



*Asesorías y Tutorías para la Investigación Científica en la Educación Puig-Salabarría S.C.
José María Pino Suárez 400-2 esq a Lerdo de Tejada, Toluca, Estado de México. 7223898475*

RFC: ATI120618V12

Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores.

<http://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/>

Año: XII

Número: 2

Artículo no.:60

Período: 1 de enero al 30 de abril del 2025

TÍTULO: Infracciones en la seguridad vial en Ecuador: ¿intencionales o no?

AUTORES:

1. Dr. Mesías Elías Machado Maliza.
2. Est. Arleth Samantha Amaya Tuarez.
3. Est. Gabriela Nicole Bravo Galárraga.
4. Est. María Fernanda Yáñez Usca.

RESUMEN: Los accidentes de tránsito pueden causar la muerte de las personas y dejar secuelas permanentes a las personas, así como daños físicos a los vehículos. La presente investigación tiene como objetivo analizar la intencionalidad en el contexto de las infracciones del tránsito en Ecuador. Se utilizó una metodología cualitativa, así como los métodos inductivo-deductivo para recopilar datos. Se concluyó, que las infracciones por conducir bajo los efectos del alcohol no deben considerarse culposas. Los conductores ebrios a menudo sobreestiman sus habilidades y subestiman los riesgos, lo que lleva a la conclusión de que la intencionalidad es evidente; por lo tanto, la normativa legal ecuatoriana debería actualizarse para reconocer el dolo eventual en tales casos.

PALABRAS CLAVES: intencionalidad, infracciones, normativa legal, Ecuador.

TITLE: Traffic Infractions in Ecuador: Intentional or Not?

AUTHORS:

1. PhD. Mesías Elías Machado Maliza.
2. Stud. Arleth Samantha Amaya Tuarez.
3. Stud. Gabriela Nicole Bravo Galárraga.

4. Stud. María Fernanda Yanez Usca.

ABSTRACT: Traffic accidents can cause death and leave permanent after-effects on people, as well as physical damage to vehicles. This research aims to analyze intent in the context of traffic violations in Ecuador. A qualitative methodology was used, as well as inductive-deductive methods to collect data. It was concluded that violations for driving under the influence of alcohol should not be considered culpable. Drunk drivers often overestimate their skills and underestimate the risks, leading to the conclusion that intent is evident; therefore, Ecuadorian legal regulations should be updated to recognize eventual intent in such cases.

KEY WORDS: intentionality, infractions, legal regulations, Ecuador.

INTRODUCCIÓN.

En la sociedad actual, el tráfico vehicular se ha convertido en un aspecto central de la vida diaria, influyendo en la dinámica urbana y las interacciones sociales. En este contexto, las infracciones de tránsito representan un problema constante para las autoridades y la seguridad pública en general; sin embargo, más allá de la mera infracción de las normas de tránsito, surge la pregunta fundamental sobre la intencionalidad detrás de estas conductas.

En determinados casos, una infracción de tránsito puede considerarse intencional si se demuestra que el conductor actuó con pleno conocimiento y conciencia de que estaba infringiendo las normas de tránsito, con la intención de causar daño o cometer una infracción intencional. Los ejemplos incluyen conducir bajo la influencia del alcohol o drogas, exceder intencionalmente el límite de velocidad para poner en peligro a otros usuarios de la vía, o realizar intencionalmente maniobras peligrosas. En definitiva, aunque algunas infracciones de tránsito pueden considerarse maliciosas en determinados casos, la mayoría son consecuencia de un error o descuido sin ninguna intención maliciosa por parte del infractor.

Este análisis crítico investiga la compleja intersección entre el comportamiento de conducción de un individuo y sus motivaciones subyacentes. Se propone investigar si estas violaciones son resultado de

decisiones deliberadas, o por el contrario, están influenciadas por factores contextuales, psicológicos y socioeconómicos que pueden reducir la responsabilidad individual.

El trabajo que se presenta tiene como objetivo analizar la intencionalidad en el contexto de las infracciones del tránsito en Ecuador. Se busca ofrecer una comprensión más profunda de la complejidad que subyace a las transgresiones de tránsito, destacando la importancia de considerar no solo las acciones externas del individuo, sino también sus motivaciones internas y el entorno en el que se desenvuelven.

DESARROLLO.

Materiales y Métodos.

