



Recibido: 18/12/2023 Aceptado: 02/05/2024

La privación de la libertad por contravenciones de tránsito y el hacinamiento carcelario en Ecuador (Revisión).

The deprivation of liberty for traffic violations in the face of prison overcrowding in Ecuador (Review).

Mónica Samaniego. *Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Políticas. Universidad Indoamérica. Ambato. Ecuador.*

[jackelinesamaniego@hotmail.com] [<https://orcid.org/0009-0003-6303-5892>]

William Enrique Redrobán Barreto. *Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República. Magíster en Derecho Constitucional. Universidad Indoamérica. Ambato. Ecuador.*

[wredroban@indoamerica.edu.ec] [<https://orcid.org/0000-0003-3331-7429>]

Resumen

La privación de la libertad por contravenciones de tránsito se fundamenta en la premisa de garantizar la seguridad vial y salvaguardar la integridad de los ciudadanos. El presente estudio fue desarrollado con el objetivo de analizar la privación de la libertad por contravenciones de tránsito en Ecuador, tomando en cuenta todos los sucesos de hacinamiento carcelario que han venido aconteciendo. Para ello se desarrolló una revisión bibliográfica en diferentes artículos y fuentes científicas que permitieron llegar a la conclusión de que el sistema penal ecuatoriano busca un equilibrio entre retribución, prevención y reparación, aplicando sanciones justas y proporcionales por infracciones de tránsito, respetando derechos como defensa y apelación, y considerando medidas cautelares ajustadas a cada caso. El Código Orgánico Integral Penal permite alternativas más efectivas, promoviendo seguridad, rehabilitación y reintegración social. Asimismo, para reducir el hacinamiento carcelario, es crucial revisar el sistema penal, implementar alternativas para delitos menores, mejorar las condiciones carcelarias y promover programas de rehabilitación efectivos que se centren en la reinserción social.

Palabras clave: privación; libertad; contravención; tránsito; hacinamiento.



Abstract

The deprivation of liberty for traffic violations is based on the premise of guaranteeing road safety and safeguarding the integrity of citizens. In this context, the present study was developed with the objective of analyzing the deprivation of liberty for traffic violations in Ecuador, taking into account all the events of prison overcrowding that have been occurring. For this, a bibliographical review was developed in different articles and scientific sources that allowed us to reach the conclusion that the Ecuadorian penal system seeks a balance between retribution, prevention and reparation, applying fair and proportional sanctions in traffic violations, respecting rights such as defense and appeal, and considering precautionary measures tailored to each case. The Organic Integral Criminal Code allows for more effective alternatives to prison, promoting security, rehabilitation and social reintegration. Likewise, to reduce prison overcrowding, it is crucial to review the penal system, implement alternatives to prison for minor crimes, improve prison conditions, and promote effective rehabilitation programs that focus on social reintegration.

Keywords: deprivation; freedom; contravention; transit; overcrowding.

Introducción

La privación de la libertad por contravenciones de tránsito y el hacinamiento carcelario constituyen dos problemáticas interrelacionadas que afectan al sistema jurídico y penitenciario en Ecuador. En primer lugar, la privación de la libertad por contravenciones de tránsito se refiere a la aplicación de medidas punitivas que implican la restricción de la libertad personal de los infractores. En muchos de los casos, por ejemplo, el conducir en estado de embriaguez implica el ingreso de los infractores a centros penitenciarios para cumplir condenas establecidas por la legislación ecuatoriana. En segundo lugar, el hacinamiento carcelario es una problemática



persistente en el sistema penitenciario ecuatoriano, debido a que las cárceles del país enfrentan una sobrepoblación crónica, lo que implica el no proporcionar las condiciones adecuadas para la vida digna de los reclusos.

Históricamente, Ecuador ha promulgado diversas normas y regulaciones con el objetivo de controlar y sancionar las contravenciones de tránsito. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021), dictamina y regula las políticas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021), la cual se ha erigido como el principal marco normativo que regula el tránsito en el país y la Asamblea Nacional de la República de Ecuador, dictamina el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), en donde se declaran las contravenciones de tránsito.

La privación de la libertad por contravenciones de tránsito se fundamenta en la premisa de garantizar la seguridad vial y salvaguardar la integridad de los ciudadanos. En este sentido, en la sección tercera del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014) en sus artículos desde el 383 hasta el artículo 392, se establecen y dictaminan las contravenciones de tránsito en sus distintas presentaciones, como la conducción de autos con llantas en mal estado, bajo el efecto de sustancias estupefacientes y en estado de embriaguez (Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional, 2014). Asimismo, se establecen los criterios para determinar cuándo procede la privación de la libertad como sanción para ciertas infracciones graves, como conducir en estado de embriaguez, exceso de velocidad o participar en carreras clandestinas. Estas medidas tienen como objetivo disuadir conductas irresponsables y proteger la vida y la integridad de las personas en las vías de tránsito.

