

## **Análisis normativo y comparado de la suspensión condicional de la pena en delitos culposos de tránsito respecto al numeral 2 del art. 630 del COIP**

### **A Normative and Comparative Analysis of Conditional Suspension of Sentences for Negligent Traffic Offenses with Respect to Article 630(2) of the COIP**

### **Análise normativa e comparativa da suspensão condicional da pena em infrações de trânsito culposas, no que diz respeito ao n.º 2 do artigo 630.º do COIP**

Realpe-Barragan, Segundo Jose  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
[sjrealpeb@ube.edu.ec](mailto:sjrealpeb@ube.edu.ec)  
<https://orcid.org/0009-0005-3620-5440>



Cortez-Aldaz, Rayza Katherine  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
[rkcorteza@ube.edu.ec](mailto:rkcorteza@ube.edu.ec)  
<https://orcid.org/0000-0002-4072-4738>



Freire-Gaibor, Edward Fabricio  
Universidad Bolivariana del Ecuador  
[effreireg@ube.edu.ec](mailto:effreireg@ube.edu.ec)  
<https://orcid.org/0009-0009-2913-8445>



DOI / URL: <https://doi.org/10.55813/gaea/ccri/v7/nE1/1379>

#### **Como citar:**

Realpe-Barragan, S. J., Cortez-Aldaz, R. K., & Freire-Gaibor, E. F. (2026). Análisis normativo y comparado de la suspensión condicional de la pena en delitos culposos de tránsito respecto al numeral 2 del art. 630 del COIP. *Código Científico Revista De Investigación*, 7(E1), 2514-2542.

**Recibido:** 21/02/2026

**Aceptado:** 11/03/2026

**Publicado:** 31/03/2026

### Resumen

La presente investigación analiza el artículo 630 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) en relación con la aplicación de salidas alternativas en los delitos culposos de tránsito en Ecuador. Mediante un enfoque cualitativo, dogmático-jurídico y comparado, se examina cómo la restricción que impide acceder a la suspensión condicional de la pena cuando existe un proceso en curso o un beneficio previo puede generar exclusiones desproporcionadas en infracciones imprudentes. Los resultados evidencian tensiones entre seguridad jurídica, proporcionalidad y justicia restaurativa, especialmente en un contexto de crisis penitenciaria. El análisis comparado con Chile, Colombia y Argentina muestra modelos más flexibles basados en condiciones preventivas obligatorias, como la inhabilitación para conducir y programas de reeducación vial. Se concluye que una reforma normativa orientada a flexibilizar el numeral 2 en delitos culposos permitiría fortalecer una justicia penal más humanizada, eficiente y coherente con estándares internacionales de derechos humanos.

**Palabras clave:** suspensión condicional de la pena; delitos culposos de tránsito; justicia restaurativa; reforma penal.

### Abstract

This study examines Article 630(2) of the Ecuadorian Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) regarding the application of alternative sentencing mechanisms in negligent traffic offenses. Using a qualitative, doctrinal-legal, and comparative approach, the research explores how the restriction that prevents access to conditional suspension of the sentence when there is an ongoing criminal proceeding or a prior alternative benefit may lead to disproportionate exclusions in imprudent offenses. The findings reveal significant tensions between legal certainty, proportionality, and restorative justice, particularly within Ecuador's current penitentiary crisis. A comparative analysis with Chile, Colombia, and Argentina highlights more flexible frameworks based on mandatory preventive conditions, such as driving disqualification and certified road safety re-education programs. The study concludes that a normative reform aimed at flexibilizing Article 630(2) in negligent traffic cases would contribute to a more humane, efficient, and proportional criminal justice system aligned with international human rights standards.

**Keywords:** conditional suspension of sentence; negligent traffic offenses; restorative justice; criminal law reform.

### Resumo

Este estudo analisa o n.º 2 do artigo 630.º do Código Penal Orgânico Integral (COIP) do Equador no que diz respeito à aplicação de mecanismos de penas alternativas em infrações de trânsito por negligência. Através de uma abordagem qualitativa, doutrinária-jurídica e comparativa, a investigação explora como a restrição que impede o acesso à suspensão condicional da pena, quando existe um processo penal em curso ou um benefício alternativo anterior, pode conduzir a exclusões desproporcionadas em infrações por imprudência. Os resultados revelam tensões significativas entre a segurança jurídica, a proporcionalidade e a justiça restaurativa, particularmente no contexto da atual crise penitenciária do Equador. Uma análise comparativa com o Chile, a Colômbia e a Argentina destaca quadros normativos mais flexíveis baseados em condições preventivas obrigatórias, tais como a inibição de conduzir e programas certificados de reeducação em segurança rodoviária. O estudo conclui que uma reforma normativa destinada a flexibilizar o n.º 2 do artigo 630.º em casos de infrações de

trânsito por negligência contribuiria para um sistema de justiça penal mais humano, eficiente e proporcional, alinhado com as normas internacionais de direitos humanos.

**Palavras-chave:** suspensão condicional da pena; infrações rodoviárias por negligência; justiça restaurativa; reforma do direito penal.

## Introducción

Los accidentes de tránsito constituyen actualmente uno de los problemas de salud pública y seguridad ciudadana más graves en América Latina, debido a su impacto sostenido en la mortalidad, la discapacidad y los costos sociales asociados. La Organización Mundial de la Salud ha advertido que los siniestros viales se mantienen entre las principales causas de muerte no natural en la región, afectando de manera particular a poblaciones jóvenes y económicamente activas (World Health Organization, 2023). En Ecuador, esta problemática se traduce en miles de muertes y lesiones cada año, muchas de las cuales adquieren relevancia jurídica al configurarse como delitos culposos conforme al Código Orgánico Integral Penal (COIP), incrementando de manera significativa la carga procesal del sistema penal.

Frente a este contexto, el ordenamiento jurídico ecuatoriano ha incorporado mecanismos orientados a evitar respuestas punitivas desproporcionadas en casos donde no existe dolo, sino imprudencia, negligencia o impericia. Entre estas instituciones destaca la suspensión condicional de la pena, regulada en el artículo 630 del COIP, concebida como una herramienta que permite impedir la ejecución efectiva de penas privativas de libertad cuando la prisión resulta innecesaria para los fines de prevención general y especial. Esta figura se vincula directamente con los principios contemporáneos de proporcionalidad, mínima intervención penal y reinserción social, ampliamente reconocidos en los estándares internacionales sobre justicia penal y reducción del encarcelamiento (United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC], 2021; Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020).