En el presente trabajo se utilizó la metodología cualitativa, y se realiza el análisis y se hace uso de un razonamiento complejo más profundo en torno a los significados, fenómenos y situaciones que se desarrollan en la seguridad vial; es decir, un análisis más profundo sobre las contravenciones de tránsito respecto a la intencionalidad del conductor. Se emplearon como métodos el inductivo-deductivo, lo cual ayudó a reconocer a los distintos grupos de contravenciones de tránsito que pasan dentro de la sociedad ecuatoriana, así como permitió comprender las causas que dieron origen a que las personas que pertenecen a la sociedad como conductores realicen este tipo de contravenciones. Este método permitió hacer un estudio detallado acerca de la problemática en general respecto a lo que está sucediendo con los conductores y su relación con la seguridad vial.

Resultados.

Definición y conceptualización de la intencionalidad en el contexto de las contravenciones de tránsito.

En el ámbito de las contravenciones de tránsito, la intencionalidad se refiere a la voluntad consciente o el propósito deliberado de cometer una acción que viola las normas de tráfico. Se conceptualiza como la conciencia y la voluntad detrás de una conducta específica en la vía pública que está prohibida o restringida por las leyes de tránsito (Chamorro, 2020).

La intencionalidad puede manifestarse de diversas formas en este contexto; por ejemplo, un conductor puede exceder el límite de velocidad deliberadamente, ignorando las señales de tráfico y las regulaciones establecidas. Del mismo modo, puede realizar maniobras peligrosas, como adelantar en una curva o cruzar un semáforo en rojo, con plena consciencia de que está infringiendo las normas de tráfico (Aigaje, 2016). Es importante destacar, que la intencionalidad puede variar según la situación y las circunstancias individuales. En algunos casos, un conductor puede infringir las normas de tráfico de manera consciente, pero con una intención distinta, como en situaciones de emergencia donde se busca evitar un accidente o una situación peligrosa; sin embargo, en general, la intencionalidad se refiere a la acción deliberada de violar las reglas de tránsito sin una justificación válida.

En el ámbito legal, la intencionalidad puede ser un factor determinante en la imposición de sanciones y penas por contravenciones de tránsito; por ejemplo, en algunos casos, las infracciones intencionales pueden ser castigadas más severamente que aquellas cometidas por negligencia o accidente. Además, la evidencia de la intencionalidad puede influir en la manera en que se procesa y se resuelve un caso de contravención de tráfico ante las autoridades competentes (Mayorga, 2021).

La intencionalidad puede ser un factor relevante en la determinación de las sanciones aplicables por parte de las autoridades de tránsito ecuatorianas. En muchos casos, las infracciones intencionales pueden ser consideradas más graves que aquellas cometidas por error o negligencia, lo que puede resultar en multas más elevadas, la suspensión de la licencia de conducir, o incluso medidas penales, dependiendo de la gravedad de la infracción y las circunstancias específicas del caso (Vera & Calderón, 2020).

Es importante destacar, que al igual que en otros lugares, la intencionalidad puede variar según las circunstancias individuales y el contexto en el que se produce la infracción; sin embargo, en general, en el contexto de las contravenciones de tránsito en Ecuador, la intencionalidad se refiere a la acción consciente y voluntaria de violar las normas de tráfico establecidas por la ley.

Marco Legal y normativo que regula las contravenciones de tránsito en Ecuador.*Leyes y Reglamentos.*

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) tipifica específicamente las contravenciones de tránsito como delitos, a los cuales los clasifican entre leves, graves y muy graves; aquellos delitos incluyen consigo multas pecuniarias, reducción de puntos a la licencia de conducir, y dependiendo del caso, la suspensión del derecho a conducir. En esta investigación, se consideró desde el artículo 383 hasta el artículo 392, y ante aquella información, se enfoca en el estado de embriaguez al conducir un vehículo. Se sabe que las contravenciones de tránsito son culposas; es decir, que no existe dolo de por medio.

En el artículo 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez; se especifican las sanciones dependiendo del nivel del alcohol por litro de sangre, mientras se detecte más gramos, las multas aumentarán, entre la reducción de puntos, multas económicas e incluso la privación de libertad.

La Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial: Aquel encargado de regular el comportamiento tanto de los conductores, como también de los pasajeros y peatones (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

Es necesario hacer mención de esta ley el artículo 147.- Jurisdicción y competencia; en este artículo se establece tanto la jurisdicción como la competencia para dar el debido juzgamiento de las infracciones de tránsito que se encuentran definidas en el COIP, como de igual manera, para dar el debido control y ejecución de aquellas contravenciones de tránsito, y se da el señalamiento de los jueces competentes y las instancias que se encuentran determinadas por el código orgánico de la función judicial, que se complementa con el artículo 147A, que se refiere al registro estadístico y control del debido cumplimiento de las sanciones por las contravenciones de tránsito establecidas en el COIP y que será de competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dependiendo de donde haya sido cometida la contravención.

Ahora bien, manejar en estado de embriaguez también se encuentra regulado en el artículo 182.- Prohibición de conducir, donde explícitamente especifica que no se podrá conducir si se ha llegado a ingerir alcohol en los niveles superiores a los que se permite, dependiendo de las escalas que se establecieron en el reglamento. Ante aquel conocimiento, los conductores de vehículos de transporte público tendrán un mayor grado de responsabilidad como también de control; las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire aspirado.

Artículo 202.- Obligaciones de usuarios y pasajeros; el literal f, de la misma forma específica, que no se podrá ingerir bebidas alcohólicas, entre otras, de igual forma, el literal j indica que no se podrá conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial: se encargado de detallar las normas, y de igual manera, los procedimientos de la ley de tránsito. Se hace mención en el artículo 243, que el estado de embriaguez se puede dar a definir como la pérdida transitoria o disminución de las facultades físicas o mentales, que se dan por el consumo de bebidas alcohólicas, que por consecuente, disminuyen las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo automotor (Presidencia de la República del Ecuador, 2009)

Entidades responsables.

Entre aquellas entidades se encuentra la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), quien planifica, controla, y regula el tránsito a nivel nacional. También la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), encargado del control a nivel nacional, y por último, pero no menos importante, los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, quienes gestionan el tránsito en su territorio.

Clasificación de las contravenciones.

Al tener en cuenta el Código Orgánico Integral Penal en las contravenciones de tránsito, se clasifican de la siguiente manera:

- Leves: Aquellas son las multas pecuniarias.

- Graves: Se derivan a reducción de puntos en la licencia de conducir y complementando con multas pecuniarias.
- Muy graves: Se dan desde las multas pecuniarias, reducción de puntos, hasta la suspensión del derecho a conducir. La suspensión de conducir siendo la sanción más grave entre las anteriormente mencionadas.

Sanciones.

Como es de conocimiento, la clasificación de las contravenciones menciona las sanciones, dependiendo de su clasificación; por lo mismo, se requiere detallar un poco más cada sanción anteriormente mencionada.

- *Suspensión del derecho a conducir.* Dependiendo del caso, puede llegar a ser temporal o definitiva.
- *Reducción de puntos en la licencia de conducir.* La fijación de los puntos a reducir dependerá de la gravedad de la infracción cometida.
- *Multas pecuniarias.* Aquellas variarán según sea la gravedad de la infracción.

Análisis crítico de la relación entre la intencionalidad y responsabilidad en las infracciones de tránsito.

Antes de realizar un análisis crítico se debe definir, ¿qué es una infracción de tránsito?

Se puede definir a las infracciones de tránsito como las infracciones más comunes. Las sanciones por estas violaciones van desde multas fijas hasta prisión. Si se le acusa de las reglas de tránsito, es aconsejable buscar propuestas legales, ya que las consecuencias de las violaciones suelen ser más complicadas de lo que parece. Los consultores legales pueden ahorrar tiempo, dinero y largas consecuencias.

Las infracciones de conducción se refieren a infracciones de tránsito que ocurren mientras el vehículo está en movimiento; por ejemplo, enviar mensajes de texto mientras se conduce o pasarse un semáforo en rojo es un delito. La definición legal de infracción de tránsito varía de un estado a otro (Wilson et al., 2022).

La relación entre la intencionalidad y la responsabilidad en las infracciones de tránsito es un tema crucial, que implica una serie de consideraciones éticas, legales y sociales. Mediante un análisis crítico de esta relación se dará a comprender de mejor manera:

1. *Intencionalidad y Acción Consciente.*

La intencionalidad se refiere al propósito deliberado de cometer una acción específica, mientras que la responsabilidad implica la obligación de responder por las consecuencias de dicha acción. En el contexto de las infracciones de tránsito, la intencionalidad puede estar presente cuando un conductor decide conscientemente violar las normas de tránsito, como exceder los límites de velocidad o ignorar señales de tránsito.