No obstante, el sistema carcelario ecuatoriano se enfrenta a un persistente problema de hacinamiento que pone en entredicho la efectividad de la privación de la libertad como medida



punitiva para las contravenciones de tránsito. Las condiciones de sobrepoblación en las cárceles ecuatorianas generan una serie de consecuencias negativas, tanto para las personas privadas de libertad como para el funcionamiento del sistema penitenciario en su conjunto, por ejemplo, para que las autoridades carcelarias puedan mantener el orden y garantizar la seguridad dentro de las instalaciones.

En este escenario, se hace necesario examinar críticamente la relación entre la privación de la libertad por contravenciones de tránsito y el hacinamiento carcelario en Ecuador. En el presente artículo, se busca examinar el marco normativo, las medidas y los acuerdos jurídicos relacionados con la privación de la libertad por contravenciones de tránsito en el país, así como analizar la situación actual de esta privación en cuanto al hacinamiento carcelario y su impacto en la calidad de vida de las personas privadas de libertad.

Se analizarán las disposiciones legales pertinentes, así como los acuerdos jurídicos y las medidas implementadas en Ecuador en relación con la privación de la libertad por contravenciones de tránsito y el hacinamiento carcelario. Asimismo, se examinarán estudios relevantes que proporcionen una visión más precisa de la situación actual y sus implicaciones. Con este análisis, se espera contribuir al debate y la reflexión en torno a la efectividad y las implicaciones de la privación de la libertad como medida sancionadora en el ámbito de las contravenciones de tránsito en Ecuador y su posible relación con el hacinamiento carcelario.

Desarrollo

El derecho penal es aquel que regula las relaciones de las personas, este posibilita que, por medio de las distintas reglas y normas, se pueda proteger los derechos y garantizar el cumplimiento de los deberes de los ciudadanos. Dentro del territorio ecuatoriano las normas, leyes, acuerdos y decretos en materia penal han tenido cambios y reformas con el paso de los



años; se han derogado normas y declarado otras analogías que modifican las clasificaciones o sanciones para varios delitos..

El Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014) es una pieza legislativa fundamental en el sistema legal de un país. Su objetivo principal es establecer un marco jurídico claro y actualizado que regule las infracciones penales dentro de la jurisdicción. Es importante destacar que este código es resultado de un proceso de reforma y modernización de la legislación penal, con el fin de adaptarse a los cambios sociales y brindar una mayor protección a los derechos de los ciudadanos.

La concepción de las infracciones penales como "conductas típicas, antijurídicas y culpables" (Asamblea Nacional, 2021, art. 18) es una descripción esencial que define qué acciones se consideran delictivas y, por lo tanto, pueden dar lugar a una sanción penal. Esta definición permite que el sistema legal se base en principios de justicia, equidad y proporcionalidad en la imposición de penas.

Dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), se distinguen dos tipos de delitos penales: las infracciones y las contravenciones. Las infracciones son acciones más graves y, como se mencionó anteriormente, acarrear penas privativas de libertad superiores a 30 días y no mayores a 40 años, según lo estipulado en los artículos 79 hasta el 370 del código. Estas penas varían en duración según la gravedad del delito y se aplican con el propósito de proteger a la sociedad, brindar justicia a las víctimas y disuadir a otros de cometer actos delictivos.

Es así como, dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), se tipifican acciones o decisiones culposas dentro del ámbito de transporte y la seguridad vial. Asimismo, dictamina los agravantes en infracciones de tránsito en las que se contempla el que



una persona conduzca con una licencia caducada, suspendida temporal o definitivamente, en que no tenga autorización legal o que ocasione un accidente y huya del lugar.

En cuanto a las contravenciones de tránsito, el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), realiza una clasificación de las infracciones de riesgos legalmente permitidos y las tipifica dependiendo de su gravedad, en sus artículos 383 al 385, en estos artículos se dictaminan las de mayor gravedad. Aquí es relevante mencionar que las sanciones por infracciones de tránsito pueden tener un impacto económico significativo.

El Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), establece que el monto de las multas se determinará en base a la unidad del salario básico unificado, considerando la gravedad de la infracción y las circunstancias particulares del caso. Además de las multas, en algunos casos, las sanciones pueden incluir la suspensión de la licencia de conducir o la realización de cursos de educación vial, tales como ocurre en las otras contravenciones consideradas dentro de los artículos 386 al 392, en donde se declaran desde la primera hasta la séptima clase.

