillo, calles Montevideo y Asunción

Correo Electrónico: tamara.munoz@unl.edu.ec

Teléfono Celular: 0967922992

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director/a del Trabajo de Titulación: Abg. Ximena Lucía Carrasco Ruiz, mgtr.

Dedicatoria

Dedico el presente trabajo de titulación a mis hijas Milagros y Emilia, quienes han sido mi mayor inspiración y fuente de fortaleza durante estos cuatro años de carrera universitaria. Por ustedes he encontrado la fuerza para superar cada obstáculo y seguiré esforzándome por ser la mejor versión de mí misma.

A mi esposo, quien me sostuvo en los días que sentía declinar, fue mi sustento y apoyo incondicional a lo largo de este camino, gracias por ser mi soporte, por cada sacrificio y por brindarme tu amor, cariño y confianza para que yo pueda culminar mis estudios de la mejor manera. Este logro es tan tuyo como mío.

A mi madre Betty Flores por su apoyo brindado en este trajinar de mi vida universitaria; así mismo a mis hermanos quienes de una u otra manera contribuyeron en este proceso de enseñanza-aprendizaje.

A mi padre Pedro Muñoz, aunque no puedas leer estas palabras, quiero agradecerte desde lo más profundo de mi corazón, por enseñarme a siempre luchar por cumplir mis sueños y ser mi mayor motivación durante la realización de este trabajo; tu amor e inspiración me acompañaron en cada desafío y objetivo conseguido. Te extraño y te honro en cada logro.

Tamara Madelayne Muñoz Flores

Agradecimiento

Primeramente, agradezco a Dios por darme la sabiduría y la fortaleza para poder culminar exitosamente este importante logro en mi vida académica.

De igual manera agradezco profundamente a mi institución de estudios, la Universidad Nacional de Loja, Unidad de Educación a Distancia, Carrera de Derecho, por abrirme las puertas y permitir mi formación profesionalmente.

A todo el personal Docente que me han brindado sus conocimientos con dedicación y esfuerzo en estos cuatro años de formación universitaria; además agradezco de manera especial a la Abg. Ximena Lucía Carrasco Ruiz Mgtr. por su valiosa guía y comprensión para dirigir el presente Trabajo de Integración Curricular, ya que sin su ayuda no hubiera sido posible.

A mis familiares por su comprensión y apoyo. Gracias por todo.

Tamara Madelayne Muñoz Flores

Índice de Contenidos

Portada	i
Certificación	ii
Autoría	iii
Carta de Autorización	iii
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Índice de Contenidos	ix
1. Título	1
2. Resumen	2
Abstract	3
3. Introducción	4
4. Marco Teórico.	5
4.1. Proporcionalidad.....	5
4.1.1. Hacia una conceptualización	5
4.1.2. Proporcionalidad en las penas	6
4.1.2.1. Sub principio de idoneidad o prohibición de exceso	9
4.1.2.2. Sub principio de necesidad o intervención mínima	11
4.1.2.3. Subprincipio de proporcionalidad en sentido estricto.....	13
4.2. Infracciones	14
4.2.1. Delitos	14
4.2.2. Contravenciones	15
4.2.2.1. Características	16
4.2.2.2. Contravenciones de tránsito	18
4.3. Tipicidad.....	20
4.3.1. Dolo.....	20
4.3.2. Culpa	20
4.4. Penas.....	22
4.4.1. Hacia una conceptualización	22
4.4.2. Tipos.....	23
4.4.2.1. No Privativa de Libertad	23
4.4.2.2. Restrictivas de los derechos de propiedad	25
4.4.2.3. Privativa de Libertad	26
4.4.3. Funciones	28

4.4.3.1.	Función Retributiva	28
4.4.3.2.	Función Preventiva General.....	29
4.4.3.3.	Función Preventiva Especial.....	29
4.4.4.	Hacinamiento Carcelario.....	29
4.4.5.	Dignidad Humana	30
4.4.6.	Atenuantes	31
4.4.7.	Agravantes.....	33
4.5.	Educación vial	34
4.5.1.	Hacia una conceptualización.....	34
4.5.2.	Finalidad.....	35
4.6.	Licencia de Conducir.....	35
4.6.1.	Hacia una conceptualización.....	35
4.6.2.	Categorías y Tipos.....	36
4.6.3.	Requisitos	38
4.7.	Derecho Comparado	40
4.7.1.	Legislación de Colombia.....	40
4.7.2.	Legislación de Chile.....	41
5.	Metodología.	42
5.1.	De los objetivos:	42
5.1.1.	Objetivo general:	42
5.1.2.	Objetivo específico 1:.....	42
5.1.3.	Objetivo específico 2:.....	42
5.1.4.	Objetivo específico 3:.....	43
5.2.	De la metodología en General:	43
5.2.1.	Métodos.....	43
5.2.2.	Enfoque	44
5.2.3.	Tipo de Investigación	45
5.2.4.	Diseño de la Investigación	45
5.2.5.	Población.....	45
5.2.6.	Muestra.....	45
5.2.7.	Técnicas:.....	46
6.	Resultados	47
6.1.	Resultados de encuestas.....	47

6.2. Resultados de las entrevistas	59
7.Discusión.	72
8.Conclusiones.	83
9.Recomendaciones.	84
10. Bibliografía	85
11.Anexos	87
11.1. Anexo 1: Certificación de traducción del resumen.	87
11.2. Anexo 2: Formato de encuesta	88
11.3. Anexo 3: Formato de entrevistas	90

Índice de Tablas:

Tabla 1. Categorías y tipos de licencias de conducir	37
Tabla 2. Resultados de las entrevistas a especialistas en la materia de investigación	59

1. Título

**Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el art.
386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal.**

2. Resumen

El presente trabajo de integración curricular tuvo como objetivo evaluar el cumplimiento del principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito establecida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal; este objetivo se centra en analizar la adecuación de las penas impuestas por esta contravención, mientras que de manera más específica, los objetivos incluyen realizar un estudio jurídico del principio de proporcionalidad, identificar las características de la contravención en el sistema jurídico ecuatoriano y evaluar la efectividad de las penas de prisión como medida disuasoria. La metodología empleada es de tipo analítico, utilizando encuestas y entrevistas a expertos, lo que permitió una recolección de datos significativa. De ese modo, los resultados revelan que un alto porcentaje de la población encuestada considera que las penas impuestas son desproporcionadas en relación con la gravedad de la infracción, evidenciando una falta de cumplimiento del principio de proporcionalidad en la pena para este tipo de contravención de tránsito; además, se identificó que la pena privativa de libertad no cumple su función disuasoria, lo que sugiere la necesidad de revisar las sanciones actuales. En conclusión, se establece que la aplicación de penas por la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia vulnera principios constitucionales, y se recomienda la implementación de un enfoque más integral que incluya educación vial y alternativas a la pena privativa de libertad, con el fin de promover un respeto efectivo por las normas de tránsito y garantizar una administración de justicia más equitativa y efectiva.

Palabras Clave: desproporcionalidad, sanción, principio, efectividad.

Abstract

The present curricular integration work had the objective of evaluating compliance with the principle of proportionality in the application of the penalty corresponding to the traffic contravention established in art. 386 numeral 1 of the Organic Integral Penal Code; this objective focuses on analyzing the adequacy of the penalties imposed for this contravention, while more specifically, the objectives include carrying out a legal study of the principle of proportionality, identifying the characteristics of the contravention in the Ecuadorian legal system and evaluating the effectiveness of prison sentences as a deterrent measure. The methodology employed is analytical, using surveys and interviews with experts, which allowed for significant data collection. Thus, the results reveal that a high percentage of the surveyed population considers that the penalties imposed are disproportionate in relation to the seriousness of the offense, evidencing a lack of compliance with the principle of proportionality in the penalty for this type of traffic contravention; in addition, it was identified that the custodial penalty does not fulfill its deterrent function, suggesting the need to review the current penalties. In conclusion, it is established that the application of penalties for the traffic violation of driving without a license violates constitutional principles, and it is recommended that a more comprehensive approach be implemented that includes driver education and alternatives to imprisonment, to promote effective respect for traffic regulations and ensure a more equitable and effective administration of justice.

Keywords: disproportionality, sanction, principle, effectiveness.

3. Introducción

La conducción sin licencia es una contravención que no solo pone en riesgo la seguridad vial, sino que también plantea interrogantes sobre la efectividad de las sanciones impuestas, ya que la proporcionalidad de la pena se refiere a la relación adecuada entre la gravedad de la infracción y la sanción correspondiente, un principio que busca evitar castigos excesivos o insuficientes que no logren su objetivo disuasorio. Es así que la presente investigación se centra en el análisis de la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, específicamente en el contexto del artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal.

Este tema es de vital importancia en el ámbito del derecho penal y la seguridad vial, ya que la aplicación de sanciones debe ser justa y adecuada a la gravedad de la infracción cometida; debido a que la proporcionalidad en la pena es un principio fundamental que busca garantizar que las sanciones impuestas no solo sean disuasorias, sino que también respeten los derechos y garantías de los ciudadanos.

La relevancia de este estudio radica en la creciente preocupación por la seguridad en las vías y la necesidad de evaluar si las penas actuales cumplen con su función disuasoria y son efectivas en la prevención de infracciones de tránsito. El planteamiento del problema se enfoca en la posible desproporcionalidad de las sanciones impuestas, lo que podría vulnerar principios constitucionales y generar desconfianza en el sistema de justicia, por ello, al abordar esta problemática, se busca contribuir a un debate más amplio sobre la necesidad de reformar las políticas de sanción en materia de tránsito.

Los beneficios de realizar esta investigación se extienden al sector de la seguridad vial y la administración de justicia, ya que los hallazgos podrían servir como base para la formulación de políticas más efectivas y equitativas en la aplicación de sanciones; además, este trabajo se relaciona con estudios previos que han abordado la proporcionalidad de las penas en diferentes contextos, permitiendo un análisis comparativo que enriquece la discusión sobre la justicia penal.

Dentro de los objetivos que guiaron la investigación incluyen evaluar si se respeta el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena, analizar las características de la contravención y evaluar la efectividad de las penas de prisión como medida disuasoria, lo que sugiere que las sanciones actuales no cumplen con el principio de proporcionalidad, justificando la necesidad de una revisión crítica.

4. Marco Teórico.

4.1. Proporcionalidad

4.1.1. Hacia una conceptualización

La proporcionalidad es un principio fundamental en diversas disciplinas, especialmente en esta materia estudio que es el derecho. Este concepto se centra en mantener un equilibrio justo entre las partes de un todo, buscando que cada elemento se corresponda con los demás y con el conjunto general. En ese sentido, la palabra proporcionalidad, de acuerdo a Etimologías de Chile (2016) procede del latín *proportio*, *proportionis*, que a su vez se deriva de dos términos: *pro* (antes, delante) y *portio* (parte de un todo, pedazo), es decir, lo que está antes de la parte de un todo.

En este sentido, el Diccionario de la Real Academia Española (2014), define a la proporcionalidad como "la disposición, conformidad o correspondencia debida de las partes de una cosa con el todo o entre las cosas relacionadas entre sí"; en otras palabras, sería la adecuada organización y equilibrio entre las partes de un todo o entre los elementos que se relacionan con estos, asegurando que cada parte tenga una correspondencia justa, equitativa y armoniosa con el conjunto.

El Diccionario Larousse (2017) de manea breve, le atribuye a la proporcionalidad el carácter de proporcional, siendo lo proporcional aquello que pertenece o tiene relación con la proporción, que es la dimensión mayor o menor de una cosa; en otras palabras, lo proporcional se refiere a la relación o correspondencia con una proporción entendida como la medida relativa o el tamaño comparativo de una cosa en relación con otra, lo que implica una comparación de dimensiones o cantidades que guarda una relación equilibrada entre sí. Para el jurista Ramiro Ávila Santamaría (2008)

Las decisiones del poder público, sean estas leyes, actos administrativos y sentencias, cuando limitan los derechos humanos tienen que ser proporcionales. Si éstas no son proporcionales, entonces son decisiones inconstitucionales. La proporcionalidad es un principio a través del cual se legitima la intervención del Estado en el ejercicio de derechos humanos (pág. 332)

Esto quiere decir que cualquier decisión tomada por el poder público, ya sea en forma de leyes, actos administrativos o sentencias, debe ser proporcional al momento de limitar los derechos humanos; esto en vista de que, si estas decisiones no cumplen con el

criterio de proporcionalidad, se considerarán inconstitucionales, además, este principio de proporcionalidad es esencial para justificar la intervención del Estado en el ámbito de los derechos humanos.

Por su parte Cabanellas (2000) hace referencia a la proporcionalidad definiéndola como "la relación justa y equilibrada entre las partes de un todo o entre distintos elementos relacionados entre sí, asegurando que cada uno se corresponda adecuadamente con el otro y con el conjunto" (pág. 43); este autor destaca la importancia del equilibrio y la justicia en la relación entre las partes de un todo o entre diferentes elementos relacionados entre sí, lo que implica que no debe haber excesos ni carencias, asegurando que cada parte o elemento esté en armonía con los demás, en donde los componentes de un sistema o conjunto interactúan y se complementan mutuamente, garantizando que el conjunto funcione de manera coherente y justa.

En suma, la proporcionalidad es un principio fundamental en el derecho y otras áreas, que busca mantener un balance justo y armonioso entre las partes de un todo o entre elementos interrelacionados. Además, implica una correspondencia adecuada y equitativa, asegurando que cada parte se relacione de manera equilibrada y coherente con el conjunto general, por ello, se puede decir que es crucial para evitar excesos y carencias, permitiendo así que los sistemas funcionen de manera justa y coherente, lo que se puede considerar esencial para mantener un ordenamiento judicial que sea claro y concreto.

4.1.2. Proporcionalidad en las penas

El principio de proporcionalidad, también conocido como principio de razonabilidad o prohibición de exceso, establece que las penas deben corresponder a la gravedad de los bienes jurídicos afectados, manteniendo una relación valorativa entre acciones y lesividad, y funcionando como una medida de optimización en el marco jurídico. Este principio limita el poder punitivo del Estado para evitar que las medidas impuestas vulneren los derechos de los ciudadanos, impidiendo así que el Estado determine arbitrariamente qué conductas se consideran delitos y las penas correspondientes.

Debido a la trascendencia del principio de proporcionalidad, es reconocido en la Declaración de los Derechos del Hombre y del ciudadano (1789) considerado como uno de los aportes más valiosos de la Revolución Francesa, el cual en su parte sustancial establece que "La ley no debe imponer otras penas que aquellas que son evidentemente

necesarias; y nadie debe ser castigado sino en virtud de una ley promulgada con anterioridad a la ofensa y legalmente aplicada” (art. 8); lo que deja evidenciar la lucha histórica por consolidar que la imposición de penas sea proporcional en relación al delito cometido y que se respete la dignidad humana que, dicho de otro modo, busca que las penas impuestas por la ley sean necesarias y proporcionales al delito cometido, que nadie sea castigado arbitrariamente, lo que protege los derechos de los individuos y asegura un sistema de justicia equitativo y predecible.

Así también, este principio es recogido en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2000), en el cual se establece que “La intensidad de las penas no deberá ser desproporcionada en relación con la infracción” (art. 49 num.3); esto quiere decir que las penas deben ir acorde a la lesividad de la infracción cometida, a fin de evitar un abuso de poder por parte del Estado frente a la conducta ciudadana, lo que permitirá un equilibrio entre la sanción y la infracción penal.

La proporcionalidad se considera un principio constitucional; es decir, se encuentra establecido en la norma suprema ecuatoriana y es de obligatorio cumplimiento, por lo que el artículo 76.6 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) establece que en todo proceso que se determinen derechos y obligaciones, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá la garantía de proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones ya sean penales, administrativas o de otra naturaleza.

En ese contexto, Gavilanes (2013) hace referencia a la proporcionalidad penal, mencionando que esta surgió como respuesta a la arbitrariedad e irracionalidad en la imposición de penas, esto en vista de que durante mucho tiempo, se aplicaron castigos crueles, aberrantes e infamantes a las personas; por ello, este principio surge como una garantía constitucional, que pretende evitar la imposición de penas inútiles, arbitrarias y desproporcionadas, ya que estos excesos en la severidad de las penas se consideran un menoscabo de la dignidad humana, por lo que la proporcionalidad permite humanizar las sanciones y enfocarlas en la rehabilitación de los condenados; es decir, este principio se desarrolló como una reacción a la imposición de penas arbitrarias e irracionales, estableciéndose como una garantía constitucional para prevenir penas inútiles, arbitrarias y desproporcionadas, lo que podría violentar la dignidad humana, pero con la proporcionalidad se busca humanizar las sanciones y enfocarlas en la rehabilitación de los sancionados.

Así mismo, Angamarca Abarca (2017) sostiene que es importante considerar que la proporcionalidad es un principio fundamental en el derecho penal, que establece que las penas deben ser proporcionales a la gravedad del delito cometido; es decir, que dentro del sistema de justicia penal, no se deben imponer penas excesivas para delitos menores ni penas leves para delitos más graves, lo que busca que la sanción sea justa y equitativa, en donde se vea reflejada la naturaleza y la gravedad de la misma, lo que lo convierte en un principio esencial para mantener la justicia y la equidad en el sistema penal. Para el jurista Ramiro Ávila Santamaría (2008) con respecto al principio de proporcionalidad como garantía manifiesta que:

El principio de proporcionalidad aparece como una garantía interpretativa a los derechos humanos. Esta garantía debe ser aplicada por todos los poderes públicos. El legislativo debe, por ejemplo, crear tipos penales que sean proporcionales entre el bien jurídico que protege y el derecho que restringe, que normalmente es la libertad (por la pena de privación de libertad) y la propiedad (por las penas de multas). El ejecutivo, al tomar medidas administrativas, debe analizar la proporcionalidad del uso de la fuerza, por ejemplo, frente a las manifestaciones. El judicial, por su lado y en términos constitucionales, en los casos concretos, debe verificar que las leyes y las medidas administrativas sean proporcionales. (pág. 333)

En otras palabras, el principio de proporcionalidad actúa como una garantía clave para la interpretación de los derechos humanos, y debe ser aplicada por todos los poderes del Estado, es así que el poder legislativo, por ejemplo, debe crear tipos penales que equilibren adecuadamente la protección del bien jurídico con la restricción de derechos como la libertad con penas de prisión, y la propiedad con multas; el poder ejecutivo, al tomar decisiones administrativas, debe considerar la proporcionalidad, como en el uso de la fuerza frente a manifestaciones y, el poder judicial, en términos constitucionales, debe verificar en cada caso concreto que las leyes y medidas administrativas sean proporcionales y no excedan en la restricción de derechos humanos

Por su parte Mir Puig (2015), establece que el principio de proporcionalidad en el derecho penal busca asegurar que las penas sean justas y adecuadas en relación con la gravedad del delito y su impacto en la sociedad, evitando sanciones exageradas y asegurando un equilibrio justo; lo que de tal manera, complementa lo manifestado en párrafos anteriores y que permite llegar a la conclusión de que la proporcionalidad de las

penas es un principio constitucional, que pone fin al poder punitivo del Estado y que busca que las sanciones sean proporcionales al tipo de delito cometido.

Para el autor Walter Guerrero, el principio de proporcionalidad de la pena:

“está estrechamente relacionado con la finalidad del Derecho Penal, ya que a través de la imposición de una sanción, se trata de tutelar los bienes jurídicos individuales y sociales prevista en las leyes penales sustantivas y sancionar a las personas que adecuen su conducta a los diferentes tipos delictivos. (Guerrero Vivanco, 2004, pág. 52)

Dicho de otro modo, el principio de proporcionalidad de la pena, según este autor, hace referencia a que las penas impuestas deben estar en proporción directa con la gravedad del delito cometido, ya que este principio es fundamental dentro del derecho penal, esto en vista de que protege los bienes jurídicos individuales y sociales establecidos en las leyes penales, lo que a su vez implica que las personas que cometen delitos enfrenten consecuencias adecuadas a la gravedad y circunstancias de sus acciones, lo que ayuda a mantener el equilibrio entre la justicia y la prevención del delito en la sociedad.

Es así que, gracias a que este principio de proporcionalidad de las penas constituye un factor limitante al poder punitivo del Estado, a fin de evitar la imposición de penas desmedidas y que vulneren los derechos fundamentales de las personas, La corte Constitucional ha tenido un amplio desarrollo respecto a este principio en diversos dictámenes y resoluciones, de tal manera que en la línea jurisprudencial se han establecido parámetros que permitan su correcta aplicación por parte de los operadores de justicia a través de un test de proporcionalidad, que también se encuentra en el artículo 2 numeral 3 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, el cual se constituye por los subprincipios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

4.1.2.1.Sub principio de idoneidad o prohibición de exceso

El subprincipio de idoneidad dentro del principio de proporcionalidad de las penas es un principio rector en el derecho penal, que busca que las penas vayan acorde a la gravedad del delito; es decir, actúa como un filtro de razonabilidad en el ejercicio del ius punendi, evitando las penas desmedidas y que vulneren los derechos de las personas inmersas en un proceso penal, lo que, para Vásquez (2023) hace referencia a la necesidad de que las penas elegidas por el sistema judicial sean idóneas o adecuadas para alcanzar

los fines legítimos del derecho penal, lo que implica que las penas deben ser efectivas en lograr los objetivos de retribución, prevención general y especial, rehabilitación y reinserción social.