2. Importancia de la Intencionalidad.

La intencionalidad puede influir en la evaluación de la responsabilidad en una infracción de tránsito, especialmente en situaciones donde las acciones del conductor representan un riesgo significativo para la seguridad vial; por ejemplo, si un conductor decide conducir bajo los efectos del alcohol de manera consciente, su intencionalidad de cometer la infracción, puede ser un factor clave en la determinación de su responsabilidad y en la imposición de sanciones.

3. Circunstancias Atenuantes y Agravantes.

Es importante considerar las circunstancias individuales y contextuales al evaluar la relación entre intencionalidad y responsabilidad; por ejemplo, si un conductor comete una infracción debido a una emergencia médica o una situación de fuerza mayor, su grado de responsabilidad puede ser mitigado en función de las circunstancias específicas que rodean la infracción; del mismo modo, la intencionalidad puede ser agravada si el conductor tiene conocimiento previo de los riesgos asociados con sus acciones y decide proceder de todos modos.

4. Enfoque Preventivo y Educativo.

Además de la aplicación de sanciones, es fundamental adoptar un enfoque preventivo y educativo para abordar la relación entre intencionalidad y responsabilidad en las infracciones de tránsito. Promover la conciencia vial, fomentar conductas responsables al volante y proporcionar educación sobre los riesgos asociados con las infracciones de tránsito puede ayudar a prevenir la ocurrencia de futuras violaciones y promover una cultura de seguridad vial.

La relación entre la intencionalidad y la responsabilidad en las infracciones de tránsito es compleja y multifacética. Si bien la intencionalidad puede ser un factor importante en la determinación de la responsabilidad y las consecuencias legales, es crucial considerar una variedad de factores, incluidas las circunstancias individuales y contextuales, para una evaluación justa y equitativa de las acciones de los conductores en la vía pública (Morales, 2017).

Intencionalidad de la conducta en las contravenciones.

Según el COIP (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014), Art. 26.- Dolo. - Actúa con dolo la persona, que conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta. Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión, de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena.

Art. 27.- Culpa. - Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.

Sabiendo la definición de la ley sobre las dos intencionalidades de la conducta, es pertinente entrar a detalle sobre la definición de ambas.

Dolo, se le cataloga con la suma de la voluntad y el conocimiento de manera que el resultado producido es conocido y deseado por el sujeto activo, por lo que se podría decir, que entra a un ámbito de querer y entender, las posibles consecuencias ante su actuar.

El dolo se subdivide de la siguiente manera:

- *Dolo directo*. Aquel sujeto activo sabe que va a vulnerar un bien jurídico protegido y aun así ejecuta el verbo rector.
- *Dolo Indirecto*. Aquel sujeto activo no persigue el delito en específico, pero conoce con absoluta seguridad que su conducta se adecua a un tipo penal.

- *Dolo eventual*. Se le define como: el autor no conoce el resultado, pero sabe que no es seguro y no es inevitable; es decir, que llega a ser posible o eventual. Es importante destacar, que el autor lo acepta en el posible caso que se produzca; entonces se deja por entendido, que aunque el autor no quiere el resultado, lo acepta de forma eventual.
- *Dolo preterintencional*. El sujeto activo acepta y quiere ocasionar un daño lesivo en concreto, pero el resultado va más allá de lo previsto en un inicio.

Culpa, se centra más en la negligencia al momento de accionar, la falta al deber objetivo de cuidado y quien inobserve la norma.

De la misma forma la culpa también se subdivide de la siguiente forma:

- *Culpa consciente*. Aquel autor no quiere ni acepta el resultado lesivo, pero lo prevé y aun sabiendo aquello infringe el deber objetivo de cuidado, dando así un resultado ni querido ni aceptado por parte del sujeto activo.
- *Culpa inconsciente*. En este caso, el autor no quiere ni acepta el resultado diferenciándolo que no lo pudo prever.

Criterios para determinar la intencionalidad.

- *Evidencia disponible*.

Entre las posibles evidencias, se mencionan las más básicas y probables de obtener: videos, testimonios, fotos, entre otros, con el fin de aportar pruebas sobre la verdadera intencionalidad del conductor, ante la aparición de elementos como la velocidad excesiva, y de igual forma, el consumo de alcohol.

- *Conducta del conductor*.