La contravención de tránsito de primera clase (conducir sin licencia, exceder el límite de velocidad) será sancionada con una multa de un salario básico unificado, disminución de diez puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de 3 días, según el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014).

La contravención de tránsito de segunda clase (que cause un accidente de tránsito con daños materiales, licencia caducada) es sancionada con la reducción de los puntos, imposición de multas según el Código Orgánico Integral Penal, en el artículo 387 (Asamblea Nacional, 2014). La contravención de tercera clase (detener o estacionar vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, ocasionar daños a la vía pública, derramar sustancias inflamables, entre otros) se



sanciona con una reducción en multas y puntos en la licencia de conducción; aquí se evidencia que estas sanciones no ameritan penas tan duras debido a que no son un peligro considerado como grave, según el Código Orgánico Integral Penal, artículo 388 (Asamblea Constituyente, 2023).

La cuarta clase: desobedecer las órdenes de los agentes de tránsito, adelantar a otro vehículo en movimiento, se sanciona con multas de solo el 30% del salario básico y la reducción de seis puntos en la licencia, refrendado en el artículo 389 del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014). La quinta clase es apagar el motor del vehículo cuando desciende por una pendiente, conducir en sentido contrario.

La sexta clase: circular contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito e invada las vías exclusivas a los buses de transporte público y, finalmente, la séptima clase: uso inadecuado de la bocina, no mantener la distancia prudente de seguimiento o no utilizar el cinturón de seguridad, según los artículos 390 al 392 del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014).

Dentro de estos artículos se especifica las sanciones a ejercer en cada una de ellas, haciendo la salvedad que solo en la primera clase se cuenta con la pena privativa de la libertad por un tiempo de tres días, la mayor multa es de un salario básico unificado, y, en las demás clases de las contravenciones de tránsito no se considera la pena privativa de la libertad, siendo así que en las tres últimas clasificaciones, la reducción en cuanto a las multas es superior debido a que se considera que tienen un nivel de peligrosidad menor.

Es importante tener en cuenta que la aplicación de las sanciones por infracciones y contravenciones de tránsito debe realizarse de manera justa y proporcional. Los principios del debido proceso y la presunción de inocencia son fundamentales en la determinación de la



responsabilidad y la imposición de las sanciones correspondientes. Los infractores tienen el derecho a ser escuchados y presentar sus argumentos ante las autoridades competentes, y en caso de desacuerdo, tienen la posibilidad de apelar las decisiones tomadas cuando el ordenamiento jurídico lo indique.

Es así, como para poder determinar la sentencia condenatoria, se debe realizar previamente el proceso investigativo correspondiente para comprobar la culpabilidad de los infractores y transgresores e imponer una pena. La pena tomada como un concepto ha evidenciado cambios dependiendo de la teoría a la cual se remita, sea esta absoluta, relativa o las de la unión.

En cuanto al marco legal de la pena, se tiene que, dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014) en el artículo 51, se define la pena como “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” (p.24).

Adicional a esta definición, dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014) también se define la finalidad de la pena como “la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así como la reparación del derecho de la víctima” (p.24). Esta finalidad declarada dentro de la legislación ecuatoriana se enmarca en el concepto de la pena desde una teoría relativa, se basa en la sanción de un acto antes de que se lleve a cabo y no necesariamente la privación de la libertad.

Dentro de la clasificación de las penas dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), se incluyen la pena privativa de la libertad y la no privativa de esta;



en la primera se puede dar desde los treinta días hasta máximo los cuarenta años según el artículo 59 del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014). Las penas no privativas de la libertad consisten en que los infractores o transgresores puedan acceder a alguno de las siguientes sentencias: 1) tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo, 2) obligación de prestar un servicio comunitario, 3) comparecencia periódica y personal ante la autoridad, 4) suspensión de la licencia de conducir, según el Código Orgánico Integral Penal, en el artículo 60 (Asamblea Nacional, 2014).

Según Calle & Ortega (2022), la sentencia por infracciones o contravenciones de tránsito es declarada por un juez, y puede ser apelada ante la autoridad competente, conforme a las distintas reglas o normas procesales generales declaradas dentro del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014). La apelación es el derecho que tiene una persona a recurrir a un fallo o resolución frente a una sentencia dictada en su contra, en donde se provea una garantía en cuanto al debido proceso, el cual está contemplado dentro de la Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Constituyente, 2008).

Dentro de las penas o sanciones declaradas por un juez frente a las contravenciones se deben tener en cuenta las medidas cautelares o garantías jurisdiccionales y constitucionales regidas por el artículo 87 de la Constitución de la República del Ecuador, las cuales se promulgan como las medidas para la protección de los derechos o para la prevención y detención de la vulneración o amenaza de estos (Asamblea Constituyente, 2008).