Este subprincipio se basa en que un medio es razonable siempre y cuando su aplicación en la sociedad permita cumplir un fin constitucionalmente válido; es decir, que para que una medida sea considerada idónea, debe existir una relación clara y directa entre el medio, que es la medida adoptada y el fin que se entiende como el objetivo que se busca alcanzar, enfocándose en la efectividad de la medida para lograr el propósito deseado y que esté alineado con los valores y principios constitucionales, lo que ayudará a evitar acciones arbitrarias y asegurará que las políticas públicas y las leyes tengan una justificación racional y funcional.

Así mismo, García, Moreno y Martínez (2014) mencionan que el medio seleccionado por el Legislador para alcanzar el objetivo de la norma debe ser idóneo y adecuado, persiguiendo una finalidad legítima desde el punto de vista constitucional, lo que implica considerar dos elementos fundamentales: el fin y el medio, y para ello es crucial analizar tanto el objetivo que la ley busca promover como los medios empleados para lograrlo; dicho de otro modo, el medio se refiere al método o medida que el Legislador elige para implementar una norma y que debe ser capaz de alcanzar efectivamente el objetivo, el cual deberá ser legítimo y estar alineado con los principios y valores consagrados en la Constitución.

Cabe destacar que este postulado exige que el fin constitucionalmente válido ampare los derechos humanos de las personas desde el momento de la creación de la norma penal por parte de los legisladores, así como en el momento de su aplicación por parte de los jueces y tribunales de justicia ya que, la imposición de la pena restringe derechos fundamentales como es la libertad con la pena privativa o el derecho a la propiedad con las penas pecuniarias, así lo afirma el tratadista Bernal (2007) diciendo que “toda intervención en los derechos fundamentales debe ser adecuada para contribuir a la obtención de un fin constitucionalmente legítimo” (pág. 693); lo que implica que la respuesta punitiva debe guardar una relación de proporcionalidad con la conducta delictiva y debe estar justificada por un objetivo válido y legítimo dentro del marco constitucional.

Además, la idoneidad actúa como una garantía de validez de la pena, ya que su correcta aplicación permite alcanzar los fines establecidos en los diversos ordenamientos jurídicos; así mismo, las penas deben ser impuestas de acuerdo con las necesidades de cada sociedad, bajo el postulado de que son el medio más adecuado para obtener un buen resultado de utilidad social. Así, Caiza (2023) manifiesta que la idoneidad enfatiza la importancia de evaluar alternativas a la pena privativa de libertad, considerando medidas como la rehabilitación, la reparación del daño, la educación jurídica y otras formas de intervención que puedan ser igualmente idóneas para lograr los fines del sistema penal sin recurrir necesariamente a la privación de libertad.

En suma, este subprincipio de idoneidad busca que la pena impuesta al infractor sirva como medio para alcanzar el fin y logre cumplir el objetivo que persigue; ya que, para Castillo (2004) “De manera que, por ínfima que sea la restricción de un derecho fundamental, si tal restricción es manifiestamente inútil, será una medida desproporcionada por no idónea e irrazonable” (pág. 9); esto quiere decir que, incluso una restricción mínima de un derecho fundamental es desproporcionada si no es útil para alcanzar el fin deseado, es decir si una pena no contribuye de manera efectiva y significativa a lograr el objetivo, se considera desproporcionada, inadecuada e irrazonable.

El subprincipio de idoneidad es el primer parámetro que permitirá la protección de los derechos de los ciudadanos, ya que solamente será justificable la restricción de los derechos fundamentales por la protección de un bien mayor y de gran valor para la sociedad, lo que, dicho de otro modo, sea usado siempre y cuando se tenga la plena seguridad de que no existe otro medio idóneo, sino solamente la aplicación de penas para cumplir con los objetivos de la misma que resultan de gran impacto para la sociedad.

4.1.2.2. Sub principio de necesidad o intervención mínima

El sub principio de necesidad es el segundo parámetro de los presupuestos teóricos dentro del principio de proporcionalidad de las penas en el derecho penal, el cual se basa en la premisa de que las penas impuestas deben ser necesarias y justificadas para lograr los objetivos legítimos del sistema penal (Caiza, 2023), esto quiere decir que la aplicación de una pena debe ser relevante y adecuada en relación con la gravedad del delito y la culpabilidad del infractor. Del mismo modo, la jurista Lopera (2006) hace referencia a este subprincipio, diciendo:

El subprincipio de necesidad o también llamado de intervención mínima o de alternativa menos gravosa, constituye el segundo eslabón de los presupuestos teóricos que conforma el principio de proporcionalidad de las penas, dicho subprincipio supone la idea de establecer que la pena comparada con otros medios alternativos igualmente idóneos, resulta ser la mejor para lograr los fines establecidos en la ley penal, partiendo de la premisa que esta pena debe ser la menos gravosa para proteger los derechos fundamentales que se afectan por la intervención legislativa. (pág. 454)

Esta conceptualización hace referencia al subprincipio de necesidad, también conocido como de mínima intervención y establece que, cuando se elige una pena, debe compararse con otros medios alternativos que sean igualmente efectivos para lograr los fines de la ley penal, esto busca que la pena seleccionada sea la opción que menos afecte los derechos fundamentales de las personas, por lo que, si existen otras medidas que pueden alcanzar el mismo objetivo con un menor impacto en los derechos fundamentales, esas medidas deberán preferirse.

En referencia a ello, Rojas (2016) establece que este subprincipio busca optimizar la eficacia de los derechos fundamentales que se ven limitados, ya que obliga a descartar medidas que puedan ser reemplazadas por otras menos perjudiciales, considerado un mecanismo que reduce la lesividad de la intervención en los derechos y libertades individuales; por ello, es fundamental destacar que este subprincipio, al optimizar el sistema penal, ayuda a evitar la imposición de penas que vulneren los derechos humanos de los infractores, que sean excesivamente irracionales y puedan causar un daño mayor al que se pretende evitar en la sociedad, protegiendo así los derechos y la libertad de las personas.

Complementando la idea anterior, Lopera (2006) expresa que el subprincipio de necesidad de la norma de sanción implica, primero, verificar si existen medios extrapenales que sean lo suficientemente efectivos para proteger el bien jurídico y que sean menos perjudiciales para los derechos fundamentales afectados por la norma sancionadora, lo que se conoce como subsidiariedad externa. En segundo lugar, si se determina que los mecanismos no penales no son suficientes para esta protección, se debe establecer que la clase y la cuantía de la sanción prevista por el legislador sean las mínimas necesarias para lograr el efecto disuasorio deseado, conocido como subsidiariedad interna. De este modo, se deriva que el derecho penal es de última ratio,

lo que implica que previo a su activación deben haberse agotado todos los medios extrapenales que permitan

Por ello, este subprincipio constituye una herramienta que contribuye a la protección de los derechos fundamentales de las personas, ya que su aplicación permite el correcto y adecuado establecimiento de sanciones en el ordenamiento jurídico, teniendo en cuenta de que la medida a tomarse deberá ser, obligatoriamente, la menos gravosa para garantizar los derechos que puedan verse afectados por intervención del Estado. Además, en su aplicación requiere una evaluación exhaustiva de la situación particular de cada caso, considerando alternativas a la pena privativa de libertad que puedan ser igualmente efectivas para cumplir con los objetivos del derecho penal.

4.1.2.3. Subprincipio de proporcionalidad en sentido estricto

El sub principio de proporcionalidad en estricto sentido es el último postulado de los presupuestos teóricos del principio de proporcionalidad, y se enfoca en garantizar que la relación entre la gravedad del delito y la magnitud de la pena sea justa y equitativa, evitando la arbitrariedad y el abuso en la imposición de penas en el ordenamiento jurídico, con la finalidad de que estas medidas cumplan con los fines constitucionalmente establecidos en respaldo de los derechos fundamentales.

Es así que, una vez que se ha comprobado que la pena a imponerse es idónea y necesaria, se deberá verificar que esta sea proporcional. En ese sentido, Lopera (2006) menciona que es necesario determinar si la afectación de los derechos fundamentales, resultante de definir una conducta como delito y asignar la correspondiente pena, se justifica por la importancia de proteger los bienes jurídicos que sustentan la intervención penal del legislador; es decir, este se activa como un mecanismo que permite la protección de los derechos fundamentales para salvaguardar los bienes jurídicos de gran valor para la sociedad, a través de la imposición de penas en concordancia a la lesividad de la infracción cometida.

Por otro lado, Castillo (2004) se refiere a este subprincipio manifestando que “De manera que es una exigencia del principio de proporcionalidad el que las penas más graves deberán ser reservadas para las afectaciones más graves de bienes jurídicos especialmente importantes para la sociedad a través de conductas dolosas” (pág. 20); dicho de otro modo, las penas más severas deben reservarse para los delitos más graves

que afecten bienes jurídicos especialmente importantes para la sociedad y que hayan sido cometidos intencionalmente a través de conductas dolosas.

Este subprincipio exige equilibrar los beneficios y perjuicios al limitar un derecho fundamental para proteger otro bien constitucionalmente protegido, evitando el uso excesivo de penas que restringen la libertad, como en el estudio de esta contravención de tránsito. Además, este estudio es crucial para establecer penas coherentes que se alineen con los ideales del Estado, de ese modo se convierte en una herramienta doctrinal para los operadores de justicia, permitiendo la creación de penas que cumplan con los fines constitucionales de la sociedad mediante una correcta aplicación de sus fundamentos.

4.2. Infracciones

La infracción para Cabanellas (1993) es aquella “Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado.” (pág. 165); es decir, una contravención según la perspectiva de este autor, hace referencia a un quebrantamiento a la ley, una desobediencia a un pacto o a un tratado y serán las normas las que se encarguen de sancionar a quien no acate la normativa vigente y que pueda incurrir en alguna infracción dentro del ordenamiento jurídico, en este caso la legislación ecuatoriana.

De ese modo, la infracción penal, de acuerdo a lo establecido Código Orgánico Integral Penal (2014) menciona que “es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (art. 18); dicho de otra manera, una conducta será considerada infracción penal si cumple con los siguientes criterios: típica, si corresponde exactamente a lo descrito como delito en la ley; antijurídica, si contraviene el ordenamiento jurídico vigente sin justificación legal; culpable, si la persona tiene conciencia de la ilicitud de sus acciones y actúa con voluntad de cometer el acto; y que esté sujeta a una sanción específica prevista en este Código. En ese sentido, el artículo 19 del mismo cuerpo legal clasifica estas infracciones en delitos y contravenciones, que se explicará a continuación:

4.2.1. Delitos

El concepto de delito ha sido siempre una evaluación de las acciones humanas influenciada por las normas éticas predominantes en la sociedad, por lo que, para Almanza y Peña (2014) puede ser considerada como una conducta humana que se opone a lo establecido en la ley, que manda, prohíbe o permite cierta acción bajo la amenaza de

la imposición de una pena, por lo que será la ley la que establece y detalla los hechos que serán considerados delitos y fijará las características delictuales a un hecho, y en caso de que esta ley sea abrogada, el delito simplemente desaparecerá, por ello, bajo la percepción de estos autores el delito es considerado artificial.

Es así que Juan Domingo Romagnosi, Giovanni Carmignani y Francesco Carrara contribuyeron significativamente al desarrollo de la concepción jurídica del delito; por ello, para Romagnosi, el delito representa una amenaza al bienestar social y su impunidad podría llevar a la destrucción de la sociedad, por lo que tanto la sociedad como el derecho deben eliminar la impunidad para prevenir este resultado; dicho de otro modo, para este autor el delito no solo implica violar la ley, sino que también representa una amenaza directa al bienestar general de la sociedad, ya que sostiene que si los delitos quedan impunes, es decir, si no se castiga a quienes los cometen, esto podría tener consecuencias muy graves para la cohesión y estabilidad social.

Por su parte, Francesco Carrara (1859) define el delito como la violación de la ley estatal diseñada para proteger la seguridad pública, derivada de un acto humano externo que puede ser positivo o negativo, moralmente atribuible y políticamente perjudicial; es decir, el delito se considera una transgresión de la ley, destinada a proteger la seguridad pública, que se origina en una acción externa realizada por la persona, que puede ser activa (realizar algo) o pasiva (abstenerse de hacer algo), y debe ser moralmente atribuible, además puede que esta acción tenga repercusiones negativas en términos políticos, afectando el orden y la estabilidad de la sociedad en su conjunto.

Y, respecto a Carmignani (1854) sostiene que la pena se aplica con el propósito de prevenir la comisión de futuros delitos; por lo tanto, para este autor el propósito principal de la pena es prevenir la perpetración de delitos futuros, ya que según su perspectiva, la imposición de sanciones penales no solo busca castigar a quienes han cometido infracciones, sino también actuar como un medio disuasorio para desalentar a otros individuos de cometer actos delictivos similares en el futuro.

4.2.2. Contravenciones

Las leyes se crearon con el propósito específico de regular el comportamiento humano y mantener el orden social; sin embargo, cuando no se cumple con estas normas, los legisladores enfrentan el gran desafío de crear y ajustar las leyes para encontrar la manera de restablecer el orden y que la sociedad pueda respetar y cumplir con lo

legalmente establecido; por ello, la finalidad de estas normas es contribuir a disciplinar la conducta humana y las contravenciones nacen cuando un individuo desobedece estas normas, afectándole no solo a la persona sino que también puede perjudicar a terceros.

Es así que, la contravención puede considerarse como una trasgresión de menor gravedad a las leyes por lo tiene un resultado menos dañoso en comparación con los delitos, es así que, para Chanamé (2014) contravención es “ir en contra de lo convenido. Contra ley establecida. La violación de una disposición o reglamento consentido” (pág. 277); es decir, una contravención implica actuar en oposición a lo establecido por la ley, por una norma, disposición o reglamento que ha sido aceptado y aprobado formalmente.

Del mismo modo, otro autor que hace referencia a la contravención es Cortez Tufiño (2011), quien menciona que las contravenciones son pequeñas irregularidades conductuales y con fundamento de urbanidad, de consideraciones cívicas, paternas, etc., y que no es la pena la que la diferencia, sino más bien los actos distintivos, con resultados y proyecciones distantes entre sí; en otras palabras, este autor menciona que las contravenciones son faltas menores que no necesariamente implican un daño grave, añadiendo que lo que diferencia a las contravenciones no es la severidad de la pena impuesta, sino más bien los actos que las constituyen.

Otro autor que hace referencia a las contravenciones es Cabanellas (1993) quien tiene una definición corta pero precisa que dice “Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley.” (pág. 360); en otras palabras, para este autor una contravención es una falta que ocurre cuando alguien no cumple con lo que legalmente establecido, es decir, cualquier acción que implique no seguir una norma o mandato legal, un concepto muy directo que sugiere que con la evolución de la humanidad las leyes se irán modificando a la par, ajustándose a las necesidades de cada época.

4.2.2.1. Características

Dentro de las infracciones penales, tanto los delitos como las contravenciones tienen ciertas características similares, que, de acuerdo a la doctrina penal, son generales para ambos términos, entre las que están: conducta, típica, antijurídica, culpable y punible.

Es así que la conducta se considera aquel acto humano voluntario, el cual se deriva de una acción u omisión y se configura un resultado relevante para el derecho penal. Para López (2005) es el “comportamiento humano voluntario, positivo o negativo, encaminado

a un propósito” (pág. 126); esto quiere decir que la conducta penal incluye tanto las acciones que una persona realiza intencionalmente, consideradas positivas, como las acciones que decide no realizar, consideradas negativas; siempre y cuando estas acciones u omisiones estén dirigidas a un objetivo o propósito específico.

En referencia a la conducta típica, se menciona que es la adecuación de la conducta penal al tipo; es decir, el encuadramiento de un comportamiento real a la hipótesis legal. Esta tipicidad se dará cuando la conducta de una persona se ajuste exactamente a la descripción abstracta establecida en la ley, por lo que cada tipo penal definirá sus propios elementos, los cuales deben estar completamente presentes según lo indicado en la norma, de modo que la conducta realizada coincida con la descripción legal. (Amuchategui, 2005).

La antijuridicidad quiere decir que va en contra del derecho; es decir, de lo tipificado dentro de los cuerpos legales, de modo que contraviene lo establecido en la norma. Es así que, para García & Muñoz (2002) esto “es un juicio negativo de valor que recae sobre un comportamiento humano y que indica que ese comportamiento es contrario a las exigencias del ordenamiento jurídico” (pág. 252); es decir, la antijuridicidad es una valoración negativa que se hace sobre un comportamiento humano, indicando que dicho comportamiento es contrario a las exigencias del ordenamiento jurídico, ya que trata de determinar si una acción específica es ilegal porque viola las normas y principios establecidos por el sistema legal.

Por otro lado, la culpabilidad es otro elemento necesario para que se pueda configurar un delito, se da cuando la persona infringe el deber objetivo de cuidado y actúa con negligencia, imprudencia e impericia. De este modo, para Malo (2007), la culpabilidad “es el reproche hecho a una persona por haber cometido un injusto, es decir, por haber realizado una conducta típica y antijurídica” (pág. 521), dicho de otro modo, la culpabilidad es el reproche dirigido a una persona por haber cometido una acción injusta, es decir, por haber realizado una conducta que es típica (ajustada a la descripción del delito en la ley) y antijurídica (contraria a las normas legales), lo que implica responsabilizar a alguien por su comportamiento negligente o imprudente que resulta en una violación de la ley.

Por último, la punibilidad hace referencia al hecho de establecer una sanción por el actuar reprochable de la persona, lo que para Pavón (2002) “se entiende como la

amenaza de pena que el estado asocia a la violación de los deberes consignados en las normas jurídicas, dictadas para garantizar la permanencia del orden social” (pág. 503); esto es entendido como la amenaza de una pena que el Estado asocia con la violación de los deberes establecidos en las normas jurídicas, las cuales están diseñadas para garantizar el mantenimiento del orden social; por ello, la punibilidad implica que cuando una persona infringe la ley, el Estado tiene el derecho y la responsabilidad de imponer una pena adecuada para disuadir ese comportamiento y proteger el orden y la estabilidad de la sociedad.

4.2.2.2. Contravenciones de tránsito

Las contravenciones de tránsito son pequeñas infracciones legales que amenazan la seguridad de las personas que se trasladan por las vías del Ecuador, así como de los lugares y bienes relacionados con dicho movimiento; es así que dichas infracciones reflejan una falta de respeto a las leyes de tránsito, así como a las disposiciones del código de convivencia establecidas por el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, las cuales regulan el comportamiento de conductores, peatones y usuarios de la red vial en el territorio ecuatoriano.

En lo referente a las contravenciones de tránsito, una autora se refiere a estas como:

“Cualquier evento como resultado de un vehículo que queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas. También se define como, todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana”. (Galván Gutierrez, 2011)

Esto quiere decir que las contravenciones de tránsito son aquellos incidentes imprevistos que involucran vehículos y resultan en daños a personas, cosas o propiedades, que además incluyen una amplia gama de incidentes que pueden ocurrir con vehículos motorizados, de tracción animal o manual.

Las contravenciones de tránsito en el Ecuador se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, a partir del artículo 383 hasta el 392, estableciéndose

dichas contravenciones desde las de primera clase consideradas las mas graves, hasta las de séptima clase, consideras mas leves.

Las contravenciones de tránsito graves son aquellas que implican un mayor riesgo para la seguridad vial o que representan una violación más significativa de las normas de tránsito, que en el Ecuador se encuentran subclasificadas desde las de primera hasta las de tercera clase, establecidas a partir del artículo 386 hasta el 388 del Código Orgánico Integral Penal, las cuales implican el cometimiento de infracciones más peligrosas que atentan con los bienes protegidos del Estado.

El presente análisis se basa principalmente en la contravención de tránsito de primera clase que se encuentra tipificada en el art. 386, estableciendo que será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Por otro lado, las contravenciones de tránsito leves son un tipo de infracciones que, a pesar de constituir una violación de las normas de tránsito, se consideran menos graves en comparación con las infracciones graves, por lo que acarrearán una sanción más baja en comparación con las descritas en el párrafo anterior; estas se subclasifican en las de cuarta, quinta, sexta y séptima clase, establecidas a partir del artículo 389 al 392 del COIP; que, si bien implican una violación de las normas de tránsito, no representan un riesgo significativo para la seguridad vial o la integridad de otras personas en la vía.

Por lo antes mencionado, las contravenciones de tránsito se consideran de carácter culposo, ya que el contraventor no tiene la intención de ocasionar algún daño, sino que por su inobservancia, descuido u omisión a las leyes de tránsito pueden llegar a cometer ciertos actos contrarios a la norma; no obstante, en el caso de análisis acerca de la sanción

en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, la pena es desproporcional, ya que la prisión no cumple con su fin, además de mencionar que ésta será solamente de última ratio.