La aplicación de este mecanismo adquiere especial relevancia en el ámbito de los delitos culposos de tránsito, caracterizados precisamente por la ausencia de intención criminal. En

estos casos, el desafío central consiste en equilibrar la tutela efectiva de los derechos de las víctimas con la necesidad de evitar sanciones automáticas o simbólicamente severas que no contribuyen a la prevención vial ni a la justicia restaurativa (Troya, 2022; Zaffaroni, 2020). De hecho, la literatura penal reciente sostiene que el uso excesivo de la prisión en delitos culposos tiende a generar efectos contraproducentes, como la sobrecarga penitenciaria y la debilitación de estrategias restaurativas centradas en la reparación integral (González, 2021).

Este debate resulta aún más pertinente en el marco de la crisis estructural del sistema penitenciario ecuatoriano. La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha reiterado que la privación de libertad debe concebirse como *última ratio*, particularmente en contextos donde el encarcelamiento no garantiza condiciones dignas ni procesos reales de rehabilitación (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020). En consecuencia, el uso racional de salidas alternativas como la suspensión condicional de la pena se presenta no solo como una opción jurídicamente válida, sino como una exigencia constitucional y social orientada a una justicia penal más humanizada.

No obstante, el régimen actual del artículo 630 del COIP plantea tensiones relevantes con el principio de seguridad jurídica y con la coherencia del sistema penal. En particular, el numeral 2 establece la prohibición de acceder al beneficio cuando la persona sentenciada mantiene vigente otro proceso penal, una sentencia previa o ha sido beneficiaria anteriormente por otra salida alternativa. Esta restricción introduce una rigidez normativa que puede derivar en exclusiones desproporcionadas, incluso en delitos culposos donde la reincidencia no necesariamente refleja peligrosidad criminal, sino deficiencias estructurales en prevención y educación vial (Montesinos Vega et al., 2025; Troya, 2022).

La problemática se intensifica especialmente en supuestos de reincidencia en delitos culposos de tránsito con resultado de muerte o lesiones graves, donde la respuesta penal tiende a privilegiar la prisión sin considerar alternativas más coherentes con los fines preventivos.

Diversos estudios recientes subrayan que sanciones accesorias como la inhabilitación temporal para conducir, junto con programas obligatorios de reeducación vial, resultan más eficaces para reducir la reincidencia que la privación de libertad automática (UNODC, 2021; Defensoría Penal Pública, 2023).

Desde una perspectiva comparada, varios ordenamientos jurídicos latinoamericanos han adoptado modelos más flexibles y funcionales. Países como Chile, Colombia y Argentina permiten la aplicación condicionada de mecanismos alternativos incluso en supuestos de reincidencia culposa, incorporando medidas preventivas obligatorias que fortalecen la seguridad vial sin recurrir sistemáticamente al encarcelamiento (Defensoría Penal Pública, 2023; Langer, 2021). Estas experiencias evidencian que la eficacia de las salidas alternativas depende menos del umbral de pena y más de la incorporación vinculante de condiciones preventivas, restaurativas y de reparación estructural.

En este sentido, la literatura regional destaca que las salidas alternativas no solo contribuyen a la descongestión judicial, sino que también pueden mejorar la satisfacción de las víctimas cuando priorizan la reparación integral y la no repetición por encima del castigo meramente retributivo (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020; UNODC, 2021). Sin embargo, en Ecuador persisten vacíos relevantes respecto a la aplicación uniforme del artículo 630 del COIP y su impacto real sobre la equidad, la reincidencia y la coherencia del sistema penal en materia de tránsito.

A pesar de los avances legislativos, subsiste un vacío en la literatura especializada sobre cómo el artículo 630 interactúa específicamente con las salidas alternativas en delitos culposos de tránsito desde un enfoque normativo y comparado, especialmente en relación con las restricciones del numeral 2 y sus efectos excluyentes (González, 2021; Montesinos Vega et al., 2025).

En este contexto, la pregunta de investigación que orienta el presente estudio es: ¿cómo influye el artículo 630 del COIP en la aplicación de salidas alternativas para los delitos culposos de tránsito en Ecuador, y qué lecciones pueden derivarse de un análisis comparado con legislaciones similares de América Latina en términos de eficacia, equidad y coherencia con los principios de justicia restaurativa?

En consecuencia, el objetivo general de esta investigación es realizar un análisis normativo y comparado de las salidas alternativas en los delitos culposos de tránsito, centrado en el artículo 630 del COIP, con el fin de identificar sus fortalezas, limitaciones y posibles líneas de mejora que contribuyan a una justicia penal más proporcional, eficiente y humanizada en el Ecuador.

Como objetivos específicos se plantean dos: el primero, analizar críticamente el alcance jurídico del artículo 630 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, identificando cómo la restricción relativa a la existencia de procesos vigentes o beneficios previos puede generar exclusiones desproporcionadas en delitos culposos de tránsito, en tensión con los principios de proporcionalidad, mínima intervención penal y justicia restaurativa; mientras que el segundo, proponer lineamientos de reforma normativa al artículo 630 numeral 2 del COIP que permitan flexibilizar su aplicación en infracciones culposas de tránsito, incorporando medidas obligatorias de prevención vial, reeducación certificada e inhabilitación temporal para conducir como condiciones sustitutivas, evitando que la privación de libertad opere de manera automática en casos donde no exista necesidad real de ejecución penal.

## Metodología

La presente investigación adopta un enfoque cualitativo, orientado al análisis jurídico-normativo e interpretativo de la suspensión condicional de la pena en el contexto de los delitos culposos de tránsito, con énfasis en los principios de proporcionalidad, mínima intervención

penal, justicia restaurativa y seguridad jurídica. Este enfoque resulta pertinente en estudios de derecho penal contemporáneo, en los que el propósito central no es la medición estadística de variables, sino la comprensión crítica del sentido, alcance y coherencia interna de las disposiciones normativas, así como de su compatibilidad con los estándares constitucionales y convencionales que informan el sistema penal ecuatoriano (González, 2021; UNODC, 2021).

Desde esta perspectiva, el análisis se centra en examinar cómo el artículo 630 del Código Orgánico Integral Penal configura una salida alternativa destinada a evitar respuestas punitivas desproporcionadas frente a conductas carentes de dolo. Ello permite evaluar si el régimen vigente responde de manera adecuada a los fines de prevención especial, reinserción social y reparación integral en el ámbito del tránsito culposo, donde el encarcelamiento automático suele resultar ineficaz y socialmente costoso (Troja, 2022; Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020).

### **Alcance y diseño del estudio**

El estudio presenta un alcance descriptivo-analítico y propositivo. En primer lugar, describe el contenido normativo del artículo 630 del COIP y sus requisitos de procedencia, particularmente el numeral 2, identificando sus alcances, restricciones y efectos jurídicos. En segundo lugar, analiza críticamente las tensiones que dicha restricción genera en delitos culposos de tránsito, especialmente cuando produce exclusiones automáticas incompatibles con la naturaleza no dolosa de la conducta. Finalmente, el diseño incorpora un componente propositivo orientado a formular lineamientos de reforma normativa que permitan fortalecer la coherencia restaurativa y preventiva del sistema penal ecuatoriano (Montesinos Vega et al., 2025; UNODC, 2021).

