Verdad y Derecho
Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales
Vol. 5(especial7), 1-10, 2026
https://doi.org/10.62574/0bq57z52

Legítima defensa de los transportistas frente al crimen organizado en Chimborazo, Ecuador

Self-defence of transport workers against organised crime in Chimborazo, Ecuador

Alison Pamela Mayorga-Veloz
alisonmv14@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Ecuador
https://orcid.org/0000-0002-7949-0238

José Milton Jiménez-Montenegro
ur.josejimenez@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Ecuador
https://orcid.org/0000-0003-3391-6317

RESUMEN

Los transportistas de Chimborazo enfrentan asaltos, extorsiones y amenazas en las vías que conectan la sierra con la costa, lo que ha reabierto el debate sobre la legítima defensa. Es así que el estudio se planteó como objetivo central analizar el alcance jurídico y práctico de la legítima defensa como mecanismo de protección de los transportistas de Chimborazo frente al crimen organizado. En este sentido se empleó un enfoque cualitativo, de tipo jurídico-documental y de campo, con entrevistas semiestructuradas a tres informantes clave de una cooperativa de transporte interprovincial y análisis de catorce fuentes académicas y tres instrumentos normativos. Entre los resultados se obtuvo una percepción de desprotección institucional, afectaciones psicológicas y laborales y represalias contra quienes se defendieron. Entre las conclusiones se estableció que la legítima defensa es una causa de justificación excepcional que no sustituye el deber estatal de protección.
Descriptores: legítima defensa; crimen organizado; seguridad pública; transporte por carretera; violencia. (Fuente: Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

Transport workers in Chimborazo face robberies, extortion and threats on the roads connecting the highlands with the coast, which has reopened the debate on self-defence. The study set out to analyse the legal and practical scope of self-defence as a mechanism for protecting transport workers in Chimborazo against organised crime. A qualitative, legal-documentary and field approach was used, with semi-structured interviews with three key informants from an interprovincial transport cooperative and analysis of fourteen academic sources and three legal instruments. The results show a perception of institutional neglect, psychological and labour effects, and reprisals against those who defended themselves. It is concluded that self-defence is an exceptional ground of justification that does not replace the State's duty of protection.
Descriptors: self-defence; organized crime; public safety; road transport; violence. (Source: UNESCO Thesaurus).

Recibido: 02/09/2026. Revisado: 23/09/2026. Aprobado: 14/10/2026. Publicado: 28/10/2026.

Sección artículos de investigación

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la provincia de Chimborazo ha registrado un incremento de los actos delictivos en las vías que la conectan con la costa, en particular en el tramo Bucay-El Triunfo, por donde circulan buses interprovinciales, transporte pesado y vehículos particulares con destino a Guayaquil, Machala, Huaquillas y Santa Elena. Los transportistas enfrentan asaltos, robos de mercadería y de vehículos, secuestros y el cobro de las llamadas vacunas, lo que afecta a una actividad de la que dependen numerosas familias y buena parte de la economía provincial.

Partiendo de lo expuesto, el Código Orgánico Integral Penal reconoce la legítima defensa como causa de exclusión de la antijuridicidad cuando la persona actúa en defensa de cualquier derecho, propio o ajeno, siempre que concurran una agresión actual e ilegítima, la necesidad racional de la defensa y la falta de provocación suficiente por parte de quien actúa (Asamblea Nacional, 2014, art. 33). Lo anterior supone que la defensa frente a un asalto puede estar justificada, aunque sus límites resultan difíciles de precisar cuando la agresión proviene de grupos armados y reincidentes.

Por consiguiente, la relevancia del tema radica en la tensión entre la autoprotección y el monopolio estatal de la fuerza, habida cuenta de que Acurio-Lozano et al. (2024) documentaron el deterioro de la seguridad ciudadana en el Ecuador desde una visión jurídica, y Bravo et al. (2024) mostraron que la confianza en las instituciones de seguridad se ha debilitado. De ello se sigue que la discusión sobre la legítima defensa debe situarse en el contexto de un Estado que no logra garantizar la seguridad en las vías.

Pero, ¿qué alcance jurídico y práctico tiene la legítima defensa para los transportistas de Chimborazo frente al crimen organizado? A partir de lo planteado, la investigación tiene por objetivo central analizar el alcance jurídico y práctico de la legítima defensa como mecanismo de protección de los transportistas de Chimborazo frente al crimen organizado.

Referencial teórico

En cuanto a la dogmática penal, Roxin (1997) fundamentó la legítima defensa en dos principios, la protección individual de quien es agredido y la afirmación del ordenamiento jurídico frente al injusto, y Molina Fernández (2012) examinó los límites de esta causa de justificación en el derecho penal contemporáneo. Esto implica que la legítima defensa autoriza la reacción frente a una agresión actual, aunque no habilita la venganza ni la persecución posterior del agresor.