Se direcciona al cometimiento de otras infracciones en el pasado del conductor; esto puede dar un indicio de dolo; dado a que se da por entendido que tiene conocimientos básicos de la ley, y a pesar de aquello, decide infringir la misma de manera reiterada.

- *Gravedad de la infracción*.

Se considera que el conductor, al realizar una acción que puede producir un alto riesgo de daño, de cierta forma tiene conocimiento de las posibles consecuencias.

Discusión.

Por un lado, es importante saber, que aunque algunas infracciones de tránsito pueden considerarse intencionales en determinadas situaciones en las que existe una clara intención de infringir las reglas con la intención de causar daño, la mayoría de las infracciones son el resultado de error, descuido o falta de conocimiento por parte del conductor; por lo que es indispensable aclarar, que se requiere de una actualización de las normativas que regulan estos fenómenos, y de esta manera, se contemplen nuevas modalidades de delitos.

La mayoría de los accidentes de tránsito son el producto de sobrepasar los límites permitidos en la ley y el reglamento de tránsito, como también por el consumo de sustancias o bebidas alcohólicas.

El estado de ebriedad al volante.

El consumo excesivo de alcohol puede generar una intoxicación aguda, conocida como ebriedad, que afecta las capacidades físicas y mentales del individuo. La ataxia, tanto sensorial como motriz y psíquica, es uno de los principales síntomas de este estado (Guanche et al., 2007).

Las consecuencias de conducir bajo la influencia del alcohol son devastadoras. Los fines de semana y feriados son las fechas con mayor incidencia de accidentes de tránsito relacionados con el alcohol. La agudeza mental disminuida por la ebriedad afecta gravemente la capacidad de conducir, poniendo en riesgo la vida del conductor y de las demás personas en la vía.

Las terribles consecuencias de estos accidentes incluyen:

- Muerte: tanto del conductor como de otras personas.
- Lesiones graves: que pueden dejar secuelas permanentes.
- Daños materiales: a los vehículos y a la infraestructura vial.

Dolo eventual.

Se lo considera por varios juristas investigadores que es la forma más débil del dolo, debido a que los dos elementos que los caracteriza, que son la voluntad y la consciencia, aparecen con menor intensidad. El autor no tiene como objetivo ocasionar un resultado dañoso, pero reconoce la posibilidad que se produzca y ante aquello, decide continuar con su actuar, por lo mismo el sujeto no espera un resultado contrario al derecho. De cierta forma, el conductor confía en que puede manejar el hecho en el momento en que pierda el control de la situación.

Entonces, el dolo eventual, por parte del sujeto infractor, no tiene como objetivo de que su acción de la ejecución dé un resultado delictivo; se podría decir, que ni siquiera lo deseaba. Como su característica principal y distinción, es que la actitud que tiene el sujeto; es decir, él asume el riesgo creyendo en sus capacidades, lo cual podría llevar convertirse en una lesión.

El conductor se da por entendido que el manejar en estado de embriaguez es penado, también sabe que pueden existir posibles resultados que provocarían lesiones o daños; entonces, existe conocimiento y voluntad del conductor al momento de manejar, aunque aquellos elementos sean mínimos, pero se encuentran al momento de decidir conducir. Los conductores tienen el conocimiento que al manejar están cometiendo una irresponsabilidad, además de que pueden causar un accidente, e incluso, arriesgando su vida; no obstante, confían en que pueden manejar de esa manera. Si bien es cierto, que aunque no quieran el resultado, eventualmente aceptan las futuras consecuencias.

Ante esta información, se considera que las contravenciones de tránsito al manejar en estado de embriaguez, no deberían considerarse culposas, debido a que es cierto que se puede encajar en una culpa consciente, pero entra la diferencia de que comúnmente, los conductores en estado de ebriedad confían más que en nada en sus capacidades y que pueden manejar las futuras dificultades. De igual manera, es de conocimiento a nivel nacional, sobre la prohibición de manejar en estado de ebriedad; sin embargo, hacen caso omiso de la ley; es decir, existe una indiferencia, y de igual forma, el menosprecio de las normas y reglamentos.

Dentro de la investigación se toman en cuenta las leyes y reglamentos de tránsito, como de igual forma, el Código Orgánico Integral Penal. Se conoce que el dolo eventual constituye una modalidad de delitos en otras legislaciones, mientras que en la ecuatoriana no está tipificado como tal dentro del Código Orgánico Integral Penal.