### **Métodos de investigación jurídica**

Se emplea principalmente el método dogmático-jurídico, el cual permite interpretar sistemáticamente las disposiciones legales a la luz de los principios constitucionales, la

jurisprudencia relevante y la doctrina penal contemporánea. Este método resulta idóneo para analizar la racionalidad interna del sistema normativo y determinar si la suspensión condicional de la pena cumple efectivamente con los fines de proporcionalidad y mínima intervención penal en el contexto de infracciones culposas (González, 2021).

De manera complementaria, se utiliza el método de derecho comparado, siguiendo un enfoque funcional, con el objetivo de contrastar la regulación ecuatoriana con la de otros países latinoamericanos que han desarrollado mecanismos alternativos aplicables a delitos culposos de tránsito. Este análisis comparado permite identificar buenas prácticas regionales, especialmente aquellas que incorporan medidas preventivas obligatorias como la inhabilitación para conducir y programas certificados de reeducación vial (Defensoría Penal Pública, 2023; Langer, 2021).

El método comparado resulta especialmente pertinente en América Latina, donde la consolidación de sistemas acusatorios ha impulsado el uso de salidas alternativas para descongestionar la justicia penal y fortalecer modelos restaurativos centrados en la reparación y la no repetición (Ambos, 2020; UNODC, 2021).

### **Técnicas de investigación**

Las técnicas empleadas incluyen el análisis documental y la revisión bibliográfica especializada, ampliamente utilizadas en investigaciones jurídicas sobre reformas procesales y mecanismos alternativos de resolución penal (Langer, 2021).

El análisis documental se centra en fuentes primarias, tales como el texto del COIP, jurisprudencia constitucional y penal relevante, así como instrumentos internacionales vinculados al principio de última ratio y justicia restaurativa. Esta técnica permite descomponer el marco normativo aplicable y examinar críticamente su interpretación práctica, particularmente respecto de la restricción contenida en el numeral 2 del artículo 630.

De manera complementaria, se realiza una revisión bibliográfica exhaustiva de doctrina penal contemporánea, informes institucionales y literatura comparada, seleccionados mediante criterios de actualidad (2020–2025), pertinencia temática y representatividad regional.

Las referencias estadísticas utilizadas provienen exclusivamente de informes oficiales e institucionales identificables, empleadas con un carácter contextual y descriptivo, sin pretensión de generalización cuantitativa, conforme a las limitaciones propias del enfoque cualitativo (World Health Organization, 2023; Defensoría Penal Pública, 2023).

### **Derecho comparado y selección de fuentes**

Para el componente comparado, se aplica el método funcional propuesto por Zweigert y Kötz, que comprende las siguientes etapas:

- a) identificación del problema jurídico común: la aplicación de salidas alternativas en delitos culposos de tránsito;
- b) descripción de las soluciones normativas adoptadas en cada sistema jurídico;
- c) evaluación de sus funciones y efectos prácticos en términos de prevención vial, reincidencia y reparación;
- d) formulación de conclusiones críticas orientadas a posibles líneas de reforma (Zweigert & Kötz, 1998).

Esta aproximación evita un comparativismo meramente descriptivo, integrando los contextos sociojurídicos y estructurales de cada país, conforme a las recomendaciones doctrinales actuales para estudios comparados en derecho penal latinoamericano (Ambos, 2020).

Las fuentes primarias incluyen el Código Orgánico Integral Penal del Ecuador, especialmente el artículo 630, así como normativas equivalentes en Chile, Colombia y Argentina. En particular, se consideran los modelos de suspensión condicional del procedimiento y acuerdos reparatorios en Chile, ampliamente documentados por la Defensoría

Penal Pública (2023), así como los mecanismos de oportunidad y probation aplicables a delitos culposos en Colombia y Argentina.

### **Procedimiento metodológico**

El procedimiento se estructura en tres fases coherentes con los objetivos de investigación:

1. Análisis normativo-crítico del artículo 630 del COIP, mediante una interpretación sistemática y teleológica de sus requisitos, con especial énfasis en el numeral 2 y sus efectos restrictivos en delitos culposos de tránsito.
2. Análisis comparado regional, contrastando el modelo ecuatoriano con los sistemas de Chile, Colombia y Argentina, evaluando criterios como la eficacia de las salidas alternativas, la reducción de carga judicial, la satisfacción de víctimas y la incorporación de medidas preventivas obligatorias (Defensoría Penal Pública, 2023; UNODC, 2021).
3. Síntesis crítica y propuesta de reforma normativa, orientada a identificar fortalezas del régimen ecuatoriano, debilidades estructurales y lineamientos de mejora que permitan flexibilizar la aplicación del artículo 630 numeral 2 en infracciones culposas de tránsito, incorporando condiciones sustitutivas como reeducación vial certificada e inhabilitación temporal para conducir, evitando respuestas automáticas de encarcelamiento.

La validez del estudio se garantiza mediante triangulación de fuentes normativas, doctrinales e institucionales, así como mediante una revisión conceptual sistemática que minimiza sesgos interpretativos y fortalece la coherencia metodológica del análisis.

## Resultados

### **Análisis normativo-crítico del artículo 630, numeral 2 del COIP (suspensión condicional de la pena)**

#### **Contenido normativo y alcance literal del numeral 2**

El análisis documental del COIP permite identificar que el artículo 630, al regular la suspensión condicional de la pena, establece requisitos de procedencia que operan como filtros de acceso al beneficio. En particular, el numeral 2 dispone expresamente que:

“la persona sentenciada no tenga vigente otra sentencia o proceso en curso ni haya sido beneficiada por una salida alternativa en otra causa”.

Desde una lectura estrictamente literal, el numeral 2 contiene dos prohibiciones autónomas:

1. No tener vigente otra sentencia o proceso en curso, y
2. No haber sido beneficiada por una salida alternativa en otra causa.

Este hallazgo es relevante porque la norma no distingue entre delitos dolosos y culposos, ni entre “salidas alternativas” aplicadas en contextos de distinta gravedad, lo que abre un campo interpretativo sensible en delitos culposos de tránsito, donde la ausencia de dolo cambia sustancialmente el juicio de reproche y necesidad de pena.

2. Interpretación sistemática: el numeral 2 como “regla de exclusión” y su interacción con el diseño del artículo 630

Desde el método dogmático-jurídico, el numeral 2 funciona como una regla de exclusión de acceso. Su rol es impedir que la suspensión condicional se convierta en un mecanismo repetitivo o automático. Sin embargo, el propio artículo 630 incorpora una regla procedimental que atenúa, en parte, el rigor formal: la falta de presentación de los requisitos de los numerales 2 y 3 puede completarse en audiencia o mediante una nueva solicitud.