4.3. Tipicidad

4.3.1. Dolo

En referencia al dolo, Roxin establece que “Solo debe aceptarse el dolo cuando el autor supo de la prohibición de su comportamiento” (Roxin, 1979, pág. 186). Esto quiere decir que para que a una persona se le pueda atribuir el dolo en el cometimiento de un delito, no solo debe haber tenido la intención de hacerlo, sino que también debe haber estado consciente de que su acción estaba prohibida por la ley, lo que implica que el individuo deba tener pleno conocimiento de que su conducta está infringiendo una norma legal establecida.; es decir, el infractor debe conocer y querer la realización de su conducta típica.

Así mismo, otro autor que hace referencia al dolo es Santiago Mir Puig (2006), quien argumenta que el dolo exige el conocimiento de la antijuridicidad para que así sea reprochable su conducta; en otras palabras, para que una acción pueda ser considerada con dolo es necesario que el individuo haya sido consciente de que su conducta era contraria a la ley, ya que no basta con que éste haya tenido la intención de cometer el acto sino también debe tener pleno conocimiento de que su acción era ilegal o prohibida.

Por otro lado, el artículo 26 del Código Orgánico Integral Penal (2014) hace referencia al dolo en donde manifiesta que se considerará que una persona actúa con dolo cuando, conociendo los elementos objetivos del tipo penal ejecuta de manera voluntaria cierta conducta, así pues, la persona es consciente de las circunstancias que constituyen un delito establecido en la ley, por lo que entiende lo que hace y reconoce que su acción es voluntaria e intencional, en suma, actuar con dolo implica que una persona comete un delito a sabiendas de que su conducta es ilegal y lo hace de manera intencionada.

4.3.2. Culpa

La culpa, según lo manifestado por García (2018) es aquella falta de diligencia o cuidado que resulta en un daño o resultado ilícito, ya que, a diferencia del dolo, la persona no tiene la intención de causar el daño, pero su negligencia, imprudencia o impericia lleva a que ocurra; en otras palabras, la culpa se dará cuando una persona no tome las

precauciones necesarias o actúa de manera descuidada, lo que resulta en un daño, a pesar de esa no fue la intención de la persona pero su falta de cuidado ocasionó el mismo.

Para Jiménez de Asúa, la culpa es:

“La producción de un resultado típicamente antijurídico (o la omisión de una acción esperada), por falta del deber de atención y previsión, no sólo cuando ha faltado al autor la representación del resultado que sobrevendrá (o de la consecuencia del no hacer), sino cuando la esperanza de que no sobrevenga ha sido fundamento decisivo de las actividades del autor (o de sus omisiones) que se producen sin querer el resultado antijurídico (o lo injusto de la inacción) y sin ratificarlo” (Jimenez de Asúa, 1956, pág. 842)

Esto quiere decir que la culpa es una falta de diligencia donde la persona gracias a su falta de prevención y atención causó el resultado ilícito, además la culpa no solo abarca situaciones donde el autor no prevé el daño que podría causar su accionar, sino también implica la esperanza de que el daño no ocurrirá, aunque esa esperanza no sea razonable. Así mismo, el artículo 27 del Código Orgánico Integral Penal (2014) hace referencia a la culpa, en donde establece que actuará con culpa la persona que infrinja el deber objetivo de cuidado, que le corresponde, produciendo un resultado dañoso y será punible si se encuentra tipificada como infracción dentro del Código Penal.

Por lo tanto, se puede decir que la culpa en el ámbito penal hace referencia a la falta de cuidado que tiene como resultado la comisión de un delito, a través de la cual se busca castigar una conducta imprudente o negligente que resulta dañoso para otros, a pesar de que el autor no haya tenido la intención de causarlo; además, este término guarda relación con la imprudencia, ya que la persona en su conducta no pretende lesionar los bienes jurídicos protegidos por el Estado; sin embargo, su falta de cuidado provoca un daño a otro; incumpliendo su obligación de actuar cuidadosamente en la sociedad. Otra percepción de la culpa en relación a las infracciones de tránsito, es la de Chávez (1979), quien considera que:

Las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas

que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes. (pág. 63).

Esto quiere decir que, las contravenciones de tránsito se consideran culposas, centrándose en la ejecución de acciones que resultan en consecuencias socialmente inaceptables, puesto que el infractor asume o está seguro de que estas consecuencias no ocurrirán, y por tanto, no las acepta ni las anticipa; por ello, el objetivo de las contravenciones es implementar un control social para mantener el equilibrio social, esperando el cuidado necesario en las interacciones sociales.

Es así el caso del presente análisis, en donde la persona, quien no ha obtenido la licencia de conducir, maneja un vehículo sin la intención de causar algún daño, pero por su omisión a lo establecido en la ley es sancionado con una pena privativa de libertad de 3 días, la multa de un salario básico del trabajador en general y la detención del vehículo, lo que es desproporcional y de cierto modo exagerado, ya que sanciona solamente el riesgo ocasionado por incurrir en una conducta peligrosa, más no estaría sancionando el resultado dañoso.

4.4.Penas

4.4.1. Hacia una conceptualización

La pena es una sanción que se aplica a alguien que ha cometido un delito, será el Estado quien impone esta sanción a quien realiza una acción que es legalmente considerada como un delito, es decir, una acción antijurídica y culpable conforme a la ley; es así que por esta falta cometida al individuo se le impondrá una pena una vez que haya sido declarada responsable y culpable del cometimiento de la misma, siendo de obligatorio cumplimiento y la sentencia deberá ser debidamente motivada por el juzgador.

En referencia a la pena, Zabala (2014) menciona que “Para el pensamiento clásico la pena es un medio de tutela jurídica, pues protege el orden establecido; un castigo al que violó la norma jurídica; es proporcionada a la gravedad del delito y debe ser prefijada en la sentencia” (pág. 59); dicho de otro modo, la pena sirve como un mecanismo para proteger el orden jurídico establecido, actuando como un castigo para aquellos que violan la norma jurídica, actuando como respuesta a la conducta delictiva, además esta pena deberá ser proporcional a la gravedad del delito y deberá estar determinada y especificada en la sentencia.

Así mismo, Foucault (1997) hace referencia a la pena como el mecanismo que utiliza el Estado para responder a un delito, restringiendo los derechos del individuo responsable, lo que implica la pérdida o limitación de ciertos derechos personales contemplados en la ley e impuesta por una autoridad judicial a través de un proceso legal formal; es decir, la pena es el mecanismo estatal para reaccionar ante un delito, que se expresa mediante la restricción de los derechos del culpable, limitando los derechos personales de este, tal como lo estipula la ley, y será impuesta por un juez a través de un proceso legal.

Según lo establecido dentro del Código Orgánico Integral Penal (2014), la pena “es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada” (art. 51); en resumen, la pena es una medida que restringe la libertad y los derechos de una persona debido a sus acciones u omisiones que son consideradas punibles por la ley y solamente podrá aplicarse mediante una sentencia condenatoria que haya cumplido con los procesos legales necesarios y haya sido confirmada como definitiva y ejecutoriada.

4.4.2. Tipos

El Código Orgánico Integral Penal (2014) establece que “Las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código” (art. 58)

4.4.2.1.No Privativa de Libertad

Las penas no privativas de libertad son medidas punitivas dictadas por el sistema judicial que no incluyen la privación de la libertad del infractor, ya que en lugar de enviar a la persona a la cárcel, estas penas ofrecen opciones que permiten al individuo seguir en la comunidad, siempre y cuando cumpla con condiciones específicas establecidas por la ley, es decir, estas penas tienen como denominación la privación de derechos que son distintos a la libertad personal, lo que permite que la persona quede en libertad, pero se les somete a otros tipos de tratamiento o vigilancia que sirven para regular su conducta

Las penas no privativas de libertad son aplicadas a las personas que han cometido delitos menos dañosos o menores, debido a la poca lesividad al bien jurídico protegido. Es así que Maurach (1994) menciona que:

“En el caso de las penas no privativas de libertad, el sujeto es dejado en libertad, pero sometido a vigilancia y considerable regulación de su conducta de vida, para el tiempo de duración de la vigilancia de la conducta, o una parte de este” (pág. 891);

Esto quiere decir que estas penas son una alternativa a la prisión, que busca que la persona esté fuera del centro de rehabilitación social durante cierto periodo, mientras se vigila su conducta y actividades por parte de las autoridades, lo que puede verse como una salida al hacinamiento carcelario actual. Es así que, de acuerdo al artículo 60 del Código Orgánico Integral Penal (2014), existen 14 penas no privativas de libertad, entre las que tenemos:

1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.
3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo, arte, cargo público, oficio, industria o comercio; así como para ejercer la gerencia, dirección, administración o gestión de una sociedad o compañía, entidad sin fines de lucro o cualquier tipo de actividad económica, nacional o extranjera, bien sea de forma directa o indirecta.
7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual.
11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.
12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.

13. Pérdida de los derechos de participación.

14. Inhabilitación para contratar con el Estado que se aplicará en sentencias condenatorias ejecutoriadas por delitos de: peculado, enriquecimiento ilícito, cohecho, concusión, tráfico de influencias, ofertas de realizar tráfico de influencias, testaferrismo, sobrepregios en contratación pública, actos de corrupción en el sector privado, lavado de activos, asociación ilícita y delincuencia organizada; pena no privativa de la libertad que será comunicada al organismo técnico regulatorio del Sistema Nacional de Contratación Pública. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

4.4.2.2. Restrictivas de los derechos de propiedad

Las penas restrictivas de los derechos de propiedad, llamadas también penas que atentan contra el patrimonio de las personas, son medidas punitivas aplicadas por el sistema judicial como consecuencia de la comisión de un delito o infracción, que tienen como objetivo limitar o restringir ciertos derechos que una persona tiene sobre sus propiedades. Estas restricciones están diseñadas para actuar como un castigo adicional, para disuadir futuras conductas delictivas y tendrán carácter principal o accesorio.

El artículo 69 del COIP establece que las penas restrictivas de los derechos de propiedad pueden ser de 3 tipos, y son:

1. Multa, cuyo valor se determina en salarios básicos unificados del trabajador en general. La multa debe pagarse de manera íntegra e inmediata una vez que la respectiva sentencia se ejecutorie.
2. Comiso penal, procede en todos los casos de delitos dolosos y recae sobre los bienes, cuando estos son instrumentos, productos o réditos en la comisión del delito. No habrá comiso en los tipos penales culposos.
3. Destrucción de los instrumentos o efectos de la infracción. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Esto quiere decir que, dentro de las diversas penas que restringen los derechos de propiedad, la multa es la primera destacada, calculada en base a los salarios básicos unificados del trabajador en general, que deberá pagarse íntegramente y de inmediato, a menos que la persona condenada demuestre incapacidad material para hacerlo bajo las condiciones previamente establecidas y en tal caso, el juez puede ordenar pagos a plazos durante el período de la condena, o incluso condonar una parte de la multa si se demuestra extrema pobreza.

Otra opción es el servicio comunitario equivalente, aplicable solo en infracciones sancionadas con penas privativas de libertad de uno a seis meses; también es posible el comiso penal, que se aplica a los bienes que fueron instrumentos, productos o ganancias del delito doloso, excluyendo los delitos culposos. Así mismo se contempla la destrucción de los instrumentos o efectos de la infracción como una tercera sanción que restringe la propiedad, de este modo, según el caso, toda pena puede incluir la destrucción de los efectos resultantes de la infracción y de los instrumentos utilizados, a menos que pertenezcan a una tercera persona no responsable del delito; no obstante, el juez puede decidir declarar de beneficio social o de interés público los instrumentos o efectos de la infracción y autorizar su uso.

4.4.2.3.Privativa de Libertad

Desde el siglo XVIII, las penas privativas de libertad se han convertido en un ámbito clave para la transformación de la justicia penal hacia un enfoque más humanitario, con el objetivo de rehabilitar a los delincuentes para su eventual reintegración en la sociedad. En la era moderna, según lo manifestado por Masoumi (2019), estas penas han dejado de ser actos de violencia, abandonando las prácticas crueles de siglos anteriores, por lo que ahora la prisión implica la restricción de la capacidad del individuo para interactuar con su entorno, es decir, la limitación de su autodeterminación ambulatoria, y puede incluir otras restricciones impuestas por la ley, entendidas como la pérdida de libertades específicas, lo que supone una restricción a la libertad de quienes han sido condenados por un delito y deben cumplirse en un centro penitenciario.

Dentro de este mismo contexto, la Constitución de la República del Ecuador (2008) decreta que “El sistema de rehabilitación social tendrá como finalidad la rehabilitación integral de las personas sentenciadas penalmente para reinsertarlas en la sociedad, así como la protección de las personas privadas de libertad y la garantía de sus derechos (art. 201); dicho de otro modo, el sistema de rehabilitación social tiene como objetivo principal la rehabilitación integral de los ciudadanos sentenciados penalmente, con el fin de reintegrarlas a la sociedad, lo que demuestra que el enfoque no está solo en el castigo, sino en la recuperación y reinsertión del individuo, asegurando que, después de cumplir su condena, puedan volver a ser miembros productivos de la comunidad.

Además, enfatiza la protección de las personas privadas de libertad y la garantía de sus derechos, lo que implica que durante su tiempo en el sistema de rehabilitación, se

deben respetar los derechos humanos de los reclusos, asegurando condiciones dignas y justas; esto demuestra que la Carta Magna aboga por un enfoque humanitario y rehabilitador en el tratamiento de las personas condenadas penalmente, priorizando su reinserción social y la protección de sus derechos fundamentales.

La pena privativa de libertad puede entenderse como una medida coercitiva impuesta por el Estado como consecuencia de la comisión de un delito. De acuerdo con Sozzo (2007), la prisión busca la singularización de los individuos para convertirlos en personas dóciles y útiles, a través de la fuerza y dominación del ente regulador; en otras palabras, la prisión no solo tiene como objetivo castigar a quienes infringen la ley, sino también busca transformar a los individuos que ingresan a los centros de rehabilitación social, operando como un mecanismo de control social que busca singularizar a los reclusos para adecuarlos a las normas y valores aceptados por la sociedad.

En este sentido Garland (1990) menciona que la pena privativa de libertad busca castigar al delincuente por el delito cometido, reflejando la gravedad de la infracción, en donde el objetivo, según Cullen & Gendreau (2000) es intentar reformar al delincuente para que pueda reintegrarse a la sociedad como un ciudadano respetuoso de la ley tras el cumplimiento de su condena; es decir, la prisión busca, por un lado, castigar al infractor de acuerdo con la gravedad de su delito, y por otro lado, ofrecer una oportunidad de rehabilitación para que la persona esté preparada para reintegrarse a la sociedad de manera positiva una vez cumplida su condena.

Del mismo modo, Mir Puig (2019) manifiesta que la pena privativa de libertad es una sanción penal que consiste en la reclusión de una persona en un centro penitenciario por un tiempo determinado por la ley, como consecuencia de la comisión de un delito, que tiene varios objetivos como la retribución, la disuasión, la incapacitación y la rehabilitación del delincuente; dicho de otro modo, el encarcelamiento es una sanción penal que implica confinar a una persona en prisión por un período establecido por la ley debido a la comisión de un delito, que busca una retribución castigando al delincuente de manera proporcional al crimen; disuasión, busca prevenir futuros delitos tanto del infractor como de otros potenciales delincuentes; incapacitación, protege a la sociedad manteniendo al delincuente apartado y evitando que cometa más delitos mientras está encarcelado y rehabilitación, que se centra en reformar al delincuente mediante programas y apoyo dentro del sistema penitenciario para que pueda reintegrarse a la sociedad como un ciudadano respetuoso de la ley.

Por ello, en relación a la contravención de tránsito de primera clase que es motivo de estudio, la pena por conducir sin haber obtenido la licencia es desproporcional, ya que la prisión de 3 días no es necesaria, en vista de que dicha contravención es considerada un acto culposo por un descuido del conductor sin ninguna intención de causar daño, por lo que debería eliminarse esta sanción o a su vez reemplarla por otra medida menos dañosa para la persona infractora, con resultados adecuados para el fin que se busca.

4.4.3. Funciones

4.4.3.1. Función Retributiva

La retribución se refiere a que la pena compensa por el delito cometido y es ajena a cualquier finalidad preventiva. Por ello, en esta misma línea, Kant (2005) hace referencia a esto, diciendo que, si la pena persiguiera alguna finalidad, como rehabilitar al infractor, servir de ejemplo a la sociedad, o ser un medio para fomentar un bien, sea para el delincuente o para la sociedad, el hombre dejaría de ser un fin en sí mismo y sería tratado como un medio, como un objeto del derecho de cosas; esto quiere decir que si la pena se utilizara para otros fines, como la rehabilitación del infractor, servir de ejemplo para la sociedad, o promover algún bien para el delincuente o la comunidad, se estaría tratando al ser humano como un medio para un fin y no como un fin en sí mismo, lo que iría en contra del principio de que los seres humanos deben ser tratados con dignidad y no como objetos o herramientas para alcanzar otros objetivos.

Por su parte, Hegel (1993) utilizando su lógica dialéctica, propuso que el orden jurídico refleja la voluntad general de las personas, una voluntad que no puede ser ignorada por la voluntad individual del infractor. Al cometer un delito, el infractor desafía la vigencia del orden jurídico y pone en duda la voluntad general de la sociedad. Este conflicto se resuelve mediante la imposición de la pena, que reivindica el orden jurídico y anula el delito: la pena niega la negación del orden jurídico y así, el objetivo de la pena es restablecer el orden jurídico.

Para este autor, la retribución es el único criterio que considera al delincuente como un ser racional y libre. Si se intentara curar, intimidar o neutralizar al infractor, se le trataría como a un animal peligroso, en cambio, con la pena retributiva, "se honra al delincuente". A diferencia de Kant, para Hegel la pena compensa el daño causado al orden jurídico y no la lesión a la víctima, lo que significa que un delito podría acarrear una pena más grave o más leve de lo que sugeriría la ley del Talión.

Es así que la función retributiva de la pena privativa de libertad busca restablecer el equilibrio moral y jurídico afectado por la comisión del delito, mediante la imposición de una sanción proporcional a la gravedad de los hechos. Esta función se relaciona con la idea de justicia y la reparación simbólica a las víctimas y a la sociedad en general. Entonces, para la función retributiva, la pena debe ser justa en su duración e intensidad con la gravedad del delito, buscando la compensación del daño causado. Ya lo dijo Claus Roxin (1979), que la función retributiva tiene un viejo principio que es la Ley del Tali3n (ojo por ojo, diente por diente).

4.4.3.2.Funci3n Preventiva General

La funci3n preventiva general pretende disuadir a potenciales infractores mediante la amenaza de una sanci3n penal, con ello mantiene el orden social y previene la comisi3n de delitos, contribuyendo a la seguridad ciudadana y el respeto de las normas establecidas; as3 mismo influye en la comunidad con la amenaza de sancionarse las conductas que no se adaptan al orden preestablecido, es decir, tiende a la prevenci3n de los delitos, sin que se enfoque en los sentenciados.

4.4.3.3.Funci3n Preventiva Especial

La funci3n preventiva especial de la pena es un pilar fundamental del derecho penal, que se enfoca en el individuo que ha cometido un delito, con el prop3sito de evitar que vuelva a cometer alg3n delito. A diferencia de la funci3n preventiva general, que tiene como objetivo disuadir a la sociedad en su conjunto, la funci3n preventiva especial se dirige espec3ficamente al infractor.

Esta funci3n se fundamenta en la idea de que a trav3s de la imposici3n de una sanci3n penal adecuada, el sistema penal puede impactar en la conducta del infractor y promover su rehabilitaci3n y reinserci3n a la sociedad, a trav3s de varios medios, como la correcci3n del comportamiento del delincuente, la reeducaci3n, la resocializaci3n y la prevenci3n de la reincidencia delictiva. Es decir, esta funci3n tiene como finalidad evitar la reincidencia delictiva y favorecer la reintegraci3n del individuo a la sociedad como un ciudadano responsable y respetuoso de la ley.

4.4.4. Hacinamiento Carcelario

El hacinamiento carcelario hace referencia a la “acumulaci3n o amontonamiento de personas en el sistema carcelario considerado excesivo en relaci3n con la capacidad m3xima de los establecimientos penitenciarios” (Robles Escobar, 2011,

pag. 407); en otras palabras, hace referencia a la situación en la que existe una acumulación o aglomeración de personas dentro del sistema penitenciario, que se considera excesiva en relación con la capacidad máxima permitida dentro de los centros de rehabilitación social, lo que impide un tratamiento y estadía inadecuada.

En referencia a la crisis carcelaria en el Ecuador, esta se debe a varios factores, entre ellos: la sobrepoblación, las condiciones deplorables de las instalaciones, la violencia entre bandas y la falta de recursos adecuados para la rehabilitación y reinserción social. Las cárceles ecuatorianas, según lo manifestado por el Servicio Nacional de Atención Integral a Personas Adultas Privadas de Libertad y a Adolescentes Infractores (2021) han operado consistentemente por encima de su capacidad, lo que resulta en condiciones de hacinamiento, con una sobrepoblación significativa que intensifica otros problemas.