En su artículo 26 solo esta una descripción general de dolo, por lo cual llama demasiado la atención, debido a los problemas sociales que están causando los accidentes de tránsito, tanto en las ciudades como en las carreteras.

CONCLUSIONES.

En esta investigación, el análisis crítico explora cómo es la compleja interacción entre el comportamiento individual de los infractores de tránsito y las motivaciones subyacentes que pueden influir en él.

Desde diversas perspectivas teóricas y a través de una revisión de estudios empíricos, se observa que la intencionalidad de estas violaciones no puede reducirse a una explicación simplista; más bien, surge como un fenómeno multifacético influenciado por una interacción compleja de factores individuales y contextuales.

En definitiva, el sistema ecuatoriano en materia penal dentro de lo que se refiere a tránsito, es una responsabilidad compartida que requiere el compromiso de las personas, las autoridades y la sociedad en su conjunto. Si bien los accidentes normalmente se producen por errores humanos, debido a que manejar es una acción que involucra un alto riesgo, se requiere evitar la ingesta de bebidas alcohólicas. De esta manera, se vuelve necesario que el dolo eventual sea considerado para poder juzgar estas acciones y que no se produzcan tantos siniestros de tránsito dentro del país.

Sólo a través de un enfoque integrado y colaborativo se podrá luchar por crear un entorno en el que la convivencia y el respeto a las normas sean pilares fundamentales de la movilidad urbana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. Aigaje Aigaje, F. (2016). El juzgamiento de contravenciones de tránsito ante el principio del doble conforme. [Tesis de Abogacía, Universidad Regional Autónoma de los Andes]. <https://1library.co/es/download/881168609446068226>
2. Asamblea Constituyente del Ecuador (2017) Ley 1. Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. <https://zonalegal.net/uploads/documento/LEY%20ORGANICA%20DE%20TRANSITO.pdf>
3. Asamblea Nacional del Ecuador (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento No.180. <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/COIP.pdf>
4. Chamorro Valencia, D. X. (2020). Admisión de responsabilidad en las contravenciones de tránsito por daños materiales. [Tesis de Abogacía, Universidad Regional Autónoma de los Andes]. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/11274>
5. Guanche, H., Martínez, C., & Gutiérrez, F. (2007). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. Revista Cubana de Salud Pública, 33(1),1-6. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662007000100011&lng=es&tlng=es.
6. Mayorga Díaz, L. A. (2021). La imposibilidad de apelar las contravenciones de tránsito y el debido proceso. [Tesis de Abogacía, Universidad Regional Autónoma de los Andes]. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/14178>
7. Morales, A. (2017). La Contravención de Tránsito de Primera Clase determinada en el artículo 386 numeral 2 del COIP, en el Distrito Metropolitano de Quito, año 2015. [Tesis de Abogacía, Universidad Central del Ecuador]. <https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/41e704c9-13d5-4138-a407-686a08c081fc/content>

8. Presidencia de la República del Ecuador (2009) Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Decreto No. 1738. https://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Ecuador/EC_Reglamento_Ley_Organica_Transporte.pdf
9. Vera Rivera, M. d., & Calderón Tello, L. F. (2020). Los comportamientos dolosos en el ámbito del tránsito o tráfico rodado: la diferencia entre el dolo y la culpa como solución interpretativa del ámbito de aplicación del art. 371 COIP del Ecuador. Revista Penal México, 16-17, 283-300. <https://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/19151/Los-comportamientos.pdf?sequence=2>
10. Wilson, Reives. & Doran (2022). ¿Qué es una infracción de tráfico? Wilson, Reives & Silverman Attorneys at Law Firm. <https://wrslawfirm.com/es/what-is-a-moving-violation/>

DATOS DE LOS AUTORES.

1. **Mesías Elías Machado Maliza.** Doctor en Ciencias de la Educación. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Riobamba, Ecuador. E-mail: ur.mesiasmachado@uniandes.edu.ec
2. **Arleth Samantha Amaya Tuarez.** Estudiante de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Riobamba, Ecuador. E-mail: arlethat97@uniandes.edu.ec
3. **Gabriela Nicole Bravo Galárraga.** Estudiante de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Riobamba, Ecuador. E-mail: gabrielabg43@uniandes.edu.ec
4. **María Fernanda Yáñez Usca.** Estudiante de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Riobamba, Ecuador. E-mail: mariayu44@uniandes.edu.ec

RECIBIDO: 4 de septiembre del 2024.

APROBADO: 12 de octubre del 2024.