Esto muestra que el legislador reconoce que el cumplimiento del numeral 2 puede ser objeto de verificación y depuración en sede judicial, y no exclusivamente un requisito documental rígido presentado “perfecto” desde el inicio. En términos prácticos, esta previsión refuerza la idea de que el numeral 2 exige una motivación judicial robusta cuando se niega el beneficio, más aún si se trata de delitos culposos donde la finalidad político-criminal del derecho penal favorece respuestas no privativas.

3. Núcleo problemático identificado: ambigüedad práctica del componente “proceso en curso” y riesgo de exclusión desproporcionada en tránsito culposo

Uno de los hallazgos críticos del análisis interpretativo es que el segmento “proceso en curso” puede producir efectos de exclusión amplios si se interpreta de forma automática, porque basta la existencia de una causa abierta para impedir el beneficio, aun cuando:

- el proceso en curso no haya generado sentencia,
- el hecho sea de menor entidad,
- o incluso se trate de un evento culposo previo vinculado al tránsito (sin dolo).

En delitos culposos de tránsito, esta lógica se torna especialmente sensible, porque la finalidad preventiva-vial (no repetición) puede lograrse con reglas de conducta más eficaces (por ejemplo, inhabilitación para conducir, programas de reeducación, seguimiento), sin necesidad de clausurar de entrada el acceso al mecanismo por un criterio formal de “proceso abierto”.

Este resultado es coherente con el énfasis metodológico del estudio: el problema no es la existencia del numeral 2, sino su aplicación rígida, que puede desplazar el análisis de proporcionalidad y necesidad de pena hacia una verificación meramente formal.

4. Segundo componente problemático: “haber sido beneficiada por una salida alternativa” como cláusula de bloqueo general

El segundo segmento del numeral 2 (“haber sido beneficiada por una salida alternativa en otra causa”) es particularmente restrictivo porque, en la práctica, puede operar como una inhabilitación general, al no diferenciar entre:

- la naturaleza del delito previo (doloso/culposos),
- el tipo de salida alternativa aplicada,
- el tiempo transcurrido,
- ni el grado de cumplimiento de condiciones.

La consecuencia dogmática de esta redacción es relevante: el numeral 2 puede terminar funcionando como una sanción indirecta de “reincidencia procesal” (haber usado mecanismos alternativos antes), aun cuando el nuevo caso sea culposos y la prisión no sea necesaria para prevención especial. Esta tensión ha sido debatida en literatura jurídica reciente sobre la suspensión condicional, que subraya dificultades de aplicación práctica y necesidad de criterios motivacionales consistentes (Castillo, 2024).

##### 5. Criterios interpretativos y exigencia de motivación judicial (control de decisiones)

El análisis de criterios institucionales recientes muestra que la suspensión condicional genera discusiones en sede judicial sobre su procedencia, control y recursos, lo que refuerza que el juez debe motivar de forma explícita las razones de concesión o negativa, especialmente cuando se invoca el numeral 2 como fundamento de exclusión. A nivel de criterios judiciales consultivos, existen documentos de la Corte Nacional que sistematizan aspectos de impugnación y ejecución vinculados con la suspensión condicional, lo que confirma que es un tema jurídicamente activo y con impacto práctico (Corte Nacional de Justicia, 2023; 2024).

Asimismo, la Corte Constitucional ha abordado discusiones alrededor de la suspensión condicional de la pena y su interacción con figuras procesales como el procedimiento abreviado, lo que evidencia la relevancia constitucional de interpretarla bajo parámetros de

igualdad, razonabilidad y proporcionalidad (Corte Constitucional del Ecuador, Sentencia 50-21-CN/22).

#### 6. Resultado integrador del análisis del numeral 2 en delitos culposos de tránsito

En síntesis, el análisis normativo-crítico del artículo 630, numeral 2, permite identificar tres hallazgos principales:

(i) El numeral 2 constituye una regla de exclusión fuerte, que no distingue entre dolo/culpa ni entre tipologías de salidas alternativas, lo que amplifica su impacto restrictivo en tránsito culposo.

(ii) La cláusula “proceso en curso” puede operar como exclusión automática si no se interpreta con criterios de necesidad de pena, afectando el equilibrio entre seguridad jurídica y proporcionalidad en delitos culposos.

(iii) La prohibición por “salida alternativa previa” funciona como bloqueo general, con riesgo de producir respuestas penales desproporcionadas conforme a enfoques preventivos y restaurativos, podrían ser más eficaces condiciones sustitutivas centradas en seguridad vial (p. ej., inhabilitación temporal para conducir y reeducación certificada), línea que se retoma en la fase propositiva del estudio.

### **Análisis normativo-crítico del artículo 630 numeral 2 del COIP en delitos culposos de tránsito**

De conformidad con el enfoque cualitativo y el método dogmático-jurídico establecidos en la metodología, esta fase se orienta al examen sistemático del artículo 630 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), disposición que regula uno de los requisitos restrictivos para acceder a la suspensión condicional de la pena.

El numeral 2 establece que la persona sentenciada no debe mantener vigente otra sentencia o proceso penal en curso, ni haber sido beneficiaria previamente de una salida alternativa en otra causa (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014). Esta formulación normativa

configura un filtro de procedencia que opera como una regla de exclusión formal dentro del régimen de salidas alternativas.

### **El numeral 2 como cláusula restrictiva de acceso**

Desde una lectura dogmática, el numeral 2 no se estructura como un criterio flexible de valoración judicial, sino como un impedimento normativo directo. En consecuencia, su aplicación puede conducir a la negación automática de la suspensión condicional sin que se analice plenamente la necesidad real de ejecutar la pena privativa de libertad en delitos culposos de tránsito, caracterizados por la ausencia de dolo.

En la doctrina penal contemporánea se sostiene que, en delitos imprudentes, la respuesta penal debe orientarse prioritariamente a la prevención y la reparación, evitando que la prisión se convierta en una reacción simbólica que no reduce la reincidencia ni fortalece la seguridad vial (Zaffaroni, 2020; González, 2021).

### **Tensión entre seguridad jurídica y proporcionalidad penal**

El numeral 2 se justifica formalmente como una garantía de excepcionalidad del beneficio, evitando su uso reiterado. Sin embargo, su formulación amplia genera tensiones relevantes con el principio de proporcionalidad, ya que no distingue entre delitos dolosos y culposos, ni entre antecedentes graves y situaciones procesales menores.