Del mismo modo, la Organización Mundial de las Naciones Unidas (2021) hace referencia a que la crisis carcelaria representa una violación grave de los derechos humanos de quienes se encuentran detenidos, debido a las condiciones inhumanas y degradantes, que junto con la violencia endémica, contravienen las normas internacionales de tratamiento de los presos; es decir, señala que esta situación constituye una violación grave de los derechos humanos de los individuos detenidos, debido a las condiciones extremadamente duras y degradantes que enfrentan, las cuales, junto con la violencia persistente, infringen las normas internacionales establecidas para el tratamiento adecuado de los prisioneros.

4.4.5. Dignidad Humana

La dignidad humana es un principio esencial en el ámbito del derecho, ya que afirma el valor intrínseco e inalienable de cada individuo, sin importar su origen, género, raza, religión, orientación sexual u otras características. Este principio se fundamenta en la idea de que todas las personas tienen una dignidad inherente que debe ser respetada y protegida en cualquier situación y contexto, ya sea social, político o legal, lo que implica que todas las personas tienen derechos fundamentales que deben ser asegurados y resguardados por el Estado y otras entidades públicas y privadas. Estos derechos abarcan aspectos como el derecho a la vida, la libertad, la igualdad, la integridad física y mental, la privacidad, la libertad de expresión, la libertad de culto y la participación en la vida cultural, social y política de la comunidad.

Además, la dignidad humana implica el reconocimiento de la igualdad y la dignidad de todas las personas ante la ley, así como un trato justo y equitativo en todos los ámbitos de la vida. Se opone firmemente a cualquier forma de discriminación, explotación, violencia o abuso hacia los individuos, y promueve el respeto a la autonomía y la capacidad de autodeterminación de cada individuo en la toma de decisiones sobre su vida y su desarrollo personal.

En este sentido, Campos (2007), en su obra *Pro Humanitas*, define a la dignidad como aquella suma de virtudes y atributos del ser humano que lo diferencian de los animales, por la capacidad de reclamar sus derechos y buscar un mejor estilo de vida. La dignidad nace con la existencia de la persona; es decir, el autor define la dignidad como el conjunto de cualidades y características propias del ser humano que lo distinguen de los animales. Esto incluye la capacidad de exigir sus derechos y aspirar a mejorar su calidad de vida, ya que según esta perspectiva, la dignidad es inherente a la existencia misma de la persona desde el momento de su nacimiento.

Por su parte, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, señala que la dignidad se centra en el principio de autonomía de la persona, con la idea de que todas las personas deben ser tratadas como iguales, en un espacio de libertad sin las injerencias abusivas o arbitrarias por parte de la autoridad pública. Es decir, la dignidad se fundamenta en el principio de autonomía de la persona, lo que implica que cada individuo tiene el derecho de tomar decisiones sobre su propia vida y destino, es por ello que todas las personas deben ser tratadas como iguales, sin importar sus características personales, garantizándoles un espacio de libertad donde puedan ejercer sus derechos y libertades.

Respecto a la dignidad humana, Griffin (2008) menciona que es aquel valor intrínseco y respeto inherente que posee cada individuo por su condición de ser humano, estableciendo que todos los seres humanos deben ser tratados con respeto y consideración, sin discriminación ni humillación; dicho de otro modo, expresa que la dignidad humana es un valor innato y el respeto inherente que cada persona posee debido a su condición humana, lo que implica que todos los individuos deben recibir un trato respetuoso y considerado, sin sufrir discriminación o humillación.

4.4.6. Atenuantes

Las circunstancias atenuantes de la pena son factores o condiciones específicas que, de acuerdo con la ley penal, pueden reducir la severidad de la sanción impuesta a

una persona declarada culpable de un delito. Estos elementos se evalúan durante el proceso de sentencia y pueden incluir algunos factores que puedan contribuir a la disminución de la pena inicialmente prevista. Es así que, para Cabanellas (1993) una atenuante es “la circunstancia que disminuye la gravedad de un delito” (pág. 32); es decir, es un factor que, al ser considerado, puede hacer que el delito sea visto como menos serio, lo cual puede resultar en una pena más leve para el infractor.

De igual manera, Mir Puig (2020) menciona que las atenuantes son factores o circunstancias que disminuyen la responsabilidad penal del acusado y pueden reducir en parte la pena a imponerse; además, estas circunstancias pueden estar relacionadas con la persona del delincuente, las condiciones en las que cometió el delito o las consecuencias del mismo; esto quiere decir que las circunstancias atenuantes pueden estar vinculadas a diferentes aspectos como características personales del delincuente, las condiciones bajo las cuales se cometió el delito, o a las consecuencias que resultaron del mismo, lo que en esencia sería que estas circunstancias buscan reconocer situaciones que, aunque no eximan de culpa al infractor, sí justifican una pena menos severa.

En este mismo sentido, el Código Orgánico Integral Penal (2014) dentro de las circunstancias de la infracción, establece “para la imposición de la pena se considerarán las atenuantes y las agravantes previstas en este Código. No constituyen circunstancias atenuantes ni agravantes los elementos que integran la respectiva figura delictiva” (art. 44); esto quiere decir que, al momento de imponer una pena solo podrán considerarse como agravantes o atenuantes las que estén previstas en dicho código; sin embargo, no podrán tomarse como atenuantes ni agravantes los elementos que ya forman parte del delito en sí, es decir, los factores específicos que definen y constituyen el delito no pueden ser utilizados adicionalmente para aumentar o disminuir la pena.

Complementando lo anterior, el parágrafo 2 y 3 del mismo artículo establece que en caso de que existan dos circunstancias que puedan ser consideradas como atenuantes de la pena, se le podrá imponer el mínimo previsto en el tipo penal, reducido en un tercio, siempre que no existan agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción, y en caso de que exista al menos una circunstancia agravante no constitutivas o modificatorias de la infracción, se podrá imponer la pena máxima aumentada en un tercio, prevista para el tipo penal.

Así mismo, el artículo 45 del mismo cuerpo normativo, establece cuáles son las circunstancias atenuantes de la infracción penal, entre las que están: cometer infracciones contra la propiedad sin violencia debido a necesidades económicas urgentes; actuar bajo temor intenso o violencia; intentar voluntariamente mitigar las consecuencias del delito o ayudar a la víctima de inmediato; reparar el daño o indemnizar a la víctima; entregarse voluntariamente a las autoridades pudiendo haber escapado u ocultado; y colaborar eficazmente con las autoridades en la investigación del delito.

4.4.7. Agravantes

Las circunstancias agravantes son factores o condiciones específicas que, según la ley penal, incrementan la seriedad de un delito y pueden llevar a una pena más severa para el infractor. Estos elementos se tienen en cuenta durante el proceso de sentencia y pueden incluir varios aspectos que agraven la pena e indican una mayor culpabilidad o peligrosidad del infractor, justificando así una sanción más estricta. Es así que, para Cabanellas (1993) una agravante es “Lo que torna más grave algún hecho o cosa. En Derecho Penal, cada una de las circunstancias agravantes” (pág. 21); esto es cualquier factor que hace que un hecho o situación sea más grave, refiriéndose a cada una de las circunstancias que incrementan la seriedad de un delito, que pueden llevar a una pena más severa para la persona culpable, reflejando la mayor gravedad del acto cometido.

En el mismo contexto, el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 47 establece 21 circunstancias que pueden considerarse agravantes de la infracción penal, entre las que se encuentran ejecutar la infracción con alevosía o fraude, cometerla por promesa de recompensa, utilizar situaciones de masas o calamidades públicas para facilitarla, participar en grupo en la comisión del delito, aumentar intencionalmente las consecuencias perjudiciales para la víctima, actuar con ensañamiento, aprovecharse de relaciones de poder o vulnerabilidad de la víctima, y utilizar engaños o sustancias para alterar la conciencia de la víctima, entre otras. Estas circunstancias son consideradas durante la imposición de la pena para determinar la severidad adecuada del castigo, reflejando la mayor culpabilidad y daño causado por el delito cometido.

En complementación de lo manifestado anteriormente, el artículo 374 del mismo cuerpo normativo nos menciona las agravantes en relación al tema de estudio, que es en las infracciones de tránsito, en donde se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, art. 374)

4.5. Educación vial

4.5.1. Hacia una conceptualización

La educación vial se refiere al conjunto de conocimientos, normas y prácticas destinadas a enseñar a los ciudadanos la forma de comportarse de manera segura y responsable en el tránsito y en la utilización de las vías públicas. Por ello, en referencia a la educación vial Peden (2004) la define como el proceso de enseñanza y aprendizaje destinado a proporcionar a los individuos los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para una conducta segura y responsable en la vía pública; es decir, hace referencia al conjunto de conocimientos, habilidades y actitudes que los individuos deben adquirir para comportarse de manera segura y responsable en la vía pública.

Por otro lado, para Parker (1996) las sanciones pueden disuadir temporalmente a los conductores de cometer infracciones, pero la educación y la concienciación vial tienden a generar cambios de comportamiento más duraderos al fomentar la responsabilidad y una comprensión más profunda de las consecuencias de las acciones imprudentes, lo que, para Roberts (2010) ayudaría de manera muy importante a los infractores para que puedan entender las normas de tránsito y las consecuencias de sus acciones u omisiones, fomentando un cambio positivo en su comportamiento. Es decir, las medidas de educación vial pueden servir como una estrategia integral que busca

educar y prevenir futuras infracciones; en síntesis, la educación vial desempeña un papel muy importante en la prevención de accidentes de tránsito, ya que promueve comportamientos seguros entre los conductores y peatones.

4.5.2. Finalidad

Con lo mencionado anteriormente, se puede decir que la finalidad principal de la educación vial es promover y fomentar la seguridad en las vías, a través de la enseñanza de normas, principios y prácticas que permitan a los ciudadanos moverse de manera segura por las vías públicas, ya sea como peatones o conductores. Es así que, según la Organización Mundial de la Salud (2004), la implementación de programas efectivos de educación vial puede reducir significativamente la incidencia de accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Del mismo modo, Harré (2000) hace referencia a ello, mencionando que al promover una mayor conciencia sobre la importancia de las normas de tránsito, se fomenta un sentido de responsabilidad personal y social; ya que, al ser los conductores conscientes de los riesgos y las consecuencias de sus acciones son más propensos a comportarse de manera segura y respetuosa en las vías; esto quiere decir que, al crear una comprensión más profunda de los riesgos y consecuencias de las acciones irresponsables en las vías, se fomenta un sentido de responsabilidad tanto personal como social, por lo que los conductores tienden a tomar decisiones más seguras y respetuosas mientras conducen, contribuyendo así a un entorno vial más seguro para todos.

4.6.Licencia de Conducir

4.6.1. Hacia una conceptualización

La licencia de conducir es un documento en el que consta la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública; es así que, de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial (2008) establece que

“Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir” (art. 90)

Esto quiere decir que solamente las personas que cumplan con los requisitos antes mencionados como ser mayor de 18 años, gozar plenamente de los derechos ciudadanos,

el haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y portar con la licencia de conducir, podrán operar cualquier tipo de vehículo a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero. Sin embargo, el inciso segundo del mismo artículo antes mencionado, establece que se podrá autorizar a menores de edad, mayores de dieciséis años, a conducir vehículos motorizados bajo las condiciones de que deben estar acompañados por un adulto con licencia de conducir, el representante legal del menor debe solicitarlo por escrito y proporcionar una garantía bancaria equivalente a 25 SBU, que pueda cubrir daños a terceros y asegure la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia en caso de infracciones de tránsito y será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial quien otorgará el permiso y supervisará la vigencia de la garantía.

En ese mismo contexto, este mismo cuerpo normativo, establece que “la licencia de conducir constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado” (art. 92); dicho de otro modo, tal como se mencionó con anterioridad, que el único documento que permite la conducción de vehículos a motor será la licencia de conducir, la cual, según el inciso segundo del mismo artículo, será entregado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que estén autorizados por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, sujetos al procedimiento determinado por el organismo y a las disposiciones nacionales emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

4.6.2. Categorías y Tipos

En el Ecuador, suele confundirse el término categoría con tipo respecto a las licencias de conducir por lo que es necesario clarificar la diferencia entre dos conceptos relacionados pero distintos en el contexto del tránsito en Ecuador, es así que la categorización se refiere a la clasificación general de las licencias según diferentes criterios como el tipo de vehículo que se puede conducir, ya sea automóviles, motocicletas, vehículos pesados, etc.. Por otro lado, los tipos de licencia especifican las diferentes clases dentro de cada tipo de vehículo, por ejemplo, licencia tipo A para motocicletas, tipo B para automóviles, etc.; lo que genera cierta confusión cuando se utilizan estos términos de manera intercambiable o se consideran idénticos, lo cual puede llevar a malentendidos en el ámbito legal y práctico de la conducción.

Con base a lo manifestado en el apartado anterior, el artículo 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008) hace referencia a las categorías y tipos de licencia, estableciendo que las licencias para conducir serán de las categorías: no profesionales, Profesionales y Especiales, mientras que los tipos de licencia de cada una de estas categorías se encuentran definidos en el Reglamento General de esta Ley. Es así que, según el art. 132 del Reglamento a esta ley, los tipos de licencia serán:

Tabla 1 Categorías y tipos de licencias de conducir

CATEGORÍAS	TIPOS		
	Tipo A:	Tipo B:	Tipo F:
No profesionales	Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricicar, Cuadrones	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.	Para personas con discapacidad y automotores especiales adaptados de acuerdo a la discapacidad del conductor.
	Tipo A1:	Tipo C1:	Tipo C:
Profesionales	Para conducir vehículos automotores de menos de 4 ruedas destinados al transporte público y comercial, tales como mototaxis o tricimotos y los del tipo A	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales y en general todo vehículo público o particular de emergencia y control de seguridad.	*Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad máxima de 26 asientos incluido el conductor de la unidad y los vehículos comprendidos en el tipo B. *Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga de hasta 3,5 Toneladas.
	Tipo D:	Tipo E:	Tipo G:
	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte público o del Estado con una capacidad de más de 26 asientos.	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga desde 3.6 toneladas, incluye vehículos de uso especial, vehículos para transportar mercancías o substancias peligrosas y vehículos especiales de transporte férreo como: ferrocarriles, auto ferros, tranvías, etc.	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros). Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

Especiales	Permiso internacional de conducir.
	<p>La prestación del servicio de transporte público y comercial, será realizada por conductores que posean licencia correspondiente a la categoría tipo "C" o de clase superior, según sea el caso; a excepción de las mototaxis o tricimotos de servicio comercial, para cual se requerirá categoría A1.</p>

Autor: Tamara Muñoz Flores

Fuente: Información extraída del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2012, art. 132

4.6.3. Requisitos

El Reglamento a la Ley orgánica de Transporte Terrestres y Seguridad Vial, en su artículo 126 establece que:

“Para obtener la licencia de categoría no profesional tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá como requisito único la rendición y aprobación de las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas, que serán tomadas por los servidores públicos de la misma entidad”

Esto quiere decir que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de establecer el proceso para obtener la licencia de conducir de categoría no profesional tipo B en el Ecuador que, según la normativa antes mencionada, establece como único requisito el aprobar las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas administradas por los funcionarios de esta entidad, lo que implica que los aspirantes deben demostrar competencia tanto en habilidades psicomotoras y sensoriales, como en conocimientos teóricos y prácticos relacionados con la conducción de vehículos de esta categoría.

Complementando la idea anterior, el inciso segundo de este mismo artículo menciona que una vez aprobadas las pruebas, el solicitante deberá presentar los documentos como cédula de ciudadanía, votación y tipo de sangre extendida por la Cruz

Roja Ecuatoriana y luego de ello la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá otorgar la licencia de conducir de categoría no profesional tipo B.

En lo referente a la licencia profesional para conducir vehículos a motor, según lo establecido por el artículo 128 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2012), se podrá otorgar este título solamente si presenta el correspondiente título o certificado de conductor profesional otorgado por las instituciones autorizadas. De este modo, tanto para obtener la licencia de conductor profesional y no profesional los ciudadanos deberán cumplir con los requisitos que se detallan a continuación:

1. Ser mayor de edad;
2. En el caso de conductores no profesionales, haber aprobado las pruebas teóricas, prácticas y psicosenométricas.
3. En el caso de conductores profesionales, haber obtenido Título o certificado de conductor profesional y haber aprobado las pruebas teóricas, prácticas y psicosenométricas. Los aspirantes a conductores profesionales deberán, además, aprobar los cursos respectivos con una asistencia a clases de al menos el 95%.
4. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
5. Haber aprobado la educación básica para licencias A1, A, B, F y G; y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias C, D y E).
6. Cédula de ciudadanía;
7. Certificado de votación vigente; y,
8. Certificado de tipo de sangre otorgado por la Cruz Roja.

Es menester acotar que para la obtención de la licencia profesional y no profesional se deberá cumplir con todos los requisitos antes mencionados, lo que busca que el solicitante esté apto y capacitado para poder conducir cualquier vehículo a motor en espacios públicos, ya que a través de este documento se certificará que el titular ha demostrado poseer las habilidades y conocimientos necesarios para conducir de manera

segura y respetuosa con las normativas de tránsito establecidas. Además, la vigencia de estas licencias será de 5 años sin excepción alguna, contados desde la fecha de expedición de la misma, según lo establece el art. 129 de este mismo cuerpo normativo.

Del mismo modo, es necesario tomar en consideración que, con base a lo establecido en el artículo 94 de la Ley Orgánica de Tránsito y Seguridad Vial (2008), existen ciertas diferencias en relación a los requisitos de los exámenes para conductores profesionales y no profesionales que deseen renovar su licencia de conducir, esto es que los conductores profesionales deberán someterse a exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos y teóricos anualmente, lo que pretende asegurar que estén en condiciones físicas, mentales y de habilidad adecuadas para manejar de manera segura; mientras que, los conductores no profesionales deben pasar por estos mismos exámenes, pero solo cuando renuevan su licencia de conducir, esto debido a la naturaleza diferente de su actividad de conducción..

4.7.Derecho Comparado

4.7.1. Legislación de Colombia

Según lo establecido por el Código Nacional de Tránsito, la persona que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducción será sancionado de la siguiente manera:

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción. (Ley 769 de 2002).

Como se puede apreciar, en la legislación colombiana, el hecho de conducir sin haber obtenido la licencia se sanciona únicamente con una multa de 30 salarios mínimos legales diarios vigentes, teniendo en cuenta que el smldv para el año 2024 equivale a \$43.333 (Cuarenta y tres mil trescientos treinta y tres pesos colombianos con treinta y tres centavos); es decir la multa para esta contravención de tránsito será de \$ 1,300,000.00 (Un millón trescientos mil pesos colombianos), que transformado a dólares sería \$333,33 (Trescientos treinta y tres dólares de los estados unidos de américa con treinta y tres centavos). Lo que denota que, si bien el hecho de conducir sin haber obtenido la licencia

en Colombia es considerada una infracción grave, no amerita una sanción con pena privativa de libertad, sino solamente con una sanción pecuniaria.

4.7.2. Legislación de Chile

Según lo establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de Chile (2009), se sancionará de la siguiente forma a la persona que conduzca sin haber obtenido la licencia “Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes: 2.- Conducir un vehículo motorizado o a tracción animal sin haber obtenido licencia de conductor” (art. 199); la sanción para esta infracción es una multa de entre 1,5 a 3 Unidades Tributarias Mensuales (UTM), que para julio del 2024 cada UTM equivale a \$65.967; esto sería desde los \$98.950,5 hasta \$197.901.

Esta cifra transformada a dólares sería, desde los \$108,62 (ciento ocho dólares de los estados unidos de américa con sesenta y dos centavos) hasta los \$217,23 (doscientos diecisiete dólares de los estados unidos de américa con veintitrés centavos). Como se puede apreciar, la sanción para esta infracción en el país de Chile se sanciona únicamente con una multa, a pesar de ser considerada una infracción gravísima, y no incluye la prisión como medida correctiva para ello.

5. Metodología.

5.1. De los objetivos:

5.1.1. Objetivo general:

El objetivo general fue “Evaluar si se respeta el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito descrita en el artículo 386, numeral 1, del Código Orgánico Integral Penal”, mismo que logró cumplirse a través del tipo de investigación analítica, misma que contribuyó al desarrollo del análisis de las dos variables de investigación que son la proporcionalidad y las contravenciones de tránsito. Así mismo se utilizó diferentes técnicas como técnicas de acopio teórico documental, encuestas y entrevistas, permitiendo el procesamiento de la información recolectada de las mismas.

5.1.2. Objetivo específico 1:

El primer objetivo específico consiste en “Realizar un estudio jurídico y doctrinario del principio de proporcionalidad en la aplicación de penas”, el cual se cumplió con el desarrollo del marco teórico, en el que se abordaron los siguientes temas: la proporcionalidad, el principio de proporcionalidad en la aplicación de penas, las infracciones de tránsito, los delitos, las contravenciones y dentro de estas las de tránsito, la tipicidad, la pena, la pena privativa de libertad, la educación vial y la licencia de conducir. Así mismo el test de proporcionalidad que incluye el subprincipio de idoneidad, el subprincipio de necesidad y el subprincipio de proporcionalidad en sentido estricto; además se tuvo un enfoque desde la normativa utilizando la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento.