Asimismo, estas medidas cautelares son retomadas por el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014) en el artículo 519, en donde se especifica que:

Los jueces pueden ordenar una o más de las precauciones y garantías direccionadas a salvaguardar los derechos de las víctimas y otras personas involucradas dentro de los



procesos penales, garantizando la presencia de los infractores o transgresores, como también cuidando las pruebas y evitando su desaparición o deterioro (Asamblea Nacional, 2014, p.161).

Por otro lado, en el artículo 520 del mismo código, también se evidencia la importancia de aplicar medidas no privativas de libertad en los procesos donde se dan infracciones de tránsito como las contravenciones, siendo así que se dictaminan las normas generales de precauciones y medidas de protección para los transgresores de acuerdo con tres criterios:

El primero establece que al tratarse de infracciones penales, se deben aplicar medidas preventivas y no privativas de la libertad, debido a que son considerados como culposos y, en muchas ocasiones, no generan conmoción pública; el segundo, al considerarse delitos penales, los jueces solo podrán tomar una o dos medidas de seguridad y; el tercero, según el artículo 520 literal 3, que los jueces deben decidir de manera razonable las penas y sentencias en una audiencia oral, pública y contradictoria (Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional, 2014).

Sin embargo, en esta instancia, aunque las medidas cautelares son creadas por una orden judicial para hacer exigibles algunos derechos, estas no implican la existencia de los derechos procesales, es decir, solo hace posible la adopción de ciertas medidas judiciales en donde se hagan efectivos los derechos que son reconocidos durante el proceso de sentencia (Cervantes, 2020). Estas medidas son emitidas por una orden judicial y tienen como objetivo prevenir daños irreparables o asegurar la efectividad de una futura sentencia, siendo así, que puedan incluir acciones como la incautación de bienes, la suspensión de actividades o la prohibición de realizar determinadas acciones.



En el contexto del tránsito, las infracciones y contravenciones son acciones que violan las normas y reglamentos establecidos para regular el comportamiento de conductores y peatones en las vías públicas; por consiguiente, las medidas cautelares y las penas establecidas desempeñan un papel fundamental en la aplicación de la ley y el mantenimiento del orden vial. Sin embargo, no se puede subestimar la importancia de las autoridades encargadas de hacer cumplir estas normas y sanciones.

En Ecuador, la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el organismo responsable de regular y controlar el tránsito vehicular, así como de aplicar las sanciones correspondientes a quienes incumplen las normativas establecidas. Esta cuenta con un sistema de fiscalización que utiliza tecnología avanzada, como cámaras de vigilancia y radares, para detectar y registrar las infracciones de tránsito. Estas pruebas tecnológicas se consideran válidas y pueden ser utilizadas como evidencia en el proceso para determinar la responsabilidad y aplicar sanciones.

Ahora bien, el derecho penal actual para establecer las sanciones y penas en Ecuador recurre al arresto, la detención, la prisión preventiva y el encarcelamiento. Se reconoce que la prisión preventiva, en muchas ocasiones, es de extrema aplicación en los casos en los que el juez analice y amerite que se debe imponer la medida cautelar como garante de comparecencia de la persona al juicio.

En el ordenamiento ecuatoriano, en la misma dirección de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), se declara que la aplicabilidad de la prisión preventiva debe cumplir con los principios y las normas que le anteceden, por ejemplo, el artículo 76, que dictamina el derecho al debido proceso que tiene la persona que comete la infracción o el delito; siendo así, el alcance jurídico de esta es directamente proporcional al tiempo de su ejecución.



La prisión preventiva en la legislación ecuatoriana se rige por el artículo 77 de la Constitución de la República, Asamblea Constituyente (2008), en donde esta procede formalmente por la autoridad del caso, tiempo y formalidades legales. Asimismo, esta tiene un carácter de excepcionalidad al limitar las facultades y libertades de las personas sin una sentencia, se vincula con la mínima intervención penal y, finalmente, se genera cuando no existe otra herramienta menos gravosa, teniendo en cuenta la proporcionalidad entre la conducta y la pena.

Todo lo anterior se promulga debido a que la limitación a un derecho fundamental, como lo es la libertad, es conveniente en caso de que las medidas alternativas sean inútiles o ineficaces a la hora de juzgar una infracción o contravención; haciendo que la prisión preventiva sea determinada como última alternativa, debido a que es considerada como la más grave intrusión del Estado en el desarrollo personal del sospechoso, ya que coacciona su libertad y demás principios fundamentales con su encarcelamiento, pese a conservar su status de inocente (Jácome, 2023).