Organismos internacionales han reiterado que el encarcelamiento debe ser concebido como última ratio, especialmente en delitos no violentos o de carácter culposo, donde las medidas alternativas resultan más eficaces en términos de reinserción y prevención social (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020; UNODC, 2021).

En este sentido, la rigidez del numeral 2 puede debilitar el enfoque restaurativo que debería predominar en infracciones de tránsito culposas, donde la finalidad principal debería ser la no repetición y la reparación integral, más que la privación automática de libertad (Troya, 2022).

## El problema del “proceso en curso” como exclusión automática

Uno de los aspectos más problemáticos del numeral 2 es la referencia a la existencia de un “proceso en curso”. Esta cláusula puede operar como una exclusión automática incluso sin condena previa, lo cual resulta jurídicamente sensible porque un proceso abierto no implica culpabilidad.

Desde una perspectiva garantista, utilizar la sola existencia de procesos paralelos como impedimento absoluto puede entrar en tensión con el principio de presunción de inocencia y con la obligación estatal de fundamentar de manera motivada cualquier restricción de derechos (Ferrajoli, 2021; Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020).

En el ámbito de tránsito culposo, donde los hechos suelen estar vinculados a imprudencias antes que, a intencionalidad criminal, esta exclusión formal puede conducir a respuestas penales excesivas sin aportar mejoras reales en prevención vial.

### Restricción por beneficio previo: bloqueo general en delitos culposos

El segundo componente del numeral 2 haber sido beneficiario previamente de una salida alternativa configura una prohibición amplia, pues no distingue entre:

- tipo de salida alternativa aplicada,
- cumplimiento efectivo de condiciones anteriores,
- tiempo transcurrido,
- naturaleza culposa o dolosa del delito previo.

Esto puede generar un efecto de inhabilitación permanente incompatible con modelos restaurativos contemporáneos, que enfatizan la necesidad de respuestas escalonadas y centradas en la reintegración social (UNODC, 2021; Langer, 2021).

En delitos culposos de tránsito, donde la reincidencia no necesariamente expresa peligrosidad criminal sino fallas estructurales en educación vial y control preventivo, la exclusión absoluta puede resultar desproporcionada frente a medidas sustitutivas más eficaces,

como la inhabilitación temporal para conducir o programas certificados de reeducación vial (Troya, 2022; Montesinos Vega et al., 2025).

### **Incorporación de jurisprudencia ecuatoriana relevante**

A fin de fortalecer el análisis normativo del artículo 630 numeral 2 del COIP, resulta indispensable considerar criterios jurisprudenciales nacionales que han delimitado el alcance de la suspensión condicional de la pena y su compatibilidad con los principios de proporcionalidad, igualdad y mínima intervención penal.

En primer lugar, la Corte Constitucional del Ecuador, mediante la Sentencia No. 50-21-CN/22, determinó que la suspensión condicional de la pena constituye un mecanismo constitucionalmente válido siempre que su aplicación respete criterios de proporcionalidad y no genere discriminaciones arbitrarias. Este pronunciamiento reafirma que las restricciones normativas del artículo 630 deben interpretarse conforme al bloque de constitucionalidad y a los principios garantistas del derecho penal, evitando lecturas automáticas que conviertan la privación de libertad en respuesta por defecto.

En segundo lugar, la Corte ha insistido en que las medidas alternativas deben analizarse desde la perspectiva de la reinserción social y la excepcionalidad del encarcelamiento. En la Sentencia No. 8-20-CN/21, se enfatizó que el sistema penal ecuatoriano debe privilegiar mecanismos que reduzcan el uso excesivo de prisión, especialmente en delitos no violentos o de baja peligrosidad, en concordancia con estándares internacionales.

Asimismo, la Corte Nacional de Justicia, en resoluciones reiteradas sobre ejecución de penas y beneficios penitenciarios, ha señalado que la suspensión condicional no debe concebirse como un privilegio, sino como una herramienta de racionalización penal vinculada al principio de mínima intervención. En casos donde se verifican condiciones objetivas de procedencia y compromiso de reparación, la negativa basada únicamente en antecedentes procesales puede resultar incompatible con el fin preventivo del instituto.

De manera específica en materia de tránsito, varios tribunales provinciales han aplicado criterios restrictivos frente a supuestos de reincidencia culposa o existencia de procesos paralelos, denegando la suspensión condicional bajo una interpretación literal del numeral 2. Sin embargo, esta tendencia evidencia la necesidad de una reforma normativa que distinga entre reiteración dolosa y culposa, incorporando condiciones preventivas obligatorias como inhabilitación para conducir y reeducación vial certificada antes que recurrir automáticamente a la prisión.

Estos precedentes nacionales demuestran que el artículo 630 numeral 2 debe ser interpretado bajo una lógica constitucional y restaurativa, particularmente en delitos culposos de tránsito, donde la eficacia preventiva puede alcanzarse mediante sanciones sustitutivas más coherentes con la seguridad vial y la reparación integral.

### **Resultados centrales de la fase normativa**

En síntesis, el análisis normativo-crítico del artículo 630 numeral 2 permite identificar tres hallazgos principales:

1. El numeral 2 constituye una regla de exclusión fuerte que no diferencia entre dolo y culpa, ampliando su impacto restrictivo en delitos culposos de tránsito (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).
2. La cláusula “proceso en curso” puede operar como exclusión automática, generando tensiones con presunción de inocencia, proporcionalidad y mínima intervención penal (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020; Ferrajoli, 2021).
3. La prohibición por salida alternativa previa funciona como bloqueo general, con riesgo de respuestas desproporcionadas en infracciones culposas donde serían más eficaces condiciones preventivas sustitutivas orientadas a seguridad vial (UNODC, 2021; Montesinos Vega et al., 2025).

## **Análisis comparado del equivalente funcional del artículo 630 numeral 2 (Chile, Colombia y Argentina)**

Siguiendo el método funcional del derecho comparado, esta fase contrasta el régimen restrictivo del artículo 630 numeral 2 del COIP con mecanismos equivalentes en ordenamientos latinoamericanos que han desarrollado respuestas más flexibles frente a delitos culposos, particularmente en materia de tránsito. El objetivo no es realizar una comparación meramente descriptiva, sino identificar cómo otros sistemas gestionan supuestos de reiteración procesal o beneficios previos sin recurrir necesariamente a la exclusión absoluta del acceso a salidas alternativas (Zweigert & Kötz, 1998; Ambos, 2020).

### **Chile: suspensión condicional del procedimiento y limitación por condena previa**

En Chile, la suspensión condicional del procedimiento se configura como un mecanismo alternativo ampliamente aplicado en delitos culposos de tránsito. A diferencia del modelo ecuatoriano, la restricción no se formula como una prohibición general por “haber accedido previamente a una salida alternativa”, sino que se centra principalmente en la existencia de condenas previas relevantes y en la imposibilidad de mantener simultáneamente beneficios vigentes.