Desde la doctrina se realizó el análisis de las diferentes corrientes y enfoques que existen en torno al principio de proporcionalidad en las sanciones penales y las contravenciones de tránsito, a través del estudio de diversas opiniones de expertos y juristas conocedores de esta temática como Lopera, Castillo, Angamarca, Mir Puig y el jurista Ramiro Ávila.

5.1.3. Objetivo específico 2:

El segundo objetivo específico fue “Identificar las características de la contravención en el sistema jurídico penal ecuatoriano”, al cual se logró dar cumplimiento a través del desarrollo del marco teórico porque dentro del mismo se consultó diferentes

fuentes de investigación, las que arrojaron que las características de las contravenciones se componen con las mismas que intervienen dentro de la naturaleza propia del delito como la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad; así mismo se determinó que éstas son de carácter culposo y que llevan a cabo a través de un procedimiento expedito.

5.1.4. Objetivo específico 3:

El tercer objetivo específico fue “Evaluar la efectividad de las penas de prisión como medida disuasoria para prevenir la conducción sin haber obtenido la licencia”, al cual se logró dar cumplimiento gracias a la realización de encuestas, lo que permitió obtener una perspectiva de la opinión de la población con respecto a la pena privativa de libertad para esta contravención de tránsito; así mismo el empleo de las entrevistas realizadas a profesionales en este campo que ayudaron a dar respuesta a esta cuestión y la aplicación del test de proporcionalidad, identificando la ineficacia de la prisión para este tipo de contravención.

5.2. De la metodología en General:

5.2.1. Métodos

Los métodos utilizados fueron los siguientes:

5.2.1.1. Método Empírico

El método empírico permitió captar aspectos del objeto de estudio en base del análisis del problema planteado, por lo que basado en la observación y la experiencia directa, se obtuvo información concreta sobre la percepción de la población y jueces especializados en materia de tránsito respecto a la proporcionalidad de estas penas. Así mismo, el análisis comparativo al contrastar la sanción para este tipo de contravención de tránsito con normativas de otros países y estudios previos, permite una evaluación basada en la observación y la experiencia.

5.2.1.2. Método Descriptivo

Se utilizó método descriptivo en el desarrollo del marco jurídico de la presente investigación, ya que se describió cada una de las figuras jurídicas que fue motivo de análisis como la proporcionalidad, las contravenciones, las infracciones, el delito, la pena privativa de libertad, la licencia de conducir, entre otros. Es así que por medio de este método se logró una descripción de manera detallada de toda la información recolectada, proporcionando datos concretos y observaciones directas que respaldan la problemática planteada.

5.2.1.3. Deductivo

Se investigó aspectos de carácter universal para alcanzar razonamientos específicos. De esta manera, se inició con el análisis de manera general acerca de la proporcionalidad para poder llegar a la proporcionalidad en la aplicación de las penas; del mismo modo con las contravenciones logrando llegar a las contravenciones de tránsito y la pena aplicable a las mismas, enfocándose en la contravención por conducir sin haber obtenido la respectiva licencia, que se encuentra establecida dentro del art. 386 numeral 1 del COIP. Así mismo el análisis del artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador que hace referencia al principio de proporcionalidad y cómo debe ser la pena a imponerse en una infracción penal.

Por ello, los datos recolectados, permitieron el razonamiento deductivo al comparar los resultados obtenidos con la hipótesis planteada sobre la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito del art. 386 numeral 1 del COIP, llegando a conclusiones racionales y específicas sobre su aplicación.

5.2.1.4. Analítico

Este método separa las partes de un todo para conocer los principios o elementos del objeto que se investiga. Con base a ello se realizó el análisis individual de este tipo de contravención de tránsito y así mismo, permitió realizar un análisis concreto sobre los datos obtenidos de las encuestas y entrevistas aplicadas tanto a la población en general como a jueces de la Unidad Penal de la ciudad de Loja, para interpretar las respuestas y extraer conclusiones sobre la proporcionalidad de la sanción de esta contravención, y así mismo se evaluó la incidencia de esta problemática con la literatura existente, lo que permitió contextualizar los resultados y ofrecer una interpretación más profunda del problema.

5.2.2. Enfoque

El presente trabajo de titulación tiene un enfoque **Mixto**, ya que permite recolectar, analizar y proporcionar datos cuantitativos y cualitativos dentro del mismo estudio; por ello se realizó encuestas y entrevistas. Las encuestas, que proporcionan datos cuantitativos, es decir arrojan números, valores o porcentajes, se realizaron a través de la formulación de 10 preguntas dirigidas a la población en general para conocer su perspectiva respecto a la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia y su respectiva sanción; así mismo la realización de entrevistas, que brindan datos cualitativos consistentes en la descripción del problema de investigación, se llevó a cabo

a través del planteamiento de 5 preguntas que fueron solventadas por Jueces de Tránsito de la Unidad Penal de la ciudad de Loja, proporcionando datos reales y argumentos jurídicos válidos en relación a la contravención de tránsito objeto de estudio, esto gracias a su amplia experiencia en este ámbito, contribuyendo de sobremanera a respaldar esta problemática.

5.2.3. Tipo de Investigación

El presente trabajo de titulación, corresponde al tipo **Descriptivo**, ya que se centró en describir de manera detallada y precisa las características de las principales variables de este tema de investigación, como del principio de proporcionalidad en la aplicación de penas y de las contravenciones de tránsito, de manera específica en la correspondiente a hecho de conducir sin haber obtenido la respectiva licencia. Además, en la realización tanto de encuestas como entrevistas, al realizar el análisis e interpretación de las mismas, se presentaron gráficos y tablas que muestran los resultados, así como la transcripción de las entrevistas, proporcionó una descripción clara y estructurada de la información recolectada.

5.2.4. Diseño de la Investigación

La presente investigación es **Transversal**, ya que este tipo de diseño, observa y mide a los participantes, muestras o unidades de análisis en un momento específico, con el objetivo de obtener una instantánea de las características o variables de interés en ese momento. Es así que este trabajo es transversal ya que se desarrolló en el periodo académico marzo 2023 – agosto 2024.

5.2.5. Población

La presente investigación tuvo como población el cantón Loja.

5.2.6. Muestra

La muestra se realizó a través de muestreo no probabilístico aleatorio intencional por expertos estratificados, es así que el criterio de selección se basó en analizar la opinión y perspectiva de quienes se encuentran relacionados de manera directa con los contraventores y sancionan estas conductas, esto a través de las entrevistas dirigidas a los jueces de la Unidad Penal de Loja; así como tomar en consideración el punto de vista de 30 personas de la población en general que tiene conocimiento de esta contravención de tránsito y que alguna vez se ha visto involucrada en este caso o podría involucrarse en ello.

5.2.7. Técnicas:

Las técnicas de investigación son métodos específicos y procedimientos utilizados para recopilar, analizar e interpretar datos con el objetivo de responder preguntas de investigación o resolver problemas. Las que se utilizaron dentro del trabajo de investigación curricular son las siguientes:

5.2.7.1. Técnicas de acopio teórico documental

Con la técnica de acopio teórico documental, se utilizaron los cuerpos normativos como la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento; así mismo se utilizaron libros de varios autores, entre los que se destacan Santiago Mir Puig y Ramiro Ávila Santamaría, entre otros; lo que contribuyó a la construcción del marco teórico del presente trabajo de investigación.

5.2.7.2. Encuesta

La encuesta consistió en un cuestionario con 10 preguntas dirigidas a 30 personas de la provincia de Loja, cantón Loja, por lo que con sus respuestas se permitió reunir datos para detectar la opinión pública sobre la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, que se encuentra establecida en el Código Orgánico Integral Penal.

5.2.7.3. Entrevista

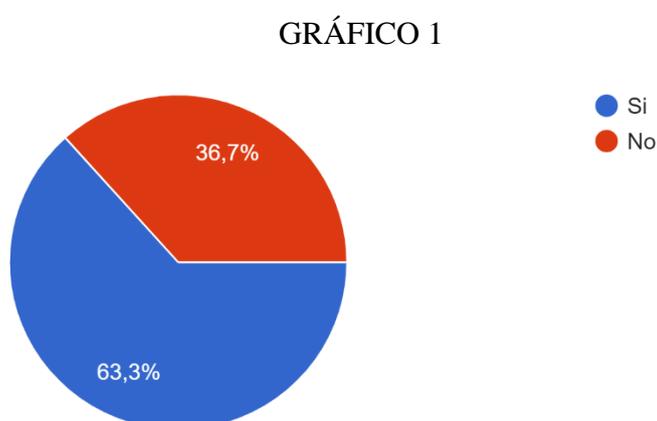
Consistió en un diálogo entre el entrevistador y el entrevistado, que en este caso fueron 3 jueces de la Unidad Judicial Penal de la ciudad de Loja, sobre aspectos y preguntas puntuales acerca de la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito contenida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, y así mismo las posibles soluciones para evitar la incidencia en este tipo de contravención, lo que contribuyó de manera significativa en el proceso de investigación.

6. Resultados

6.1. Resultados de encuestas

La “*Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito del art. 386 numeral 1, establecida en el Código Orgánico Integral Penal*”, es un tema de carácter social y jurídico, debido a que involucra a toda la colectividad ecuatoriana, por esos motivos, la encuesta estuvo dirigida a 30 personas, donde se incluyó: población en general. A continuación, se presenta los resultados de las mismas:

Primera pregunta: ¿Considera usted que la conducción sin haber obtenido la licencia es un problema importante en nuestra comunidad?



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada; es decir 30 personas, el 63,3% correspondiente a 19 personas considera que la conducción sin haber obtenido la licencia es un problema importante en nuestra comunidad, mientras que el 36,7% que corresponde a 11 personas no lo considera así.

Análisis:

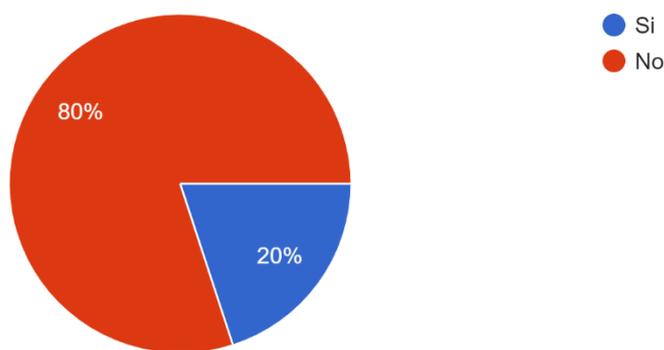
Estos resultados sugieren que la gran mayoría de los encuestados están preocupados por el tema de la conducción sin licencia y lo perciben como un problema relevante que debe abordarse. Con base a lo antes expuesto, la Organización Mundial de la Salud (2018) en su Informe Mundial sobre Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico, menciona que una de las principales preocupaciones es la conducción sin haber

obtenido la licencia, ya que estos conductores suelen tener una mayor probabilidad de estar involucrados en accidentes de tránsito. Es así que, según Tefft (2013), los conductores sin licencia tienen más probabilidades de estar involucrados en accidentes graves y fatales debido a su falta de formación y conocimiento de las normas de tránsito.

En síntesis, estos resultados muestran la preocupación de manera generalizada entre los encuestado sobre la conducción sin haber obtenido la licencia, considerándola un problema significativo que requiere atención del Estado.

Segunda pregunta: ¿Considera usted que existe proporcionalidad en la pena de la contravención de tránsito descrita en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal?

GRÁFICO 2



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 20% correspondiente a 6 personas considera que SI existe proporcionalidad en la pena de la contravención de tránsito descrita en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, mientras que el 80% que corresponde a 24 encuestados considera que no existe dicha proporcionalidad.

Análisis:

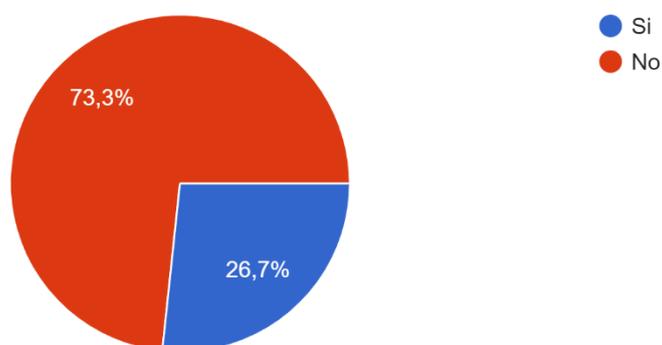
Estos resultados sugieren que la opinión sobre la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito es dividida entre la población encuestada, ya que para algunos la pena es adecuada para el delito, mientras que para la mayoría no lo es. Angamarca

Abarca (2017) sostiene que es importante considerar que la proporcionalidad es un principio fundamental en el derecho penal, que establece que las penas deben ser proporcionales a la gravedad del delito cometido. Del mismo modo Mir Puig (1998), establece que el principio de proporcionalidad en el derecho penal busca asegurar que las penas sean justas y adecuadas en relación con la gravedad del delito y su impacto en la sociedad, evitando sanciones exageradas y asegurando un equilibrio justo. (pág. 100)

Finalmente, este resultado revela una marcada división de opiniones entre la población encuestada respecto a la proporcionalidad de las penas por contravenciones de tránsito, ya que mientras algunos consideran adecuadas las sanciones actuales, la mayoría percibe una falta de equilibrio entre la gravedad del delito y la severidad de la pena impuesta, lo que resalta la necesidad de revisar y ajustar las políticas de sanción para garantizar que se ajusten al principio de proporcionalidad.

Tercera pregunta: ¿Cree usted que el conducir sin haber obtenido la licencia es una contravención grave?

GRÁFICO 3



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

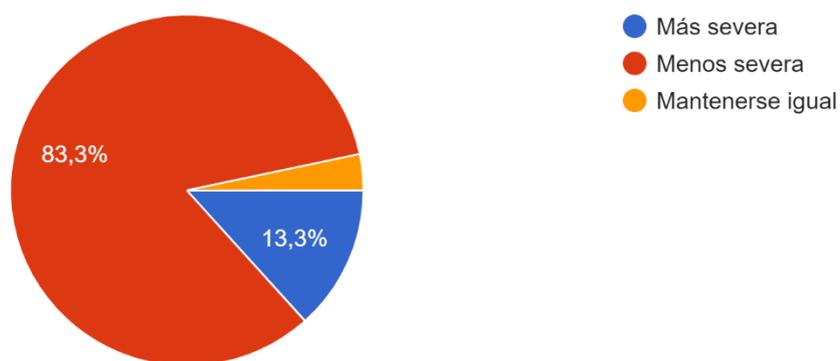
Del total de la población encuestada (30 personas), el 26,7% correspondiente a 8 personas considera que el conducir sin haber obtenido la licencia es una contravención grave, mientras que el 73,3% que corresponde a 22 encuestados, considera que esta contravención no es grave, sino leve.

Análisis:

Estos resultados muestran que, si bien la población considera que la conducción sin licencia es un problema importante en nuestra sociedad, la mayoría no considera que deba considerarse como una falta grave. En ese sentido, se entiende que las contravenciones de tránsito graves son aquellas que implican un mayor riesgo para la seguridad vial o que representan una violación más significativa de las normas de tránsito, por lo que en el Ecuador las contravenciones graves se encuentran subclasificadas desde las de primera hasta las de tercera clase, que se encuentran establecidas a partir del artículo 386 hasta el 388 del Código Orgánico Integral Penal (2014), que implican el cometimiento de infracciones más peligrosas que atentan con los bienes protegidos del Estado. Por otro lado, las contravenciones leves, son un tipo de infracciones que, a pesar de constituir una violación de las normas de tránsito, se consideran menos graves en comparación con las infracciones graves, por lo que acarrearán una sanción más baja y estas se subclasifican en las de cuarta, quinta, sexta y séptima clase, establecidas a partir del artículo 389 al 392 idibem; que, si bien implican una violación de las normas de tránsito, no representan un riesgo significativo para la seguridad vial o la integridad de otras personas en la vía.

Cuarta pregunta: ¿Cree usted que la sanción de pena privativa de libertad por conducir sin haber obtenido la licencia debería ser más severa, menos severa o mantenerse igual?

GRÁFICO 4



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 13,3% correspondiente a 4 personas considera que la sanción de pena privativa de libertad por conducir sin haber obtenido la licencia debería ser más severa; el 3,3% correspondiente a 1 persona considera que esta pena debería ser más severa; sin embargo, el 83,3% de la población encuestada que corresponde a 25 encuestados considera que la pena privativa de libertad debería ser menos severa para esta contravención.

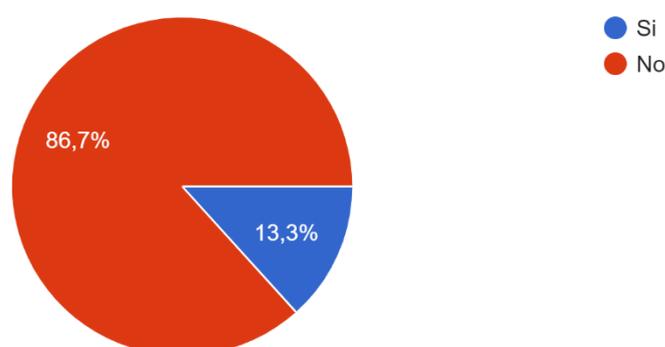
Análisis:

Estos resultados reflejan la opinión de la ciudadanía acerca de que la pena privativa de libertad en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia debería ser menos severa, entendiendo que la pena privativa de libertad, según lo manifestado por Mir Puig (2020) es una sanción penal que consiste en la reclusión de una persona en un centro penitenciario por un tiempo determinado por la ley, como consecuencia de la comisión de un delito, que tiene varios objetivos como la retribución, la disuasión, la incapacitación y la rehabilitación del delincuente.

En suma, estos resultados indican que la mayoría de la ciudadanía considera excesiva la pena privativa de libertad para la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, lo que lleva a reflexionar sobre la adecuación de las penas actuales en relación con la gravedad del delito.

Quinta pregunta: ¿Considera usted que la pena privativa de libertad como sanción para quienes conducen sin haber obtenido la licencia es efectiva?

GRÁFICO 5



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 13,3% correspondiente a 4 personas considera la pena privativa de libertad como sanción para quienes conducen sin haber obtenido la licencia SI es efectiva; mientras que el 86,7% que corresponde a 26 encuestados considera que la prisión NO es efectiva para este tipo de contravención.

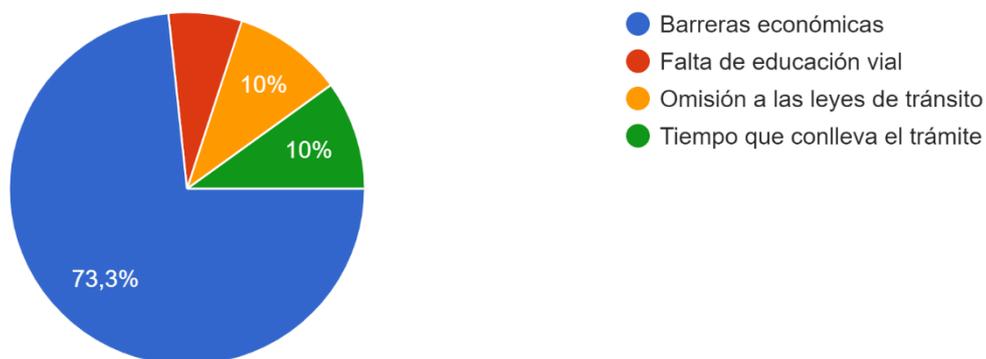
Análisis:

Estos resultados reflejan la inconformidad de la población respecto a la efectividad de la prisión como sanción en caso de conducir sin haber obtenido la licencia, en este sentido Garland (1990) menciona que la pena privativa de libertad busca castigar al delincuente por el delito cometido, reflejando la gravedad de la infracción, en donde el objetivo, según Cullen & Gendreau (2000) es intentar reformar al delincuente para que pueda reintegrarse a la sociedad como un ciudadano respetuoso de la ley tras el cumplimiento de su condena.

En síntesis, este resultado cuestiona la idoneidad de la pena privativa de libertad en caso de conducir sin haber obtenido la licencia, sugiriendo que no cumple eficazmente con sus objetivos, ya que dada la naturaleza de la infracción, la prisión no es la sanción más adecuada para que se cumpla con su finalidad.

Sexta pregunta: ¿Cree usted que la falta de acceso a la licencia de conducir es debido a barreras económicas, falta de educación vial, por omisión de las leyes de tránsito o por el tiempo que conlleva el trámite?

GRÁFICO 6



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 10% equivalente a 3 personas considera que la falta de acceso a la licencia de conducir es por omisión de las leyes de tránsito, del mismo modo, otro 10% considera que es debido al tiempo que conlleva el trámite, el 6,7% correspondiente a 2 encuestados considera que es por falta de educación vial; sin embargo, el 73,3% que equivale a 22 encuestados considera que la población lo logra acceder a la licencia de conducir debido a barreras económicas.