A pesar de tener las medidas cautelares, las normas y leyes que declaran cuándo debe o no dictaminarse la privación de la libertad como pena frente a las infracciones, contravenciones de tránsito o delitos en general; se reconoce que en algunas ocasiones se hace un uso excesivo de la prisión preventiva y se comete una falta de aplicación de estas, lo cual genera un hacinamiento carcelario (Tapia, 2021).

A nivel mundial, según la CIDH (2020), este “aumenta las fricciones y los brotes de violencia, propicia la propagación de enfermedades, dificulta el acceso a los servicios básicos y de salud, e impide que los reclusos puedan acceder a los programas de rehabilitación” (p. 13). Asimismo, la CIDH (2020) considera que este puede ser la consecuencia previsible de factores



como: 1) la falta de infraestructura adecuada, 2) la implementación de políticas represivas de control social que plantean la privación de la libertad como respuesta fundamental a las necesidades de seguridad ciudadana o medidas frente a un delito o infracción, 3) el uso excesivo de la prisión preventiva y de la privación de la libertad como sanción penal, y 4) la falta de respuestas rápidas y efectivas por parte de los sistemas judiciales para tramitar las causas penales.

Lo anterior ha generado un aumento en las cifras de hacinamiento tanto a nivel de Latinoamérica como a nivel de país. En Latinoamérica, según los reportes realizados por CIDH en el año 2011, 1,3 millones de personas son privados de la libertad. En el año 2018, según las estadísticas de *International Center for Prisión Studies*, el nivel de hacinamiento aumentó considerablemente, siendo así las tasas de hacinamiento por país, como ejemplo en Argentina (112%), Chile (115%), Panamá (113%), Colombia (145%) y Ecuador (114%), entre otros, (World Prison Brief, 2021). Posteriormente, en el año 2020, se tuvo que estas tasas aumentaron alarmantemente, por ejemplo, en Argentina con un 38%; en Ecuador, con 26%; en Panamá, con un 17% y en Colombia, con un 5%.

En el caso de Ecuador, según el Servicio Nacional de Atención Integral a Personas Adultas Privadas de la libertad y a Adolescentes infractores (SNAI), cuenta con 54 centros penitenciarios, de los cuales 31 son de rehabilitación social ubicados en Guayaquil, Quito y Santo Domingo, y 23 son centros de privación provisional de la libertad. En el año 2021 se tiene un aumento significativo en el hacinamiento carcelario, con cifras de un 27,5%; a nivel nacional hay plazas para 29.653 personas, pero la población es de 37.770, habiendo un exceso de 8.117 personas (Tapia, 2021).



Guerrero (2020) menciona que lo anterior se atribuye, en gran medida, a la implementación de nuevas políticas gubernamentales, las cuales tienen como objetivo eliminar del marco legal las conductas que no protegían adecuadamente los bienes jurídicos; sin embargo, paradójicamente, esta implementación ha llevado a un aumento en los niveles de punibilidad, triplicando las sanciones en comparación con periodos anteriores; esto implica que se han establecido sanciones más severas para una variedad de delitos y contravenciones. A pesar de la intención de fortalecer la protección de los derechos y bienes jurídicos de los ciudadanos, así como mejorar la efectividad del sistema de justicia penal, el resultado ha sido un incremento en el hacinamiento carcelario.

Este contexto ha generado la necesidad de promulgar diferentes principios y buenas prácticas para proteger a las personas privadas de libertad, considerando el principio XIX. Este se establece para garantizar los derechos de aquellos que están sujetos a una sanción penal. En el caso de Ecuador, esta separación no se cumple de manera exhaustiva, ya que la distinción se realiza principalmente a través de los pabellones, sin una verdadera pérdida de contacto o proximidad entre las diferentes categorías de reclusos. A pesar de esto, la separación por categorías sigue siendo una de las medidas más efectivas para garantizar el cumplimiento de las sanciones impuestas por los jueces.

Ahora bien, para evitar el uso excesivo de la prisión preventiva, dentro del sistema legal y jurídico ecuatoriano se pueden aplicar otras medidas alternativas y así, reducir el hacinamiento carcelario. Estas medidas se fundamentan en el principio de mínima intervención penal, el cual garantiza los derechos de las personas infractoras, buscando que las sanciones declaradas no impliquen la privación de la libertad, siempre y cuando exista otra posibilidad para sancionar la conducta (Montoya, 2019).