Diversos estudios recientes señalan que este modelo ha permitido combinar eficiencia procesal con condiciones preventivas obligatorias, tales como la inhabilitación temporal para conducir y programas de reeducación vial, evitando que la prisión opere como respuesta automática en delitos imprudentes (Langer, 2021; Defensoría Penal Pública, 2023).

### **Colombia: principio de oportunidad y enfoque condicionado a reglas de conducta**

En Colombia, el principio de oportunidad y otras figuras alternativas se aplican bajo un marco más discrecional, sujeto a control judicial y orientado a la reparación integral. En delitos culposos de tránsito, la tendencia normativa se enfoca en sustituir la privación de libertad por condiciones estrictas vinculadas a la prevención y no repetición, incluyendo restricciones para

conducir, obligaciones de capacitación vial y mecanismos restaurativos centrados en las víctimas (UNODC, 2021).

La literatura penal contemporánea ha destacado que este tipo de modelos permiten gestionar el riesgo social de manera más racional que la exclusión formal absoluta, especialmente cuando se trata de infracciones culposas donde el encarcelamiento no reduce necesariamente la reincidencia vial (Ambos, 2020; Ferrajoli, 2021).

### **Argentina: probation y flexibilización temporal de la reiteración**

En Argentina, la suspensión del juicio a prueba (probation) constituye un mecanismo alternativo relevante para delitos no dolosos, incluidos aquellos derivados de accidentes de tránsito. A diferencia del numeral 2 ecuatoriano, el sistema argentino no establece una prohibición perpetua por beneficio previo, sino que admite una segunda procedencia bajo criterios temporales y evaluativos, lo que permite distinguir entre reiteración dolosa y reiteración culposa (Langer, 2021).

Este enfoque ha sido interpretado doctrinalmente como una forma de evitar rigideces normativas incompatibles con el principio de proporcionalidad, permitiendo que el juez valore el caso concreto, el cumplimiento previo y la naturaleza no intencional del delito (Zaffaroni, 2020; Ferrajoli, 2021).

### **Resultado comparado central**

El análisis regional evidencia que, mientras Ecuador mantiene una restricción amplia y formal en el artículo 630 numeral 2, otros sistemas tienden a:

- limitar beneficios en función de condenas previas graves y no por procesos abiertos,
- incorporar condiciones preventivas obligatorias,
- permitir flexibilización condicionada en delitos culposos,
- priorizar reparación integral y no repetición sobre encarcelamiento.

Estos hallazgos comparados permiten identificar líneas de reforma normativa aplicables al contexto ecuatoriano.

### **Síntesis crítica y propuesta de reforma normativa del artículo 630 numeral 2 en delitos culposos de tránsito**

La triangulación de los resultados normativos y comparados permite concluir que el artículo 630 numeral 2 del COIP, si bien busca preservar la excepcionalidad de la suspensión condicional de la pena, genera efectos restrictivos desproporcionados en delitos culposos de tránsito.

#### **Hallazgos críticos integradores**

En primer lugar, el numeral 2 configura una exclusión automática basada en la existencia de procesos en curso o beneficios previos, sin distinguir adecuadamente entre delitos dolosos y culposos. Esto puede conducir a respuestas punitivas incompatibles con el principio de mínima intervención penal (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020; UNODC, 2021).

En segundo lugar, la prohibición por salida alternativa previa opera como un bloqueo general, incluso cuando el sujeto haya cumplido satisfactoriamente condiciones anteriores, lo cual contradice enfoques restaurativos contemporáneos que priorizan reinserción y prevención antes que encarcelamiento (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020).

En tercer lugar, el derecho comparado demuestra que la reincidencia culposa puede ser abordada mediante mecanismos preventivos más eficaces que la prisión, como la inhabilitación obligatoria para conducir y programas certificados de reeducación vial (Defensoría Penal Pública, 2023; Langer, 2021).

### Propuesta de reforma normativa

A partir de estos hallazgos, se propone que el artículo 630 numeral 2 sea reformado bajo un criterio de flexibilización condicionada para delitos culposos de tránsito, incorporando reglas sustitutivas obligatorias orientadas a la seguridad vial.

Entre las principales líneas de mejora se destacan:

1. Diferenciación expresa entre delitos dolosos y culposos, evitando que el beneficio se excluya automáticamente por antecedentes procesales en infracciones imprudentes.
2. Sustitución de la prohibición absoluta por un modelo de evaluación judicial motivada, que considere el tiempo transcurrido, el cumplimiento previo y la gravedad del daño.
3. Incorporación obligatoria de medidas preventivas viales, tales como:
  - inhabilitación temporal para conducir,
  - programas certificados de reeducación vial,
  - seguimiento judicial del cumplimiento,
  - reparación integral progresiva garantizada.

Estas reformas permitirían que la suspensión condicional de la pena deje de percibirse como un beneficio de impunidad y se consolide como una herramienta racional de justicia penal restaurativa, alineada con estándares internacionales de derechos humanos y proporcionalidad penal (UNODC, 2021; Ferrajoli, 2021).

La reforma del numeral 2 del artículo 630 del COIP representa una oportunidad estratégica para construir un modelo penal más equitativo y eficaz frente a delitos culposos de tránsito, priorizando prevención vial, reparación integral y reinserción social sobre la privación de libertad automática.

### Incorporación del hacinamiento y la crisis penitenciaria como fundamento de reforma

Un elemento adicional que refuerza la necesidad de reformar el artículo 630 numeral 2 del COIP en materia de delitos culposos de tránsito es el contexto crítico que atraviesa el

sistema penitenciario ecuatoriano. En los últimos años, Ecuador ha enfrentado una crisis estructural caracterizada por altos niveles de hacinamiento, debilitamiento institucional y episodios reiterados de violencia extrema al interior de los centros de privación de libertad, incluyendo masacres carcelarias con centenares de víctimas. Esta realidad evidencia que el uso expansivo de la prisión como respuesta automática frente a infracciones culposas no solo resulta desproporcionado desde el punto de vista dogmático, sino también socialmente insostenible.

En efecto, la privación de libertad en Ecuador ha dejado de cumplir de manera efectiva sus fines constitucionales de rehabilitación y reinserción social, convirtiéndose en muchos casos en un factor de riesgo adicional para la vida e integridad de las personas privadas de libertad. Bajo estas condiciones, mantener restricciones rígidas que excluyen automáticamente el acceso a la suspensión condicional de la pena como ocurre en el numeral 2 implica reproducir una lógica punitiva incompatible con el principio de última ratio y con los estándares internacionales de derechos humanos.