Análisis:

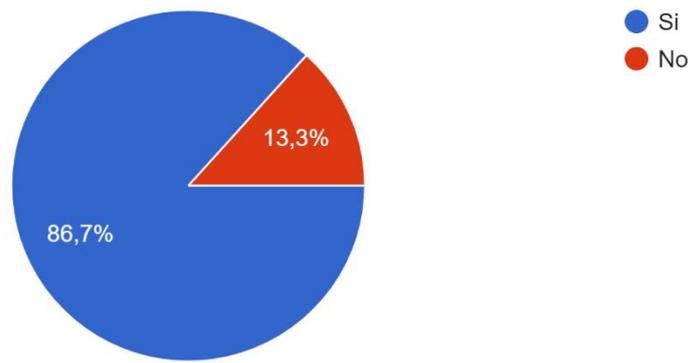
Estos resultados logran plasmar que el principal inconveniente por el que la ciudadanía no accede a la licencia de conducir es por barreras económicas, que pueden incluir los costos directos e indirectos asociados con el proceso de obtención de la licencia.

Un ejemplo de ello es que en la actualidad, según la nueva tarifa establecida por la Agencia Nacional de Tránsito (2024) respecto al costo mínimo que podrán cobrar las escuelas de conducción autorizadas para obtener la licencia de conducir tipo B (Sportman) bordea los \$164 dólares, adicional a ello el costo del examen psicossensométrico que cuesta alrededor de \$20 dólares (este valor podría aumentar de acuerdo a las normas de cada escuela); y, finalmente el costo del trámite para sacar la licencia por primera vez será de \$68 dólares más el valor de la comisión de la entidad financiera.

Todo este trámite para obtener por primera vez la licencia de conducir bordea los \$255 dólares, cifra que en nuestra actualidad representa un alto costo para muchas familias ecuatorianas, teniendo en consideración que el SBU es de \$460 dólares.

Séptima pregunta: ¿Considera usted que existen circunstancias atenuantes que deberían considerarse al imponer una pena por conducir sin haber obtenido la licencia?

GRÁFICO 7



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 13,3% equivalente a 4 personas considera que NO existen circunstancias atenuantes que deberían considerarse al imponer una pena por conducir sin haber obtenido la licencia; mientras que el 86,7% que equivale a 26 encuestados considera que SI existen circunstancias que deberían ser consideradas como atenuantes al imponer una sanción para este tipo de contravención.

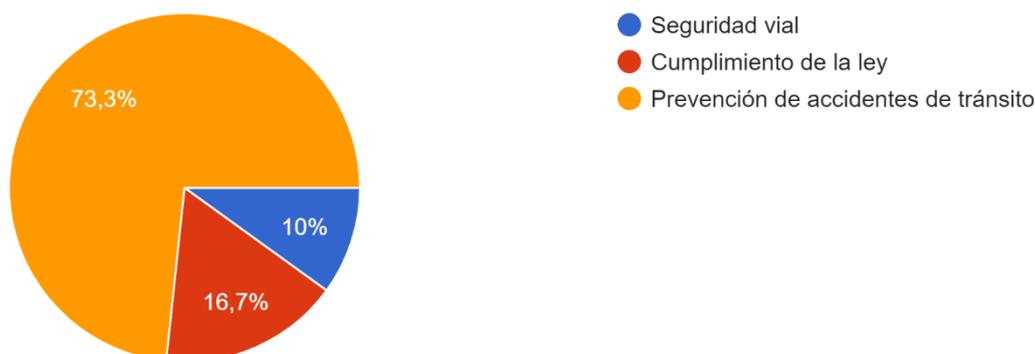
Análisis:

Este resultado refleja que la mayoría de la población cree que si deberían considerarse ciertas circunstancias como atenuantes al momento de imponer una pena en caso de conducir sin haber obtenido la licencia. En base a esto, Mir Puig (2020) menciona que las atenuantes son factores o circunstancias que disminuyen la responsabilidad penal del acusado y pueden reducir en parte la pena a imponerse; además, estas circunstancias pueden estar relacionadas con la persona del delincuente, las condiciones en las que cometió el delito o las consecuencias del mismo.

Así pues, este resultado indica que la mayoría de la población opina que se deberían considerar ciertas circunstancias atenuantes al imponer la pena por conducir sin haber obtenido la licencia, sugiriendo que la justicia debe ser flexible, tomando en cuenta el contexto individual de cada infracción.

Octava pregunta: ¿Cuál cree usted que debería ser el propósito más importante para sancionar a quienes conducen sin licencia?

GRÁFICO 8



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 10% equivalente a 3 personas considera que el propósito más importante para sancionar a quienes conducen sin licencia es la seguridad vial, por otro lado, el 16,7% que equivale a 5 encuestados considera que el propósito más importante debería ser el cumplimiento de la ley; sin embargo el 73,3% correspondiente a 22 encuestados considera que el motivo más importante para sancionar a este tipo de contraventores es la prevención de accidentes de tránsito.

Análisis:

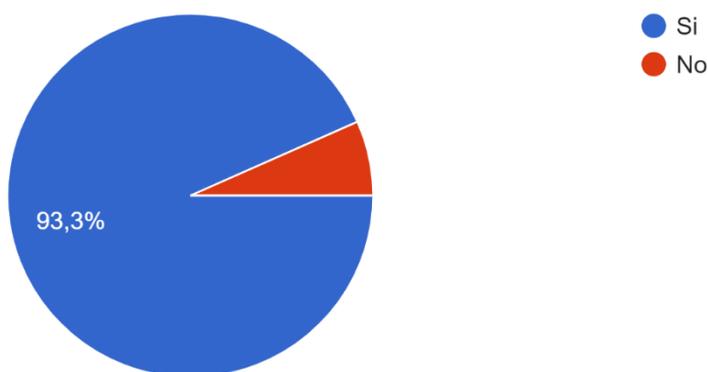
Este resultado sugiere que la mayoría de la población considera que la prevención de accidentes de tránsito es el principal motivo para sancionar a quienes conducen sin haber obtenido la licencia. Con relación a ello, la Organización Mundial de la Salud (2002) hace referencia a la prevención como aquellas medidas y estrategias implementadas para reducir o eliminar el riesgo de que ocurran eventos adversos, protegiendo así la salud, seguridad y bienestar de las personas y la sociedad en general. En ese sentido, la OMS (2018) establece que el sancionar a conductores sin licencia busca principalmente reducir la probabilidad de accidentes de tránsito, al asegurar que todos los conductores en las vías públicas posean la capacitación, conocimientos y habilidades necesarias para operar un vehículo de manera segura.

En definitiva, el presente resultado demuestra que la mayoría de la población cree que el principal motivo para sancionar a quienes conducen sin haber obtenido la

licencia es la prevención de accidentes de tránsito, lo que corrobora lo dicho por la OMS, promoviendo un entorno vial más seguro y responsable.

Novena pregunta: ¿Cree usted que la sanción por conducir sin licencia debería incluir medidas de educación vial?

GRÁFICO 9



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 6,7% equivalente a 2 personas considera que la sanción por conducir sin licencia NO debería incluir medidas de educación vial, mientras que el 93,3% correspondiente a 28 encuestados considera que SI se deben incluir este tipo de medidas.

Análisis:

Este resultado sugiere que la mayoría de la población cree conveniente que se incluyan medidas de educación vial en la sanción por conducir sin haber obtenido la licencia. En este sentido Peden (2004) se refiere a la educación vial como el proceso de enseñanza y aprendizaje destinado a proporcionar a los individuos los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para una conducta segura y responsable en la vía pública; lo que, para Roberts (2010) ayudaría de manera muy importante a los infractores para que puedan entender las normas de tránsito y las consecuencias de sus acciones u omisiones, fomentando un cambio positivo en su comportamiento. Es decir, las medidas de educación vial pueden servir como una estrategia integral que busca educar y prevenir futuras infracciones.

En suma, este resultado muestra que la población es consciente de que la educación vial sería fundamental como parte de las sanciones para quienes conducen sin haber obtenido la licencia, lo que incluso podría prevenir futuras infracciones y contribuye a que los conductores sean más conscientes y responsables en su accionar.

Décima pregunta: ¿Qué medidas preventivas considera usted que podrían reducir la incidencia de personas que conducen sin haber obtenido la licencia de conducir?

GRÁFICO 10



Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Población en general

Interpretación:

Del total de la población encuestada (30 personas), el 13,3% equivalente a 4 personas considera que los programas de educación vial accesibles y asequibles para todos los ciudadanos podría reducir la incidencia de personas que conducen sin licencia; así mismo, el 13,3% equivalente a 4 encuestados considera que las campañas de concientización sobre la importancia de obtener la licencia de conducir ayudaría a reducir este problema; mientras que el 6,7% equivalente a 2 encuestados considera que un mayor control y supervisión por parte de las autoridades de tránsito ayudaría a controlar este inconveniente; sin embargo, el 50% que equivale a 15 encuestados considera que los incentivos económicos o beneficios para que los ciudadanos obtengan su licencia de manera legal y responsable contribuiría como medida preventiva para reducir la incidencia de personas que conducen sin haber obtenido la licencia de conducir. El porcentaje restante, es decir, el 16,7% que corresponde a 5 encuestados considera que todas estas opciones antes mencionadas podrían contribuir a la disminución de este problema.

Análisis:

Este resultado demuestra que la población considera que los incentivos económicos y beneficios para que la población obtenga la licencia de conducir de manera legal y responsable podría reducir el cometimiento de esta contravención. Es así que los incentivos económicos, para Frey y Jegen (2001) son mecanismos financieros que buscan motivar comportamientos específicos en individuos o entidades, promoviendo acciones deseables a través de recompensas. En ese mismo sentido, Elvik y Vaa (2004) mencionan que los incentivos económicos podrían reducir la cantidad de personas que optan por conducir sin licencia, ya que la obtención de la licencia sería más accesible y atractiva para la ciudadanía.

En síntesis, este resultado muestra que la población considera que los incentivos económicos y beneficios podrían ser efectivos para reducir el número de personas que conducen sin licencia, lo que resulta en una estrategia eficaz y pragmática para abordar este problema, reduciendo, en cierta medida, la tentación de conducir sin este documento habilitante.

6.2.Resultados de las entrevistas

- a) **Entrevistados:** Jueces de la Unidad Penal de Loja
- b) **Fiabilidad:** Las personas entrevistadas son Jueces de la Unidad Penal de Loja, quienes tienen pleno conocimiento sobre las contravenciones de tránsito; además se han desempeñado en la materia de análisis aproximadamente más de 20 años.

Tabla 2 Resultados de las entrevistas a especialistas en la materia de investigación

PREGUNTAS	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2	ENTREVISTADO 3	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN
1. ¿Cuál es su percepción sobre la proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la respectiva licencia?	Dentro de la proporcionalidad las penas tenemos previamente determinadas en la ley objetiva, en este caso el COIP, respecto a la proporcionalidad consideramos que el legislador bien hizo al imponer una pena privativa de libertad de 3 días, una multa de 1 SBU y la detención del vehículo a la persona que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducir.	Es un principio constitucional la proporcionalidad de las penas, que debería observarse en todos los casos, incluido este. En esta contravención considero que la sanción no es proporcional.	Siempre se debe aplicar el principio de proporcionalidad, especialmente en lo que lleva implícito sanciones privativas de libertad, en este caso, la ley de tránsito no puede estar exenta de aquello. El art. 386 numeral 1 del COIP establece sanciones o contravenciones de tránsito de primera clase para las personas que conduzcan sin haber obtenido la licencia e impone una pena privativa de 3 días, la multa de 1 SBU y la detención del vehículo. Considero que	De los 3 entrevistados, uno de ellos considera que es proporcional la sanción en la contravención de tránsito por conducir sin la respectiva licencia; mientras que los otros 2 entrevistados considera que esta sanción no es proporcional. Alexy (2002) menciona que, los principios constitucionales son normas básicas que buscan orientar y fundamentar el ordenamiento jurídico de un Estado, en donde se ven reflejados valores esenciales como la justicia, la igualdad, la libertad, y el

como está estructurada la pena, no se está aplicando el principio de proporcionalidad, toda vez que el acto que ejecuta el conductor de conducir sin haber obtenido la licencia no es como para que este obtenga 3 días de pena privativa de libertad, considero de que en vez de esa pena privativa de libertad se puede optar por una pena alternativa como es el trabajo comunitario, en lugar de 3 días de prisión que sean 3 días de ayuda comunitaria. Considero que la multa si debe ser superior, no solo un SBU, sino de 2 SBU, esto por cuando en ocasiones las penas pecuniarias son más efectivas para evitar que se vuelvan a cometer estas infracciones, que en sí una pena privativa de libertad. Por estas circunstancias considero que **no hay** respeto a los derechos humanos. En ese sentido, la proporcionalidad es un principio constitucional; es decir, se encuentra establecido en la Constitución de la República del Ecuador y es de obligatorio cumplimiento. Con base a ello, el art. 76.6 de la CRE establece que en todo proceso que se determinen derechos y obligaciones, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá la garantía de proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones ya sean penales, administrativas o de otra naturaleza. Con todo lo expuesto, considero que es fundamental que las políticas y las decisiones legales estén en relación con el principio de proporcionalidad,

			<p>proporcionalidad en cuanto a la pena por el acto que ejecuta el conductor de conducir sin tener la licencia de conducir.</p>	<p>en garantizando así un sistema de justicia equitativo, eficaz y justo. La divergencia de opiniones entre los entrevistados subraya la necesidad de una evaluación constante de la implementación de las leyes y políticas públicas, asegurando que las sanciones sean vistas como equitativas y adecuadas por toda la sociedad. Este enfoque no solo refuerza el Estado de Derecho, sino que también fomenta la confianza en el sistema judicial y en las instituciones encargadas de hacer cumplir la ley.</p>
<p>2. ¿Cómo evalúa usted la efectividad de las sanciones actuales para disuadir a las personas que conducen sin haber</p>	<p>Consideramos que la norma es efectiva, la pena es proporcional, no olvidemos que el conducir sin licencia podemos llegar a cometer delitos de impericia, inclusive causar la muerte de los transeúntes porque la</p>	<p>Considero que esta pena no ha sido efectiva. Esto debería ser un asunto de consciencia, no de pena; para que el mismo conductor al saber que no está autorizado debería abstenerse de conducir.</p>	<p>Las sanciones siempre tratan de evitar o persuadir de que se cometan estos actos, yo pienso que lo que mas evita que estos actos se lleguen a cometer es justamente que tengamos en las escuelas y colegios programas de</p>	<p>De los 3 entrevistados, uno de ellos considera que la sanción actual para disuadir a quienes conducen sin licencia es efectiva; mientras que los otros 2 entrevistados consideran que esta</p>

**obtenido
licencia?**

la persona que conduce un vehículo sin haber obtenido la licencia no estaría capacitada porque no está autorizada para circular libremente, y estaría embarcada dentro de una pena privativa de libertad por infringir este deber objetivo de cuidado.

responsabilidad de conductores y peatones, y saber que efectivamente conducir sin haber obtenido la licencia constituye una contravención, por ello yo pienso que la educación es un factor muy importante para que estos actos no se cometan dentro de la sociedad. Acotando, considero que la efectividad sería eso, más que incluso las mismas penas, las mismas multas y las mismas sanciones, por lo que actualmente esta sanción **no es efectiva.**

sanción no logra cumplir su fin. Es así que, para Parker (1996) las sanciones pueden disuadir temporalmente a los conductores de cometer infracciones, pero la educación y la concienciación tienden a generar cambios de comportamiento más duraderos al fomentar la responsabilidad y una comprensión más profunda de las consecuencias de las acciones imprudentes. Así mismo, Harré (2000) hace referencia a ello, mencionando que al promover una mayor conciencia sobre la importancia de las normas de tránsito, se fomenta un sentido de responsabilidad personal y social; ya que, al ser los conductores conscientes de los riesgos y las consecuencias de sus acciones son más

propensos a comportarse de manera segura y respetuosa en las vías. En síntesis, es de gran relevancia implementar enfoques integrados que incluyan tanto sanciones efectivas como programas educativos y campañas de concientización. Este enfoque podría promover una cultura de responsabilidad y respeto hacia las normas de tránsito a largo plazo.

3. ¿Considera usted que al sancionar con pena privativa de libertad la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, tomando en cuenta la actual crisis carcelaria, se está

Consideramos que no, no se atentaría contra la dignidad humana de ninguna naturaleza; mas bien por el contrario con esta pena si consideramos que es ínfima apenas son 3 días, pero esa a lo mejor puede servir de escarmiento para que la persona que conduzca un vehículo sin estar autorizado para la próxima ocasión que vaya a conducir su vehículo tiene

Creo que si, porque actualmente el sistema carcelario está colapsado lo que de cierto modo atenta contra la dignidad humana de quienes cometen esta contravención.

Por supuesto que sí, todos sabemos la crisis carcelaria que está atravesando nuestro país y que una persona vaya detenida por una contravención que es netamente culposa sin duda alguna que se está atentando contra la dignidad humana, dado el acto simple de conducir sin licencia de conducir.

De los 3 entrevistados, uno de ellos considera que al sancionar con pena privativa de libertad este tipo de contravención no se está atentando contra la dignidad humana del infractor; mientras que los otros 2 entrevistados consideran que la prisión si atenta contra la dignidad humana de estas personas, coincidiendo en que el motivo de ello es la crisis

atentando contra la dignidad humana? que meditar 2 veces, porque nuevamente sería motivo de una nueva sanción.

carcelaria actual que atraviesa el Ecuador. Respecto a la dignidad humana, Griffin (2008) menciona que es aquel valor intrínseco y respeto inherente que posee cada individuo por su condición de ser humano, estableciendo que todos los seres humanos deben ser tratados con respeto y consideración, sin discriminación ni humillación. En referencia a la crisis carcelaria en el Ecuador, esta se debe a varios factores, entre ellos: la sobrepoblación, las condiciones deplorables de las instalaciones, la violencia entre bandas y la falta de recursos adecuados para la rehabilitación y reinserción social. Las cárceles ecuatorianas, según lo manifestado por el Servicio Nacional de

Atención Integral a Personas Adultas Privadas de Libertad y a Adolescentes Infractores (2021) han operado consistentemente por encima de su capacidad, lo que resulta en condiciones de hacinamiento, con una sobrepoblación significativa que intensifica otros problemas. De la misma manera, la Organización Mundial de las Naciones Unidas (2021) hace referencia a que la crisis carcelaria representa una violación grave de los derechos humanos de quienes se encuentran detenidos, debido a las condiciones inhumanas y degradantes, que junto con la violencia endémica, contravienen las normas internacionales de tratamiento de los presos. Esta consideración se basa en que no es correcto que

una persona vaya detenida por una contravención que es netamente culposa, entendiendo la culpa, según lo manifestado por García (2018) como la falta de diligencia o cuidado que resulta en un daño o resultado ilícito, ya que en este caso, a diferencia del dolo, la persona no tiene la intención de causar el daño, pero su negligencia, imprudencia o impericia lleva a que ocurra.

En Síntesis, esta discusión sobre la pena privativa de libertad para contravenciones de naturaleza culposa como conducir sin haber obtenido la licencia debe considerar cuidadosamente el principio de proporcionalidad; ya que la prisión por contravenciones culposas podría considerarse

excesivo y no beneficia al infractor y reintegración social, por lo que es sumamente importante que se exploren otras alternativas que promuevan la responsabilidad sin menoscabar la dignidad y los derechos fundamentales de los infractores, garantizando un sistema de justicia equitativo y conforme a los principios universales de derechos humanos.

<p>4. ¿Cuál es su perspectiva sobre el acceso a la licencia de conducir y las posibles barreras que enfrentan algunas personas para obtenerla?</p>	<p>Consideramos que barreras no existen, mas bien todo está determinado en la norma de la ley de tránsito, reglamento y para ello tenemos algunos tipos de licencia, como la licencia tipo B que sería una licencia sportman, para la cual necesitamos únicamente acceder a una escuela de conducción, aprobar el curso y obtener la licencia tipo B, y no nos</p>	<p>En mi experiencia, no creo que hayan “barreras” como tal; sino más bien la demora en la realización del trámite dificulta que las personas accedan de manera oportuna a obtener la licencia de conducir.</p>	<p>Lo complicado de nuestro sistema es lo engorroso, lo trabado para obtener una licencia de conducir, a tal punto que si uno va a renovar o a sacar la licencia por primera vez, el cupo nos dan después de 3 meses, 5 meses, medio año, el sistema se traba o se daña, entonces debemos partir de que nuestro sistema en Ecuador es muy engorroso, muchas</p>	<p>De los 3 entrevistados, uno de ellos considera que no existe ningún tipo de barreras para que las personas puedan obtener su licencia de conducir; sin embargo, los otros 2 entrevistados consideran que si existen ciertos impedimentos que dificultan el acceso a la licencia, debido a que el sistema en el Ecuador es muy engorroso, lo que</p>
--	---	--	--	--

olvidemos que para obtener la licencia tipo C, tipo E, tipo D y demás tipos para ello tenemos los sindicatos de choferes que tienen las puertas abiertas para que la persona que necesite obtener un título para poder circular y conducir; consecuentemente, por ello considero que **no hay ningún impedimento**, no hay ninguna situación que menoscabe el derecho que tiene la persona para poder acceder a adquirir u obtener una licencia de conducción.

trabas ponen para obtener la licencia de conducir, cuando esto incluso obteniendo ya las herramientas tecnológicas todo puede ser en línea, ingresar los documentos, pagar en línea, etc, y esto sería mucho más fácil para la ciudadanía. Considero que **si hay barreras** para obtener la licencia de conducir pero obviamente también hay las formas de facilitarlo como sería utilizar 100% las herramientas tecnológicas y a través de estas subir todos los documentos y requisitos para obtener la licencia de conducir, lo cual implicaría que la persona ni siquiera tenga que moverse de su lugar de trabajo o moverse de su casa, simplemente ir a obtener los documentos e irlos subiendo al sistema.

demora la realización de dicho trámite.