En este sentido, el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 60, especifica catorce penas no privativas de la libertad, las cuales son una alternativa para sancionar distintos tipos de penas y así, evitar que el infractor tenga que cumplir una privación de libertad (Asamblea nacional, 2014, p.25). En relación con las contravenciones de tránsito, es importante destacar que algunas de ellas tienen procesos especiales, como es el caso de conducir en estado de embriaguez.

En estos últimos casos, el proceso es un expedito más ágil, con penas preestablecidas y que no superen los 3 meses de privación de la libertad. No obstante, de acuerdo con el artículo mencionado anteriormente, se pueden aplicar penas no privativas contempladas en el código, tales como las medidas 1,2,3,4 y 8, las que son medidas que pueden ser realizadas por los infractores y que benefician la sociedad, por ejemplo, el trabajo comunitario.

Este servicio comunitario consiste en la realización de ciento veinte horas fuera del horario laboral o estudiantil del infractor, según el Código Orgánico Integral Penal (2014), en el artículo 63 (Asamblea Nacional, 2014).

Por otro lado, en cuanto al principio de mínima intervención penal, el Código Orgánico Integral Penal (2014) refrenda en el artículo 3, que este está legitimado siempre y cuando sea estrictamente necesaria la protección de las personas (Asamblea nacional, 2014); se busca que desde las leyes se pueda tener un control mediante una sanción a quien no sigue las reglas, para que se pueda regular el comportamiento de las personas en beneficio de la sociedad en general, respetando y garantizando los derechos y haciendo cumplir los deberes u obligaciones de estas (Hernández, 2022).

En este sentido, para imponer una pena por una contravención de tránsito, se deben considerar los principios procesales establecidos en el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea



Nacional (2014), tales como la proporcionalidad entre la infracción y la sanción, y la mínima intervención penal que busca proteger a las personas de manera necesaria y justificada. Estos principios buscan regular el comportamiento de las personas, fomentando el respeto a sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones.

En base a todo lo anterior, cuando se hace un uso excesivo de la privación de la libertad por contravenciones de tránsito, se contribuye al hacinamiento carcelario, debido a que son muchas las personas que son detenidas por infracciones de tránsito menores y son enviadas a prisión. Esto denota que el sistema de justicia penal no siempre evalúa adecuadamente la gravedad de las infracciones y recurre a la prisión como una solución “rápida”, lo que agrava el problema de aglomeración en dichas instalaciones.

Este hacinamiento carcelario afecta negativamente las condiciones de vida de las personas privadas de la libertad, debido a que se limitan las oportunidades de acceder a los distintos programas de rehabilitación y reinserción social (Mancheno et al., 2022). Esta situación impide que las personas que son detenidas por infracciones de tránsito, reciban la atención necesaria para superar su conducta delictiva y reintegrarse de manera positiva a la sociedad, una vez cumplida su pena. Lo anterior, unido a la omisión de las causas subyacentes de las infracciones de tránsito, podría ocasionar un ciclo de reincidencia, haciendo que el sistema penitenciario ecuatoriano corra el riesgo de convertirse en una mera medida punitiva.

Es así como se debe considerar la aplicación de otras medidas frente a las contravenciones de tránsito, las cuales no impliquen la privación de la libertad, tales como las medidas cautelares o las declaradas dentro del Código Orgánico Integral Penal (2014). Si bien estas actúan solo como garantías provisionales de la integralidad de los derechos durante el



proceso, estas también pueden limitar la libertad de movimiento de la persona en otros escenarios distintos a los centros penitenciarios.

En este caso, los jueces cumplen un papel fundamental en cuanto a la decisión de imponer una medida cautelar, teniendo en cuenta que deben verificar la existencia de pruebas que sean suficientes para poder imponerla. Esto posibilita que los acusados comparezcan en procesos penales y cumplan sus condenas de acuerdo con lo que penalmente se les hace responsables. Asimismo, permite que, dentro de los procesos jurídicos y penales referentes a las contravenciones de tránsito, se pueda analizar la posibilidad de tener otras alternativas de sanción.

Dentro de los procesos judiciales por contravenciones de tránsito, las precauciones de detención preventiva deben ser consideradas como una excepción y no como una regla debido a que, aunque existe una responsabilidad penal, esto no es suficiente para que esta sea impuesta, por lo que esta acción es absolutamente inaceptable y no debe presentarse, así se hayan establecido anteriormente los objetivos procesales.