En delitos culposos de tránsito, donde no existe intencionalidad dolosa ni peligrosidad criminal estructural, la prisión suele operar más como una respuesta simbólica que como una medida preventiva eficaz. Por ello, resulta jurídicamente razonable y constitucionalmente necesario avanzar hacia una reforma que permita flexibilizar la aplicación del artículo 630 numeral 2, incorporando condiciones sustitutivas obligatorias orientadas a la prevención vial y a la no repetición, tales como la inhabilitación temporal para conducir, programas certificados de reeducación vial y mecanismos de seguimiento judicial.

En este sentido, la reforma no solo contribuiría a una justicia penal más proporcional y restaurativa, sino que también permitiría reducir el ingreso innecesario de personas condenadas por delitos culposos al sistema penitenciario, evitando que infractores imprudentes sean expuestos a contextos de violencia carcelaria que el Estado no ha logrado controlar plenamente.

Así, la modificación del numeral 2 se justifica no solo como una mejora técnica del sistema de salidas alternativas, sino como una respuesta urgente frente a la crisis penitenciaria y al deber estatal de garantizar la dignidad humana incluso en la ejecución penal.

## Discusión

La presente investigación evidencia que el artículo 630 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) constituye uno de los principales puntos de tensión dentro del régimen ecuatoriano de suspensión condicional de la pena, particularmente en su aplicación a delitos culposos de tránsito. Si bien esta disposición se orienta a preservar el carácter excepcional del beneficio, los resultados normativos muestran que su formulación opera como una regla de exclusión formal que puede impedir un análisis judicial más profundo sobre proporcionalidad y necesidad de pena en contextos donde no existe dolo (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014; González, 2021).

En efecto, la cláusula que impide acceder a la suspensión condicional cuando existe un “proceso en curso” o cuando la persona ha sido beneficiaria previa de otra salida alternativa introduce un bloqueo normativo que puede derivar en respuestas automáticas, incluso en delitos imprudentes donde la prisión no necesariamente cumple fines preventivos reales. Este hallazgo coincide con la doctrina garantista contemporánea, que advierte que el derecho penal no debe operar como mecanismo simbólico de castigo, sino como última ratio, especialmente en infracciones culposas vinculadas a fallas estructurales de prevención vial (Ferrajoli, 2021; Zaffaroni, 2020).

Desde una perspectiva de derechos humanos, la discusión adquiere mayor relevancia en el contexto de la crisis penitenciaria ecuatoriana. La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha reiterado que el encarcelamiento debe aplicarse bajo criterios estrictos de proporcionalidad y dignidad humana, evitando su uso indiscriminado en sistemas con

sobrepoblación y deficiencias estructurales de rehabilitación social (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2020). En este sentido, la rigidez del numeral 2 puede agravar dinámicas de encarcelamiento innecesario en delitos culposos de tránsito, donde alternativas restaurativas podrían resultar más eficaces (Sarmiento-Martínez, 2024).

Asimismo, los resultados obtenidos muestran que la prohibición por “beneficio previo” opera como una forma de inhabilitación general que no distingue entre delitos dolosos y culposos, ni considera el cumplimiento efectivo de condiciones anteriores. Esta ausencia de diferenciación contradice enfoques contemporáneos de justicia restaurativa, los cuales enfatizan que las salidas alternativas deben evaluarse en función de su capacidad de reparación integral y no repetición, más que como simples beneficios procesales restringidos por antecedentes formales (UNODC, 2021; Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020).

En el ámbito específico del tránsito culposo, esta rigidez resulta particularmente problemática. Los accidentes viales continúan siendo una de las principales causas de mortalidad y discapacidad en América Latina, y la Organización Mundial de la Salud ha insistido en que la respuesta estatal debe priorizar políticas preventivas y educativas antes que enfoques exclusivamente punitivos (World Health Organization, 2023). Bajo este marco, sanciones accesorias como la inhabilitación temporal para conducir, acompañadas de programas obligatorios de reeducación vial, pueden generar mayores efectos preventivos que la privación de libertad automática, especialmente en reincidencias culposas (Troya, 2022).

El análisis comparado refuerza esta interpretación. En Chile, Colombia y Argentina se observan modelos más flexibles, donde la reiteración procesal no implica necesariamente una exclusión absoluta, sino que se gestiona mediante condiciones preventivas obligatorias y evaluaciones judiciales motivadas. La literatura regional destaca que estos mecanismos han contribuido a descongestionar sistemas judiciales y fortalecer respuestas restaurativas centradas en reparación y control del riesgo vial (Langer, 2021; Ambos, 2020).

En consecuencia, la discusión permite sostener que el artículo 630 numeral 2, en su configuración actual, presenta un desafío central para el sistema penal ecuatoriano: equilibrar la seguridad jurídica con una justicia material más proporcional y humanizada. La evidencia sugiere que una reforma normativa orientada a flexibilizar su aplicación en delitos culposos de tránsito incorporando medidas sustitutivas obligatorias como inhabilitación para conducir y reeducación certificada podría fortalecer la coherencia del instituto y reducir la tendencia al encarcelamiento automático (Montesinos Vega et al., 2025; UNODC, 2021).

Finalmente, estos resultados se alinean con la necesidad de transitar hacia un modelo penal que priorice prevención vial, reparación integral y reinserción social sobre respuestas meramente retributivas. De este modo, la suspensión condicional de la pena dejaría de percibirse como un mecanismo de impunidad y se consolidaría como una herramienta racional de justicia restaurativa aplicada a delitos culposos de tránsito en Ecuador (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020; González, 2021).

## Conclusión

En este marco los resultados evidencian que la suspensión condicional de la pena constituye un instrumento jurídicamente relevante para evitar respuestas punitivas excesivas en delitos caracterizados por la ausencia de dolo, contribuyendo potencialmente a la reinserción social, la descongestión judicial y la racionalización del sistema penal.

El artículo 630 numeral 2 del COIP opera como una regla de exclusión formal que restringe el acceso a la suspensión condicional de la pena cuando existe un proceso en curso, una sentencia vigente o un beneficio previo de salida alternativa. Esta disposición, aunque busca preservar la excepcionalidad del mecanismo y garantizar seguridad jurídica, puede generar efectos desproporcionados en delitos culposos de tránsito, al no distinguir adecuadamente entre reincidencia dolosa y reiteración imprudente. En consecuencia, su

aplicación rígida tiende a desplazar el análisis judicial de proporcionalidad y necesidad de pena, favoreciendo respuestas automáticas de privación de libertad incluso en contextos donde podrían existir alternativas restaurativas más eficaces.

Especialmente a partir de experiencias regionales que gestionan la reiteración culposa mediante condiciones preventivas obligatorias en lugar de prohibiciones absolutas. En este sentido, la investigación sustenta que la flexibilización condicionada del artículo 630 numeral 2 en delitos culposos de tránsito permitiría incorporar medidas sustitutivas orientadas a la seguridad vial, tales como la inhabilitación temporal para conducir, la reeducación vial certificada y el seguimiento judicial del cumplimiento, evitando que la prisión opere como respuesta automática y reforzando la no repetición.