En la actualidad, en la ciudad de Loja, el turno en la Agencia Nacional de Tránsito para acercarse a rendir el examen para la obtención de la licencia por primera vez, se tarda aproximadamente 50 días calendario.

Con todo lo expuesto, se puede decir que esta situación no solo refleja una burocracia significativa, sino que también puede afectar la capacidad de las personas para cumplir con las normas de tránsito de manera rápida y efectiva.

Por ello, es necesario mejorar el acceso al proceso de obtención de licencias de conducir, reduciendo los tiempos de espera para que las personas cumplan con los requisitos necesarios, lo cual contribuiría a

<p>5. ¿Qué medidas considera usted que podrían mejorar el sistema de justicia en materia de tránsito para abordar de manera más efectiva la conducción sin haber obtenido la licencia?</p>	<p>A mi criterio, las medidas principalmente serían la educación, debería existir educación tanto a nivel primario, secundario y por que no decir superior, porque con la educación se logra los objetivos y a lo mejor evitaríamos que personas con desconocimiento que puedan influir o cometer este tipo de delitos, ya sea por imprudencia, impericia o inobservancia como es en este caso conducir sin haber obtenido la licencia, ponemos en riesgo la vida de los transeúntes.</p>	<p>Creo que la educación vial es esencial para abordar de manera efectiva todo tipo de infracción de tránsito, tanto para conductores como peatones.</p>	<p>Como lo indiqué anteriormente, mas que mejorar el sistema de justicia en materia de tránsito, debería haber una capacitación desde la escuela, que sea parte de un programa educativo: qué es un conductor, que es un peatón, cuáles son las señales de tránsito; es decir debe haber una verdadera educación vial para que incluso los niños desde pequeños sepan cuales son las reglas de juego en materia de tránsito. Por ello considero que debe existir una formación a nivel educativo y desde ahí podemos partir para que nosotros como ciudadanos cumplamos a cabalidad con las reglas de tránsito, tanto como peatón como conductor.</p>	<p>disminuir el número de conductores sin licencia.</p> <p>En la presente pregunta, los 3 entrevistados coinciden en que la medida principal para mejorar el sistema de justicia en materia de tránsito para abordar de manera más efectiva la conducción sin licencia sería educación vial.</p> <p>Esta educación vial, para Peden (2004) hace referencia al conjunto de conocimientos, habilidades y actitudes que los individuos deben adquirir para comportarse de manera segura y responsable en la vía pública.</p> <p>Es así que para Roberts (2010), la educación vial desempeña un papel muy importante en la prevención de accidentes de tránsito, ya que promueve comportamientos seguros</p>
---	--	---	--	--

entre los conductores y peatones. Según la Organización Mundial de la Salud (2004), la implementación de programas efectivos de educación vial puede reducir significativamente la incidencia de accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Con todo lo expuesto, se puede concluir que la coincidencia entre los entrevistados sobre la importancia de la educación vial como medida principal para mejorar el sistema de justicia en materia de tránsito es significativa y refleja un consenso sobre la efectividad de este enfoque.

Por ello, es evidente que el invertir en programas educativos sobre seguridad vial puede abordar de manera anticipada y preventiva

comportamientos de riesgo como la conducción sin haber obtenido licencia; por lo que se considera crucial que las políticas públicas incorporen estos descubrimientos para diseñar estrategias completas que no solo impongan sanciones, sino que también eduquen y promuevan conductas responsables desde una edad temprana, contribuyendo a la formación de conductores responsables y conscientes de su entorno.

Autor: Tamara Madelayne Muñoz Flores

Fuente: Jueces de la Unidad Penal de Loja

7. Discusión.

Esta sección tiene como objetivo exponer y describir los datos obtenidos en la investigación, para posteriormente interpretar y contrastar con la teoría, el estado de la cuestión y la propia investigación (Universidad Nacional de Loja, 2022), por lo cual se procede a realizarla de la siguiente manera:

7.1. Contrasta los resultados con estudios previos.

7.1.1. Desproporcionalidad en la pena aplicable a la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia.

Los resultados obtenidos dentro de la presente investigación han logrado demostrar que no existe proporcionalidad respecto a la pena de la contravención de tránsito establecida en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal. Es así que un estudio que demuestra aquello es el de Rojas (2008) en donde hace referencia al principio de proporcionalidad, mencionando que ello implica comparar dos aspectos: el medio y el fin; por lo que, en un sentido amplio, requiere que las medidas restrictivas de derechos estén contempladas en la ley y sean necesarias para alcanzar los objetivos legítimos de una sociedad democrática. Además, señala que la pena establecida por el legislador para un delito debe ser acorde con la importancia social del acto cometido. Es por ello que no deben permitirse sanciones o medidas de seguridad que sean excesivas o irracionales en relación con la prevención del delito; es decir, la pena no deberá ser exagerada, sino proporcional al delito y se medirá con base a la importancia social del hecho.

Esta reflexión subraya la importancia de equilibrar las medidas punitivas con los objetivos legítimos de una sociedad democrática; así mismo se destaca la necesidad de que las penas sean proporcionales, evitando excesos y asegurando que la respuesta penal esté alineada con la gravedad del delito y su impacto social, por lo que es esencial que las sanciones no solo cumplan con el principio de legalidad, sino que también sean justas y razonables, promoviendo así la confianza en el sistema judicial y asegurando que la justicia no se convierta en un instrumento de arbitrariedad o abuso. Es así que la proporcionalidad en las penas no solo protege los derechos fundamentales, sino que también fortalece la legitimidad del sistema penal y contribuye a una sociedad más equitativa y justa.

Del mismo modo, otro estudio que examinó dicha proporcionalidad es el realizado por Immanuel Kant dentro de "La metafísica de las costumbres" y su influyente "Crítica de la razón práctica"; en donde el menciona que la justicia demanda que las penas aplicadas por un delito

sean proporcionales a la gravedad de ese acto ilícito. En el contexto de las penas, argumenta que la proporcionalidad es crucial para asegurar que las acciones humanas sean tratadas con igual consideración y respeto. Es así que, las penas deben ser proporcionales en el sentido de que reflejen adecuadamente la gravedad del delito cometido, asegurando así que la pena sea justa; ni excesiva ni insuficiente.

Esta perspectiva sobre la proporcionalidad en las penas, como se expone en las antes mencionadas obras subraya un principio fundamental en la justicia penal: las penas deben ser justas y reflejar adecuadamente la gravedad del delito, lo que recuerda que la proporcionalidad no solo es un imperativo moral, sino también una garantía de que todos los individuos serán tratados con igual consideración y respeto. Este enfoque filosófico es esencial en la práctica jurídica contemporánea, ya que promueve un sistema de justicia que evita tanto el exceso como la insuficiencia en la imposición de sanciones; ya que, al asegurar que las penas sean proporcionales no solo refuerza la justicia, sino que también mantiene la confianza pública en el sistema legal, protegiendo así los derechos fundamentales y promoviendo una sociedad más equilibrada y justa.

En ese mismo contexto, otro estudio acerca de la proporcionalidad de las penas es el de la Corte Constitucional del Ecuador que, como máximo órgano de control, interpretación y administración de la justicia Constitucional, en el ejercicio de sus funciones implementa y hace uso del Test de Proporcionalidad con fundamento en la progresividad de los derechos y con el objetivo de establecer los parámetros y directrices para garantizar que las penas sean estrictamente proporcionales, así como fijar los límites de su aplicación para lo cual emite guías y reglas para su debida aplicación.

Por ello, en la sentencia No. 009-17-SIN-CC en el juicio No. 0011-16-IN con respecto a la proporcionalidad se hace referencia a que el denominado principio de proporcionalidad “se configura en una primera aproximación como una garantía de las personas frente a toda actuación de las administraciones públicas que entrañe una restricción del ejercicio de derechos” (pág. 27); esto respalda la teoría de que la pena impuesta en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia es desproporcional, ya que incluye una triple sanción que es el pago de 1SBU, la detención del vehículo y la prisión de 3 días, lo que se considera exagerado y desmedido para ser una conducta de carácter culposo.

Otro estudio que permite verificar la desproporcionalidad de pena en la contravención de tránsito que es objeto de estudio, del art. 386 num. 1 del COIP, es el de Caiza Gallegos

(2023), que en su parte pertinente realiza el test de proporcionalidad, analizando cada subprincipio como son: el de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto, demostrando, en su primer punto que la sanción a imponer si cumple con el principio de idoneidad, ya que existe una relación positiva entre la medida legislativa y el fin decir que las penas que se establezcan el ordenamiento jurídico permitan cumplir fines de utilidad social y que estos sean constitucionalmente legítimos.

El segundo filtro a analizarse fue el subprincipio de necesidad, que según el análisis no se cumple, ya que esto implica realizar una comparación de la medida legislativa que en comparación con otras medidas sea menos lesiva y que permita el cumplimiento de los fines constitucionalmente establecidos en beneficio de la sociedad; por lo que se establece que existen medidas menos lesivas que la prisión para lograr el fin propuesto; es decir “la restricción al derecho afectado es injustificadamente excesiva si pudo haberse evitado a través de un medio alternativo menos lesivo o restrictivo” (Clericó, 2018)

A pesar de no cumplir con este segundo parámetro, es necesario continuar con el análisis del tercer filtro, que corresponde al subprincipio de proporcionalidad en sentido estricto, que, por los puntos antes mencionados no podría cumplirse, ya que el daño que se produce a los derechos fundamentales del infractor sobrepasa al daño que se quiere evitar y que por tanto el perjuicio es inadecuado y no aporta para el cumplimiento de los fines constitucionalmente legítimos en beneficio de la sociedad.

Por lo que, en vista de que no se comprueba el justo equilibrio entre el derecho lesionado y la medida legislativa, la pena será arbitraria en razón del perjuicio que se ocasiona al condenado. Como lo es en este caso de análisis, que la pena establecida en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia no cumple con los presupuestos del principio de proporcionalidad, basándose tanto en definiciones, como en jurisprudencia y estudios previos de temas relacionados con este trabajo de investigación, lo que permite demostrar y comprobar que existe esta desproporcionalidad antes mencionada.

7.2. Calidad de la metodología

Dentro de la presente investigación se utilizó el método empírico, que contribuyó significativamente al proporcionar datos concretos y observaciones directas que respaldan la problemática planteada, a través de la recolección de datos reales gracias a un enfoque mixto, esto es la aplicación de encuestas y entrevistas permitiendo la recolección de datos de la población y de expertos (jueces en este caso) sobre la percepción de la pena privativa de libertad

y su efectividad como medida disuasoria. Además, ayudó a la identificación de problemas y preocupaciones reales en la sociedad respecto a la conducción sin licencia, lo que incluye la percepción de la severidad de las penas, la crisis carcelaria y la necesidad de enfoques más integrales que incluyan educación y concientización.

Del mismo modo, el método deductivo fue relevante dentro esta investigación porque, a partir de conocimientos generales que pretenden investigar el todo, permitió llegar a conclusiones específicas y racionales sobre la proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia. Así, se inició con análisis del principio de proporcionalidad y sobre cómo se lo aplica a la pena por esta contravención de tránsito; por consiguiente, se analizó el marco legal y normativo que rige las contravenciones de tránsito, lo que ayuda a evaluar si las sanciones son adecuadas en relación con la gravedad del delito y la efectividad de la pena como medida disuasoria. En suma, este método permitió formular hipótesis, analizar normativas, evaluar resultados, desarrollar conclusiones, estructurar argumentos y reforzar teorías existentes.

De igual manera, el empleo del método descriptivo ha sido esencial dentro de la investigación, ya que contribuyó a la recopilación, análisis y presentación de información de manera detallada y sistemática, a través de datos sobre las sanciones impuestas, la percepción de los jueces y la opinión de los ciudadanos sobre la proporcionalidad de las penas, además de examinar y describir las normativas legales que rigen las contravenciones de tránsito, lo que ayuda a identificar las características y limitaciones de la legislación vigente, esto mediante la utilización de tablas, gráficos y descripciones detalladas para ilustrar los hallazgos encontrados, lo que ayuda a que la información sea más accesible y comprensible.

De este modo, y gracias a la aplicación de encuestas y entrevistas se permitió una recolección de datos suficiente a través de elementos cualitativos y cuantitativos muy importantes y relevantes dentro de este tema de estudio, permitiendo una comprensión profunda acerca de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, y la pena a aplicarse dentro de la misma, teniendo en consideración la triple sanción que se aplica a estos contraventores; además, la percepción de la ciudadanía acerca de esta, los motivos por los que las personas no adquieren de manera oportuna este documento esencial quienes conducen, la apreciación acerca de si la pena privativa de libertad cumple con la finalidad establecida por el legislador y sobretodo las posibles alternativas a la prisión dentro de la pena establecida en el Código Orgánico Integral Penal para esta falta de carácter culposo.

Considero menester realizar una acotación referente a la elaboración del cuestionario para las entrevistas, esto en vista de que, al momento de realizar el análisis e interpretación de las mismas, se detectó una debilidad en cuanto a la formulación de una de estas preguntas ya que no se dio una respuesta adecuada, concluyendo que fue debido a la errónea formulación de esta interrogante, por lo que se tuvo que suprimir la misma, recomendando que para futuras investigaciones o trabajos se debe estructurar de manera correcta los formularios.

7.3.Respuesta a las preguntas de investigación.

Tras la realización de la presente investigación, se ha logrado un contraste y análisis de la información y resultados recolectados, a través de las técnicas de investigación aplicadas, es decir, a través de la aplicación de encuestas y entrevistas, se puede dar respuesta tanto al objetivo general como a los específicas de la presente investigación.

7.3.1. Pregunta general: ¿Se cumple con el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito del art. 386 numeral 1, establecida en el Código Orgánico Integral Penal?

La investigación realizada en relación al principio de proporcionalidad en la imposición de la pena relacionada con la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, demostró que la pena a imponerse en esta contravención no cumple con dicho principio y que en consecuencia se están vulnerando los principios constitucionales de los ciudadanos; ya que, las penas deben guardar proporción con la seriedad del delito cometido, teniendo en cuenta la protección de los bienes jurídicos individuales y sociales establecidos en la legislación penal.

En virtud de aquello y para lograr cumplir a cabalidad con dicho objetivo, se abordó el principio de proporcionalidad en la pena de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia dentro del marco teórico, incluyendo conceptos y teorías relevantes sobre la proporcionalidad, así como referencias a autores que discuten este principio, estableciendo una base sólida para evaluar su cumplimiento. Así mismo la realización de las encuestas arrojó que un porcentaje significativo de la población encuestada (80%) considera que no existe proporcionalidad en la pena impuesta por la contravención de tránsito descrita en el artículo 386, numeral 1, lo que sugiere que la pena es excesiva en relación con la gravedad de la infracción.

Del mismo modo, la realización de entrevistas a jueces expertos en derecho penal contribuyó al cumplimiento de este objetivo, ya que a través de sus opiniones sobre la

proporcionalidad de las penas se logró determinar que este caso en específico no se cumple con aquello y que la pena privativa de libertad está de más dentro de las sanciones que se imponen a quienes cometen esta infracción. También la comparación con normativas de otros países fue crucial para determinar la existencia o no de dicha proporcionalidad, ya que por medio de este análisis se demuestra que en otras legislaciones la sanción para esta falta en materia de tránsito se sanciona únicamente con pena pecuniaria y que por ende no se incluye la prisión dentro de la misma.

De este modo se permite concluir que sí se da cumplimiento al objetivo general de esta investigación, que consiste en evaluar si se respeta el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito descrita en el artículo 386, numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, ya que los resultados antes mencionados indican una percepción de desproporcionalidad en las sanciones, denotando que el principio de proporcionalidad no se está respetando adecuadamente en la práctica, lo que sugiere la necesidad de revisar y ajustar las penas para alinearlas con los principios de justicia y equidad en el ámbito del derecho penal.

7.3.2. Pregunta específica 1: ¿Es necesario un estudio jurídico doctrinario del principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas?

Este primero objetivo específico se verifica dentro del presente trabajo con el desarrollo y análisis de la revisión de literatura, en donde se realiza un estudio de la temática dentro del marco conceptual, jurídico, doctrinario y legislación comparada. El marco conceptual se abarca con importantes conceptos críticos en lo que respecta a la proporcionalidad, las infracciones, los delitos, las contravenciones, de manera particular las contravenciones de tránsito, las sanciones como la pena privativa de libertad, atenuantes, agravantes y la licencia de conducir.

En lo referente al marco jurídico, se verifica con el análisis de la Constitución de la República del Ecuador en lo que se refiere al principio de proporcionalidad establecido en el art. 76 numeral 6 que manifiesta que en todo proceso que se determinen derechos y obligaciones, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá la garantía de proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones ya sean penales, administrativas o de otra naturaleza, y así mismo la finalidad de la pena que se encuentra tipificada en el art. 221 que establece que “El sistema de rehabilitación social tendrá como finalidad la rehabilitación integral de las personas sentenciadas penalmente para reinsertarlas en la sociedad, así como la protección de las personas privadas de libertad y la garantía de sus derechos.

Del mismo modo se analizó el Código Orgánico Integral Penal en lo referente a la infracción penal en el art. 18, que se definió como “la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”; así mismo se estudió el dolo y la culpa, este primero según el art. 26 manifiesta que se considerará que una persona actúa con dolo cuando, conociendo los elementos objetivos del tipo penal ejecuta de manera voluntaria cierta conducta, y la culpa, con base al art. 27 se entiende que actuará con culpa la persona que infrinja el deber objetivo de cuidado, que le corresponde, produciendo un resultado dañoso y será punible si se encuentra tipificada como infracción dentro del Código Penal.

Así mismo, el art. 51 en lo referente a la pena que “es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada”, y que para la imposición de esta pena, según el art. 44 “se considerarán las atenuantes y las agravantes previstas en este Código. No constituyen circunstancias atenuantes ni agravantes los elementos que integran la respectiva figura delictiva”; además, los tipos de penas, que de acuerdo al art. 58 “Las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código”

Estas penas no privativas de libertad, con base al art. 60 de acuerdo al artículo 60 pueden ser de catorce tipos; las penas restrictivas de los derechos de propiedad, según el art. 69 pueden ser de 3 tipos como la multa, el comiso penal y la destrucción de los instrumentos o efectos de la infracción. Así mismo, se analizaron las contravenciones de tránsito y sus sanciones, que se encuentran del art. 383 hasta el art. 392, que se clasifican desde las de primera clase hasta las de séptima clase, siendo las primeras consideradas las más graves, hasta las últimas que se consideran leves.

También se analizó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, en lo referente a la licencia de conducir, que en el art. 92 de este primer cuerpo normativo establece que “la licencia de conducir constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado”; así mismo el artículo 95 hace referencia a las categorías y tipos de licencia, estableciendo que las licencias para conducir serán de las categorías: no profesionales, Profesionales y Especiales, y dentro de cada una de estas existen diferentes tipos de licencias que las encontramos establecidas en el Reglamento, y los requisitos para poder acceder a cada uno de estos tipos.

Finalmente, el marco doctrinario se logra verificar con el análisis de las diferentes corrientes y enfoques que existen en torno al principio de proporcionalidad en las sanciones penales y las contravenciones de tránsito, a través del estudio de diversas opiniones de expertos y juristas conocedores de esta temática como Lopera (2006) que hace referencia a la importancia de proteger los bienes jurídicos fundamentales a través de la imposición de penas proporcionales a la lesividad de la infracción cometida, del mismo modo Castillo (2004) quien destaca la necesidad de reservar las penas más graves para los delitos más serios que afecten bienes jurídicos especialmente importantes para la sociedad, cometidos intencionalmente a través de conductas dolosas.