En este caso, una de las medidas que se podrían tener en cuenta para no hacer uso de la detención privativa en centros carcelarios, es el arresto domiciliario. Este se constituye como una medida cautelar excepcional, la cual posibilita garantizar que las personas en espera de juicio puedan padecerlo en tiempo determinado y así, evitar el entorpecer los procesos y procedimientos dentro de la administración de la justicia. Al respecto, el Consejo de la Judicatura (2022) declara en su artículo 5 que este se caracteriza por:

- a. ser una medida cautelar restrictiva de la libertad, menos gravosa que la prisión preventiva;
- b. garantizar la integridad física y emocional de las personas adultas mayores, mujeres embarazadas o en estado de maternidad;
- c. evitar el contagio de enfermedades



infectocontagiosas salvaguardando las condiciones de salud en personas con enfermedades terminales, catastróficas, huérfanas o que tengan alguna condición de discapacidad; d. impedir posibles afectaciones por diversos tipos de violencia dentro de las instalaciones de los centros de privación de libertad y; e. evitar el hacinamiento. (art. 5).

Dentro del Código Orgánico Integral Penal (2014) en el artículo 522, se considera que el arresto domiciliario se regula de una manera independiente, debido a que son los jueces los que imponen una o más de las medidas identificadas dentro de él. Estos pueden escoger entre algunas de las siguientes medidas: la prohibición de ausentarse del país, arresto domiciliario, detención, prisión preventiva, dispositivo de vigilancia electrónica o la obligación de presentarse periódicamente (Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional, 2014).

Es así que, cuando el juez decida como medida cautelar el arresto domiciliario, este debe también asegurar y garantizar la dignidad, la integridad y la protección de sus derechos. Para darle cumplimiento, el Estado debe garantizar por parte de las instituciones policiales y judiciales, que estas realicen evaluaciones periódicas para facilitar el análisis y así, también, verificar que los infractores, gracias a las medidas cautelares alternativas a la privación preventiva, cumplen con las sanciones y penas impuestas.

Sin embargo, en este punto, Sucuzhañay (2023) refiere que se debe reconocer que existen algunos problemas con los requisitos no escritos para la aplicación del arresto domiciliario. Según esta autora, se encontraría, en primer lugar, las condiciones socioeconómicas, por ejemplo, personas que provengan de sectores populares, pobres o carentes de vivienda propia; en segundo lugar, aquellas personas que ya estuvieron en privación de la libertad; y, en tercer lugar, deficiencias técnicas en la probatoria de solicitar estas medidas.



Dentro del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), se estipula que no debería entenderse solo a la vivienda del infractor o procesado como único lugar para cumplir con la medida cautelar. Esta disposición busca superar algunas limitaciones y desafíos relacionados con la efectividad y viabilidad de las medidas cautelares, especialmente en casos donde la privación de libertad no es necesaria o deseable.

Al establecer que la vivienda del infractor no es el único lugar para el cumplimiento de la medida cautelar, se abre la posibilidad de explorar alternativas que se ajusten mejor a las circunstancias particulares de cada caso. Esto implica considerar opciones como la presentación periódica ante las autoridades, la colocación de dispositivos de vigilancia electrónica, la participación en programas de rehabilitación, el cumplimiento de obligaciones comunitarias o cualquier otra medida que sea adecuada para garantizar el cumplimiento de la medida cautelar y asegurar los fines del proceso penal.

La inclusión de esta disposición en el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), busca fomentar una mayor flexibilidad en la aplicación de las medidas cautelares, permitiendo que se adopten soluciones más acordes con las necesidades y características de cada individuo. Al reconocer que la vivienda no es el único lugar para cumplir con estas medidas, se promueve una visión más amplia y versátil, evitando situaciones en las que la persona se encuentre en un entorno inadecuado o que pueda dificultar su proceso de reintegración social.

En base a todo lo anterior, se tiene que no todas las contravenciones de tránsito deben ser sancionadas con privación de la libertad. La privación de libertad, como una pena de cárcel o prisión, generalmente se reserva para delitos más graves y peligrosos, no para contravenciones de tránsito que en su mayoría son de menor gravedad. La razón para no imponer privación de



libertad por contravenciones de tránsito es que las penas de prisión son costosas para el sistema de justicia y la sociedad en general, y no siempre son proporcionales al nivel de peligro o daño causado por la infracción. Además, la cárcel puede tener consecuencias negativas en la vida de la persona condenada, afectando su empleo, relaciones y perspectivas futuras.

En esta vía, es más efectivo y adecuado enfocarse en medidas de prevención, educación y concienciación vial para reducir las infracciones de tránsito y mejorar la seguridad en las carreteras. Las sanciones económicas y administrativas son herramientas más adecuadas para disuadir a los conductores de cometer infracciones, mientras que las penas de prisión deben reservarse para delitos más graves que representen un riesgo significativo para la seguridad pública.