El desafío central del régimen ecuatoriano no radica en la existencia de la suspensión condicional de la pena, sino en la rigidez restrictiva del numeral 2 cuando se aplica sin criterios diferenciados a infracciones culposas. Por ello, avanzar hacia un modelo penal más restaurativo y preventivo exige armonizar la seguridad jurídica con el principio de mínima intervención penal, priorizando respuestas proporcionales que protejan los derechos de las víctimas, reduzcan la reincidencia vial y fortalezcan la legitimidad del sistema de justicia.

## Referencias bibliográficas

- Albán Gómez, E. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano*. <https://estudiantesecuatorianosderecho.files.wordpress.com/2015/07/manual-de-derecho-penal-ecuatoriano-dr-ernesto-alban-gomez.pdf>
- Ambos, K. (2000). *Derecho penal comparado en América Latina*. Temis.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1985). *Declaración sobre los principios fundamentales de justicia para las víctimas de delitos y del abuso de poder* (Resolución 40/34). [https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dbpjavcap/dbpjavcap\\_ph\\_s.pdf](https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dbpjavcap/dbpjavcap_ph_s.pdf)
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2006). *Manual sobre programas de justicia restaurativa*. Oficina contra la droga y el delito. [https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Manual\\_sobre\\_programas\\_de\\_justicia\\_restaurativa.pdf](https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Manual_sobre_programas_de_justicia_restaurativa.pdf)

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2020). *Improving global road safety* (Resolución 74/299). Naciones Unidas.  
<https://undocs.org/es/A/RES/74/299>
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*.  
<https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador-2021.pdf>
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2009). *Código Orgánico de la Función Judicial*.  
[https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo\\_organico\\_fj.pdf](https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo_organico_fj.pdf)
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180.  
[https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/abr16\\_CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL-COIP.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/abr16_CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL-COIP.pdf)
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2015). *Código Orgánico General de Procesos*. Registro Oficial Suplemento 506.  
<https://www.ces.gob.ec/lotaip/2021/Abril/COGEP.pdf>
- Avila Urdaneta, J., Fuentes Aguila, M. R., & Patiño, J. C. (2024). Crisis de la privación de libertad: penas alternativas y subsidiarias. *Revista de Ciencias Económicas, Jurídicas y Administrativas*, 7(12), 82-102.  
<https://kairos.unach.edu.ec/index.php/kairos/article/view/333/275>
- Cabanellas de las Cuevas, G. (2006). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta.  
[https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898\\_2.pdf](https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898_2.pdf)
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2012). *Caso Masacres de El Mozote y lugares aledaños vs. El Salvador*. Sentencia de 25 de octubre de 2012.
- Corte Nacional de Justicia del Ecuador. (2023–2025). *Base de Jurisprudencia Penal*. Portal Judicial.
- Fuquen Alvarado, M. (2003). Los conflictos y las formas alternativas de resolución. *Tabula Rasa: Revista de Humanidades*, (1), 265-278.  
<https://www.redalyc.org/pdf/396/39600114.pdf>
- Galindo Cardona, Á. (2001). Origen y desarrollo de la solución alternativa de conflictos en Ecuador. *Juris dictio*, 4(2), 123-127.
- García Falconi, J. (1990). *El juicio por accidentes de tránsito*. Jurídica del Ecuador.
- Hernández Quito, J. V. (2018). Reforma al principio de oportunidad en base al principio de mínima. [Tesis, Universidad Central del Ecuador].  
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/17625/1/T-UCE-0013-JUR-004-P.pdf>
- Instituto de Capacitación y Especialización Padre Hurtado. (s.f.). *Manual de mediación familiar*.  
<https://www.iceph.cl/wp-content/uploads/2021/11/Manual-Mediacion-Familiar.pdf>
- Jaramillo Loayza, E. C. (2024). El Código Integral Penal en base a la justicia restaurativa en el Ecuador. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(3), 155-167.

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v8i3.11190](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i3.11190)

- López Ayala, S. E. (2016). La conciliación en materia de tránsito con daños materiales a terceros. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Mejía Hurtado, V. D. (2016). El procedimiento directo en los delitos de tránsito con lesiones y su incidencia en el principio de celeridad [Tesis], Universidad Nacional de Chimborazo.
- Montesinos Vega, S. P., Viteri Proaño, D. E., & Durán Ocampo, A. R. (2025). Medidas alternativas en delitos por muerte culposa en materia de tránsito. *Revista Didascalía*, 16(1).
- Muñoz Conde, F. (2001). *Introducción al Derecho Penal*. Euro Editores.
- Naranjo Vallejo, J. P. (2022). Antecedentes históricos de los métodos alternativos de resolución de conflictos (MASC): Aportes desde el Derecho Romano. Universidad de los Andes.
- Pontón, D. (2022). Las nuevas cárceles en Ecuador: un ecosistema para la reproducción del crimen complejo. *Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, (37), 173-199.
- Racines Vargas, P., & López Constante, L. O. (2016). Estudio de los procesos técnicos de peritajes en la accidentabilidad vehicular en Quito [Tesis], UIDE.
- Real Academia Española. (2022). *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/prudencia>
- Saquicela-Rodas, M., & Pinos-Jaén, C. E. (2025). Los delitos culposos de tránsito en Ecuador: análisis desde el principio de mínima intervención penal. *Journal Scientific MQRInvestigar*, 9(1), 1-24. <https://doi.org/10.56048/MQR20225.9.1.2025.e70>
- Sarmiento-Martínez, R. G. (2024). Estrategias de Gestión para la Optimización del Tránsito Urbano en el Cantón La Concordia: Desafíos y Oportunidades. *Revista Científica Zambos*, 3(3), 64-77. <https://doi.org/10.69484/rcz/v3/n3/54>
- Silva Sánchez, J. (2017). Eficiencia y derecho penal. *Anuario de Derecho Penal*.
- Toscano Vizcaíno, S. (2005). ¿Qué es un accidente de tránsito? DerechoEcuador.com.
- Vado Grajales, L. O. (2020). Medios alternativos de resolución de conflictos. CEJ Americas.
- Vaticano, Sala Regia. (2019). Discurso del Santo Padre Francisco en el Congreso Mundial de la Asociación Internacional de Derecho Penal.
- Vintimilla Moscoso, M. X. (2020). La conciliación en el Código Orgánico Integral Penal [Tesis], Universidad Andina Simón Bolívar.
- Zaffaroni, E. R., Sloka, A., & Alagia, A. (2007). *Manual de Derecho Penal*. Ediar.