De igual manera Angamarca (2017), quien subraya la importancia de que las penas sean proporcionales a la gravedad del delito cometido para mantener la justicia y la equidad en el sistema penal, también Mir Puig (2015) que establece que el principio de proporcionalidad en el derecho penal busca asegurar que las penas sean justas y adecuadas en relación con la gravedad del delito y su impacto en la sociedad; Walter Guerrero, quien hace referencia a que las penas impuestas deben estar en proporción directa con la gravedad del delito cometido, protegiendo los bienes jurídicos individuales y sociales establecidos en las leyes penales, y el jurista Ramiro Ávila, quien sostiene al principio de proporcionalidad como una garantía esencial para la interpretación y protección de los derechos humanos, y debe ser aplicado por todos los poderes públicos: el legislativo al crear leyes penales, el ejecutivo al tomar medidas administrativas, y el judicial al verificar la proporcionalidad de leyes y medidas en casos concretos.

7.3.3. Pregunta específica 2: ¿Cómo se caracterizan las contravenciones en el sistema jurídico penal ecuatoriano?

Este segundo objetivo específico logra verificarse a través de la aplicación de las encuestas, específicamente la pregunta uno, que se planteó de la siguiente manera ¿Considera usted que la conducción sin haber obtenido la licencia es un problema importante en nuestra comunidad?, la cual ayuda a identificar la percepción de la población sobre la relevancia de la conducción sin licencia, que es una característica importante de las contravenciones de tránsito en el sistema jurídico penal ecuatoriano.

La tercera pregunta también contribuye al cumplimiento de este objetivo, la cual se formuló de esta manera ¿Cree usted que el conducir sin haber obtenido la licencia es una contravención grave?, que permitió establecer que, si bien esta contravención de tránsito

actualmente se considera grave, no debería considerarse de esta manera, ya que las contravenciones de tránsito graves implican un mayor riesgo para la seguridad vial o que representan una violación más significativa de las normas de tránsito y aquí se puede evidenciar que no se lesiona ningún bien jurídico protegido, porque en caso de que una persona que conduzca un vehículo sin licencia produjera algún daño a cualquier persona o bien, debe sancionarse a través de otro tipo legal dependiendo del daño que ocasione.

También, la primera pregunta de las entrevistas, la cual se planteó de este modo ¿Cuál es su percepción sobre la proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la respectiva licencia?, que fue abordada de manera satisfactoria por Jueces de la Unidad Penal de Loja, quienes poseen un conocimiento especializado sobre las contravenciones de tránsito y han trabajado en este ámbito durante más de 20 años, permitiendo obtener una apreciación de características clave de estas contravenciones.

De igual manera, gracias al amplio estudio tanto de conceptos, definiciones, jurisprudencia y doctrina se permitió determinar las características de las contravenciones, que se componen con las mismas que intervienen dentro de la naturaleza propia del delito como la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad; pero, en el caso de las contravenciones éstas se consideran conductas de menor gravedad, que generan un agravio mínimo a la convivencia social y a la administración pública.

Por ello, entre las características de las contravenciones, de manera específica en las de tránsito, como ya se ha venido mencionando está que son culposas, en razón de que, si de la comprobación entre el deber de cuidado objetivo y la acción concreta realizada, resulta que la acción ha quedado por debajo de lo que el cuidado objetivo exigía; y, se habrá lesionado este cuidado y la acción se configurara como típica a los efectos de constituir el tipo de injusto imprudente, es por esta razón que, a este tipo de injusto penal se debe dar una determinación de su contenido, caracterizando la esencia de la culpa y sus formas.

Estas que son un reflejo del mandato constitucional establecido en el art. 169 es decir, un proceso conducente a la realización de la justicia y que dentro del mismo se prevén y se concretan principios como la celeridad, concentración, economía procesal, entre otras; es así que estas contravenciones se llevan a cabo a través de un procedimiento expedito, el cual es propio para su sustanciación y que su finalidad principal es agilizar la administración de justicia y unificar todo el proceso en una sola audiencia frente a un juzgador competente, aun cuando es unificada se rige por las reglas generales de la celebración de audiencias.

7.3.4. Pregunta específica 3: ¿La pena privativa de libertad como medida disuasoria para prevenir la conducción sin haber obtenido la licencia, cumple con la finalidad establecida por el legislador?

Este tercer objetivo específico logró verificarse gracias a una amplia investigación sobre definiciones y percepciones de varios autores acerca de la proporcionalidad, y también gracias al análisis del test de proporcionalidad que ha sido aplicado en varias sentencias de la Corte Constitucional. Así mismo, la cuarta pregunta de la encuesta contribuye a de manera positiva a dar respuesta a esta interrogante la cual se planteó de la siguiente manera ¿Cree usted que la sanción de pena privativa de libertad por conducir sin haber obtenido la licencia debería ser más severa, menos severa o mantenerse igual?, lo que permite identificar que la mayoría de la población considera que la pena privativa de libertad debería ser menos severa en estos casos, lo que sugiere que la ciudadanía cuestiona la eficacia de esta sanción como medida disuasoria.

Del mismo modo, la quinta pregunta de la encuesta contribuye de manera directa sobre este objetivo, la que se formuló de esta manera ¿Considera usted que la pena privativa de libertad como sanción para quienes conducen sin haber obtenido la licencia es efectiva?, en donde la mayoría de la población encuestada coincidió en que la prisión no es efectiva por cuanto no logra cumplir con la finalidad establecida por el legislador, que busca que a través de esta pena se reduzca la cantidad de personas que cometan esta contravención.

La primera pregunta de las entrevistas, que fue dirigida a Jueces de la Unidad Judicial Penal de la ciudad de Loja, también ayuda a dar respuesta a este objetivo, la cual se formuló de la presente manera ¿Cuál es su percepción sobre la proporcionalidad en la sanción de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la respectiva licencia?, es así que a través de esta pregunta se permitió indagar sobre la percepción de los jueces respecto a la proporcionalidad de las sanciones, incluida la pena privativa de libertad, en casos de conducción sin licencia, lo que permite concluir que estas medidas no cumplen con la finalidad de disuadir a los infractores, respaldando la percepción de ineficacia de la pena privativa de libertad como medida disuasoria.

Y, finalmente, dentro de la segunda pregunta de las entrevistas que dice ¿Cómo evalúa usted la efectividad de las sanciones actuales para disuadir a las personas que conducen sin haber obtenido la licencia? se permitió evaluar esta efectividad al preguntar a los jueces, quienes son expertos en la materia y ofrecen una visión informada de la aplicación de la ley y su efectividad, sobre su percepción de la proporcionalidad de la pena privativa de libertad,

obteniendo información directa de esta percepción, coincidiendo en que esta sanción es inadecuada y por lo tanto no es efectiva para disuadir a los conductores de manejar sin licencia.

Estas respuestas sirven como base para formular recomendaciones sobre la necesidad de ajustar las sanciones para que sean más efectivas en la prevención de la conducción sin licencia, proponiendo alternativas más adecuadas, ya que a través de estos resultados se puso en duda la capacidad de la pena privativa de libertad para cumplir con su finalidad disuasoria en el contexto específico de la conducción sin licencia.

7.4. Proyecciones de Estudio

Es preciso señalar que, si bien los datos obtenidos proporcionan una visión muy valiosa acerca de la percepción de la población respecto a la conducción sin haber obtenido la licencia y la proporcionalidad de la pena en la misma, es importante mencionar ciertas proyecciones a tomarlas en cuenta para futuras investigaciones sobre esta temática. Una de ellas sería la ampliación de la muestra, esto a través de la realización de estudios con muestras más grandes que permitan una mejor generalización de los resultados a la población en general.

De la misma manera sería interesante implementar un enfoque longitudinal que permita observar cambios en las actitudes y comportamientos a lo largo del tiempo, para analizar la respuesta a los cambios en las legislaciones dentro de la materia de tránsito, las campañas de educación vial y así poder obtener un balance más acertado de la incidencia de la ciudadanía en este tipo de contravención de tránsito.

8. Conclusiones.

Luego de la ardua labor investigativa, que se cumplido en forma protocolizada en el desarrollo del presente trabajo de investigación, y con el propósito de contribuir positivamente a la legislación ecuatoriana, se aporta las siguientes conclusiones:

8.1. El principio de proporcionalidad, consagrado en la Constitución de la República del Ecuador, constituye una garantía del Debido Proceso, que se erige como un fundamento esencial para la administración de justicia y la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos. con el fin de que las penas sean proporcionales en relación a las infracciones cometidas.

8.2. La investigación ha demostrado que existe una desproporcionalidad en la aplicación de la pena para la contravención de tránsito por conducir sin licencia, evidenciando que las sanciones impuestas no se ajustan adecuadamente a la gravedad del hecho cometido, lo que contraviene el principio de proporcionalidad establecido en el marco jurídico ecuatoriano.

8.3. La falta de un análisis riguroso y sistemático en la aplicación de penas por parte de las autoridades competentes ha llevado a una inconsistencia en las sanciones, lo que sugiere la necesidad de una revisión y reforma de las normativas vigentes para garantizar un tratamiento equitativo y justo en la aplicación de la ley.

8.4. La revisión tanto de doctrina como de jurisprudencia y las opiniones de expertos en la materia ha permitido identificar la existencia de una falta de claridad en la normativa sobre la proporcionalidad de las penas, lo que podría generar arbitrariedad en la administración de justicia en el ámbito de las contravenciones de tránsito.

8.5. Las características de la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la respectiva licencia podrían considerarse una infracción de naturaleza administrativa, debido a que no se considera como un delito en sentido estricto, lo que implica que las sanciones deben ser más educativas o económicas que punitivas, promoviendo así una cultura de respeto a las normas de tránsito establecidas en el Ecuador.

8.6. La evaluación de la efectividad de la pena privativa de libertad ha demostrado que esta no cumple con su función disuasoria, ya que, en lugar de disuadir, puede generar un efecto contrario, debido a que no aborda las causas subyacentes de la conducta infractora, lo que resalta la importancia de implementar alternativas más efectivas.

9. Recomendaciones.

Las conclusiones antes expuestas me permiten realizar las siguientes recomendaciones, destinadas a mejorar el sistema jurídico ecuatoriano en cuanto a la aplicación del principio de proporcionalidad, garantizar un tratamiento equitativo en la imposición de sanciones por contravenciones de tránsito, y promover una cultura de respeto hacia las normas viales, contribuyendo así a una administración de justicia más efectiva y justa, por lo que:

9.1. Se recomienda a las autoridades legislativas que se capaciten periódicamente sobre el principio de proporcionalidad y su correcta aplicación en el contexto de las contravenciones de tránsito, asegurando que todos los operadores de justicia comprendan su concepto y lo apliquen de manera consistente.

9.2. Se recomienda a la Asamblea Nacional llevar a cabo una revisión exhaustiva de las sanciones actuales impuestas a la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, con el fin de ajustar las penas a la gravedad de la infracción, garantizando así el cumplimiento del principio de proporcionalidad.

9.3. Se recomienda a la Asamblea Nacional establecer un protocolo claro y sistemático para la aplicación de sanciones por parte de las autoridades competentes, en donde se incluyan criterios específicos para evaluar la gravedad de las infracciones y asegurar un tratamiento equitativo en la aplicación de la ley.

9.4. Se recomienda a la Asamblea Nacional que, a través de un grupo de trabajo que incluya expertos en derecho, legisladores y representantes de la sociedad, revisen y clarifiquen la normativa sobre la proporcionalidad de las penas y la aplicación del test de proporcionalidad, esto con el objetivo de eliminar ambigüedades y prevenir la arbitrariedad en la administración de justicia.

9.5. Se recomienda a la Asamblea Nacional que implementen un enfoque educativo en la sanción de contravenciones de tránsito, promoviendo programas de concienciación y educación vial que ayuden a los infractores a comprender la importancia de obtener la licencia de conducir de manera legal y oportuna, respetando las normas de tránsito establecidas en el Ecuador.

9.6. Se recomienda a la Asamblea Nacional explorar y desarrollar otras alternativas a la pena privativa de libertad, como mantener únicamente la sanción pecuniaria, programas de rehabilitación, trabajos comunitarios o programas de educación vial, que logren abordar las causas subyacentes de la conducta infractora y que por lo tanto sean más efectivas en la prevención de futuras infracciones.

10. Bibliografía

- Amuchategui, G. (2005). *Derecho penal - 3ra edición*. México D.F.: Oxford.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Ediciones Legales.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2015). *Código Orgánico General del Procesos*. Quito: Registro Oficial Suplemento 506, 22 de mayo de 2015.
- Ayala-Mora, J., Infante-Moro, A., & Infante-Moro, J. C. (s.f.). La administración electrónica en el Consejo de la Judicatura de Ecuador. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Información*(E60), 511-523.
- Bernal, C. (2007). *El principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales*. Madrid - España: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Borda, G. (1988). *Manual de derecho de Familia* (Vol. 10ma Edición). Buenos Aires: Editorial PERROT.
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental - Undécima Edición*. Buenos Aires - Argentina: Editorial Heliasta.
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental - Undécima Edición*. Buenos Aires - Argentina: Editorial Heliasta.
- Cabanellas, G. (2000). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual - 25ava edición*. Buenos Aires - Argentina: Editorial Heliasta.
- Caiza, K. (2023). *Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas*. Quito-Ecuador.
- Castillo, L. (2004). *El principio de proporcionalidad en el ordenamiento jurídico peruano*. Trujillo: Normas Legales.
- Castillo, L. (2004). *El principio de proporcionalidad en el ordenamiento jurídico peruano- Especial referencia al ámbito penal*. Trujillo: Normas Legales.
- Chanamé, R. (2014). *Diccionario jurídico moderno - Novena edición*. Lima-Perú: Lex & Luris.
- Chávez, E. (1979). *Ley de tránsito y transporte con sus reformas*. Quito - Ecuador.
- Corte Nacional de Justicia. (2018). *Procedimiento para la extinción de alimentos, Circular Nro. 00603-SP-CNJ-2018*. Quito.
- Galván Gutierrez, E. (2011). Accidentes de Tránsito. *Revista Informativa* .
- García, M., & Muñoz, F. (2002). *Derecho penal parte general - Quinta edición*. Valencia - España: Tirant lo Blanch.
- Guerrero Vivanco, W. (2004). *Derecho Procesal Penal*. Quito - Ecuador: Pudeleco Editores.

- Hegel, G. (1993). *Fundamentos de la filosofía del derecho*. Madrid: Libertarias Prodhufi.
- Jimenez de Asúa, L. (1956). *Tratado de Derecho Penal - 5ta Edición*. Buenos Aires: Losada S.A.
- Kant, I. (2005). *La metafísica de las costumbres - Cuarta edición*. Madrid: Tecnos.
- Lopera, G. (2006). *Principio de Proporcionalidad y Ley Penal - Bases para un modelo de control constitucional de las leyes penales*. Madrid - España: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- López, E. (2005). *Delitos en particular - Edición Octava*. México D.F.: Porrúa.
- Malo, G. (2007). *Derecho penal mexicano - Edición séptima*. México D.F.: Porrúa.
- Maurach, R. (1994). *Derecho Penal Parte General - Tomo I*. Buenos Aires: Astrea.
- Mir Puig, S. (1998). *Derecho Penal - Parte General*. Barcelona: Euros.
- Mir Puig, S. (2006). *Derecho Penal Parte General - Octava Edición*. Barcelona: Reppertor.
- Mir Puig, S. (2015). *Derecho Penal - Parte General - Décima edición*. Barcelona: Euros.
- Mir Puig, S. (2019). *Fundamentos de derecho penal y teoría del delito*. Barcelona: Reppertor.
- Pavón, F. (2002). *Derecho Penal mexicano - 16ava edición*. México D.F.: Porrúa.
- Rojas, I. (2016). *La proporcionalidad en las penas*. Mazatlán.
- Roxin, C. (1979). *La teoría del tipo penal*. Buenos Aires: Depalma.
- Sozzo, M. (2007). ¿Metamorfosis de la prisión? Proyecto normalizador, populismo punitivo y “prisión-depósito” en Argentina. *Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana No. 1*, 88-116.
- Unidad Judicial de Familia, Mujer, Niñez y Adolescencia con Sede en el Cantón Loja*. (2018). Recuperado el 2024, de Sentencia No. proceso: 11203201801059: file:///C:/Users/HP/Documents/DERECHO/PROYECTO%20DE%20TESIS/expel_11203201801059_19786854_13032024.pdf
- Zavala Egas, J. (2014). *Teoría del Delito y Sistema Acusatorio*. Lima-Perú: Murillo Editores.

11. Anexos

11.1. Anexo 1: Certificación de traducción del resumen.

Loja, 08 de Octubre de 2024

CERTIFICACIÓN DE TRADUCCIÓN

Doctora.
Erika Lucía González Carrión, Ph.D.

CERTIFICO:

En mi calidad de traductora del idioma Inglés, con capacidades que pueden ser probadas a través de las traducciones realizadas para revistas de alto impacto como: Comunicar(Q1): <https://bit.ly/3v0JggL> así como a través de la Certificación de conocimiento del Inglés, nivel B2, que la traducción del Resumen (Abstract) del Trabajo de Titulación denominado: **“Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el art. 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal”**, de autoría de la estudiante: **Tamara Madelayne Muñoz Flores** con CI: **1105853392**, es correcta y completa, según las normas internacionales de traducción de textos.

Es cuanto puedo certificar en honor a la verdad, facultando a la interesada, **Tamara Madelayne Muñoz Flores**, hacer uso legal del presente, según estime conveniente.

Atentamente,



Dra. Erika González Carrión. PhD.

11.2. Anexo 2: Formato de encuesta

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta encuesta, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado:” Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal”.

Objetivo: Evaluar si se respeta el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito descrita en el artículo 386, numeral 1, del Código Orgánico Integral Penal.

1. **¿Considera usted que la conducción sin haber obtenido la licencia es un problema importante en nuestra comunidad?**

SI () NO ()

2. **¿Considera usted que existe proporcionalidad en la pena de la contravención de tránsito descrita en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal?**

SI () NO ()

3. **¿Cree usted que el conducir sin haber obtenido la licencia es una falta grave?**

SI () NO ()

4. **¿Cree usted que la sanción de pena privativa de libertad por conducir sin haber obtenido la licencia debería ser más severa, menos severa o mantenerse igual?**

Más severa ()

Menos severa ()

Mantenerse igual ()

5. **¿Considera usted que la pena privativa de libertad como sanción para quienes conducen sin haber obtenido la licencia es efectiva?**

SI () NO ()

6. **¿Cree usted que la falta de acceso a la licencia de conducir es debido a barreras económicas, falta de educación vial, por omisión de las leyes de tránsito o por el tiempo que conlleva el trámite?**

Barreras Económicas ()

Falta de educación vial ()

Omisión de la leyes de tránsito ()

Tiempo que conlleva el trámite ()

7. **¿Considera usted que existen circunstancias atenuantes que deberían considerarse al imponer una pena por conducir sin haber obtenido la licencia?**

SI () NO ()

8. **¿Cuál cree usted que debería ser el propósito más importante para sancionar a quienes conducen sin licencia?**

a. Seguridad vial ()

b. Cumplimiento de la ley ()

c. Prevención de accidentes de tránsito ()

9. **¿Cree usted que la sanción por conducir sin licencia debería incluir medidas de rehabilitación o educación vial?**

SI () NO ()

10. **¿Qué medidas preventivas considera usted que podrían reducir la incidencia de personas que conducen sin haber obtenido la licencia de conducir?**

d. Programas de educación vial accesibles y asequibles para todos los ciudadanos ()

e. Campañas de concientización sobre la importancia de obtener la licencia de conducir ()

f. Mayor control y supervisión por parte de las autoridades de tránsito ()

g. Incentivos económicos o beneficios para que obtengan su licencia de manera legal y responsable ()

h. Todas las anteriores ()

11.3. Anexo 3: Formato de entrevistas

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

Estimado/a, el propósito de la presente entrevista es recabar la información necesaria para la elaboración del trabajo de investigación denominado:” Proporcionalidad de la pena en la contravención de tránsito establecida en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal”.

La información recabada se utilizará con fines académicos.

La identidad de los participantes, solo si lo desean, se mantendrá de manera confidencial y solo se compartirá información demográfica general para el análisis.

Objetivo: Evaluar si se respeta el principio de proporcionalidad en la aplicación de la pena correspondiente a la contravención de tránsito descrita en el artículo 386, numeral 1, del Código Orgánico Integral Penal.

Nombre del entrevistado:

Profesión:

Tiempo de experiencia en el campo de la entrevista:

1. **¿Cuál es su percepción sobre la importancia de aplicar sanciones proporcionales en casos de contravenciones de tránsito, como conducir sin haber obtenido la respectiva licencia?**
2. **¿Cómo evalúa usted la efectividad de las sanciones actuales para disuadir a las personas que conducen sin haber obtenido la licencia?**
3. **¿Considera usted que al sancionar con pena privativa de libertad la contravención de tránsito por conducir sin haber obtenido la licencia, tomando en cuenta la actual crisis carcelaria, se está atentando contra la dignidad humana?**
4. **¿Cuál es su perspectiva sobre el acceso a la licencia de conducir y las posibles barreras que enfrentan algunas personas para obtenerla?**
5. **¿Qué medidas considera usted que podrían mejorar el sistema de justicia en materia de tránsito para abordar de manera más efectiva la conducción sin haber obtenido la licencia?**