Conclusiones

El sistema penal ecuatoriano busca aplicar sanciones proporcionales, respetando los derechos de las personas involucradas en los procesos penales. Por esto es fundamental que las sanciones por contravenciones de tránsito se apliquen de manera justa y proporcional, garantizando el derecho a la defensa y permitiendo la apelación de las decisiones, estableciéndose medidas cautelares para proteger y garantizar la presencia de los infractores durante el proceso.

La disposición del Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), establece que el cumplimiento de una medida cautelar (arresto domiciliario) no se limita únicamente a la vivienda del infractor, lo cual es un reconocimiento a la necesidad de adaptar las medidas a las circunstancias específicas de cada caso. Esto permite explorar alternativas que sean más efectivas y acordes con los objetivos del proceso penal, brindando opciones que promuevan la



seguridad, la rehabilitación y la reintegración de los individuos a la sociedad, de manera justa y equitativa.

Abordar el hacinamiento carcelario en Ecuador requiere una revisión integral del sistema de justicia penal y una atención adecuada a las infracciones de tránsito. Es fundamental que se implementen alternativas a la prisión para delitos menores, como las contravenciones de tránsito, que permitan una respuesta proporcional y justa. Además, se deben mejorar las condiciones de las cárceles y promover programas de rehabilitación efectivos que se centren en la reinserción social. Solo a través de medidas de este tipo se podrá abordar de manera eficaz la relación entre la privación de la libertad por contravenciones de tránsito y el hacinamiento carcelario en Ecuador.

Referencias bibliográficas

Asamblea Constituyente de la República de Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial N° 449 del de 2008.

https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal.

Registro Oficial Suplemento 180. <http://www.epn.edu.ec/wp-content/uploads/2015/06/COIP1.pdf>

Calle-Aulestia, H. & Ortega-Peñañiel, S. (2022). El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad. *Polo del Conocimiento*, 7 (2), 994-1015.

<https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/3630/8290>



- Cervantes, A. (2020). Las medidas cautelares constitucionales y su desarrollo en la jurisprudencia de la Corte de la República del Ecuador. *Revista ruptura*, 2, 171-210.
<https://doi.org/10.26807/RR.VI02.23>
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2020). La CIDH urge a los Estados a garantizar la salud y la integridad de las personas privadas de libertad y sus familias frente a la pandemia del COVID-19. Comunicación de prensa.
<https://www.oas.org/es/cidh/prensa/comunicados/2020/066.asp>
- Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021). Ley Orgánica del transporte terrestre tránsito y seguridad vial [LOTTTSV]. *Registro Oficial Suplementario 398 de 7 de agosto de 2008*. Última modificación 10 de agosto de 2021.
- Consejo de la Judicatura (2022). *Resolución N° 274-2022*.
<https://www.funcionjudicial.gob.ec/es/component/content/article/25-consejo-judicatura/829-resoluciones-cj-2022>
- Guerrero Vela, BV. (2020). El hacinamiento carcelario en Ecuador. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, (9), . <https://www.eumed.net/rev/caribe/2020/09/hacinamiento-carcelario.html>
- Hernández, P. (2022). *Medidas sustitutivas a la privación de libertad por conducir en estado etílico en el sistema procesal*. (tesis de maestría). Universidad Regional Autónoma de los Andes “Uniandes”.
- Jácome, S. (2023). Prisión preventiva con relación al hacinamiento carcelario en el Ecuador. (Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Católica del Ecuador).
<https://repositorio.pucesa.edu.ec/handle/123456789/4066>
- Mancheno, G., Andrade, I., & Guaranga, J. (2022). Personas privadas de la libertad, aglomeración en cárceles: derecho a la inclusión social. *Revista Universidad y Sociedad*,



14(6), 1-22. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202022000600496&lng=es&nrm=iso&tlng=es

Montoya, L. (2019). *La mínima intervención penal en el COIP en la imposición de la pena en delitos de narcotráfico*. (Tesis de pregrado. Universidad Andina Simón Bolívar).

<https://n9.cl/3arhf>

Suczhañay, J. (2023). *La eficacia del arresto domiciliario como una medida alternativa a la prisión preventiva y su aplicación por parte de los jueces penales del cantón Cuenca durante el período 2019-2022*. (Tesis de abogacía. Universidad de la Azuay).

<https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/12924>

Tapia, C. (2021). *El uso excesivo de la prisión preventiva y la falta de aplicación de otras medidas cautelares como origen del hacinamiento penitenciario en el Ecuador*. [Trabajo de titulación de abogacía]. Universidad Central del Ecuador.

World Prison Brief (2021). *World Prison Brief*. World Prison Brief.

https://www.prisonstudies.org/highest-to-lowest/prison-population-total?field_region_taxonomy_tid=24