Al hilo de ello, la necesidad racional de la defensa constituye el requisito más discutido, toda vez que Machuca Carpio (2024) analizó su determinación a partir de las circunstancias concretas de la agresión y de los medios disponibles, y Ortega Botina (2026) examinó la proporcionalidad en la denominada legítima defensa privilegiada introducida en Colombia. Por añadidura, Zaffaroni et al. (2002) advirtieron que la legítima defensa no puede convertirse en una vía para trasladar a los particulares funciones de seguridad que corresponden al Estado. De allí se desprende que la ampliación de esta figura plantea riesgos para el Estado de derecho.

En función de lo planteado, la respuesta privada frente a la inseguridad tiene antecedentes en el Ecuador, puesto que Santillán (2008) estudió los linchamientos urbanos como formas de ajusticiamiento popular en contextos de seguridad ciudadana deficiente, y Garland (2005) describió la expansión de una cultura del control en la que los ciudadanos asumen

tareas de autoprotección ante la impotencia estatal. Tal antecedente revela que la reivindicación de la autodefensa suele surgir allí donde la protección pública se percibe ausente.

Con base en lo expuesto, la amenaza que enfrentan los transportistas se inscribe en la expansión del crimen organizado, ya que Rivera Rhon y Bravo-Grijalva (2020) explicaron la inserción del Ecuador en la economía del narcotráfico, Carrión Mena (2023) caracterizó la violencia como una tendencia previsible y Masson Fiallos (2024) describió las rutas del tráfico ilegal de armas que abastecen a estas organizaciones. Semejante contexto supone que las víctimas enfrentan agresores con capacidad de represalia.

En el ordenamiento ecuatoriano, la Constitución garantiza el derecho a la integridad personal y a una vida libre de violencia (Asamblea Constituyente, 2008a, art. 66.3) y asigna al Estado el deber de garantizar la seguridad humana (art. 393), mientras que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece la obligación estatal de garantizar la seguridad en la prestación del servicio de transporte (Asamblea Constituyente, 2008b). En el plano de la fuerza pública, Benavides et al. (2023) y Pazmay (2021) analizaron la relación entre seguridad ciudadana, uso progresivo de la fuerza y derechos humanos.

MÉTODO

La investigación se desarrolló con enfoque cualitativo, de tipo jurídico-documental y de campo, orientada a contrastar el régimen jurídico de la legítima defensa con la experiencia de los transportistas de Chimborazo.

En cuanto a la información, se realizaron entrevistas semiestructuradas de siete preguntas a tres informantes clave, conductores de una cooperativa de transporte interprovincial de la provincia, identificados con los códigos I1, I2 e I3, con una duración aproximada de treinta minutos y previo

consentimiento. En el plano documental, se analizaron catorce fuentes académicas publicadas entre 1997 y 2026, y tres instrumentos normativos, esto es, la Constitución, el Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Se excluyeron tesis, informes sin arbitraje y publicaciones de procedencia no verificable.

En este sentido se empleó el análisis de contenido por dimensiones, esto es, percepción de protección, afectaciones, autodefensa, represalias, evaluación de la acción estatal y propuestas, construyéndose categorías emergentes por inducción. Como limitación, el número reducido de informantes y su pertenencia a una sola cooperativa impiden generalizar los resultados al conjunto del sector.

RESULTADOS

La sistematización de las entrevistas permitió identificar la percepción de los transportistas sobre su seguridad y sobre la legítima defensa, tal como se presenta en la tabla 1.

Tabla 1. *Percepción de los informantes sobre la inseguridad y la legítima defensa.*

Dimensión	I1	I2	I3
Protección estatal	Sin apoyo de las autoridades	Sin control de los entes responsables	Falta de personal policial y militar
Afectaciones	Imposibilidad de trabajar con normalidad	Trauma físico y psicológico	Compañeros que ya no quieren viajar
Respuesta ante el peligro	Sin respuesta oportuna	Sin respuesta rápida	El ECU 911 nunca llega a tiempo
Derecho a defenderse	Ninguna protección personal sirve	Defensa con apoyo de las autoridades	Deben tratar de defender su vida
Represalias	Quien se defiende no vive para contarlo	Abandono del trabajo por amenazas	Un compañero tuvo que dejar el trabajo
Propuestas	Más controles	Controles en la vía más peligrosa	Volver a los controles anteriores

Nota. Elaboración propia (2026) a partir de las entrevistas.

De la tabla 1 se desprende que los tres informantes coinciden en la percepción de desprotección y en la lentitud de la respuesta estatal, empero ninguno reivindica la autodefensa armada como solución, ya que dos de ellos relatan que quienes se defendieron sufrieron amenazas que los obligaron a abandonar el trabajo. Esto indica que, para los transportistas, la legítima defensa es una reacción extrema con costos elevados antes que una estrategia de protección.

En función de lo anterior, los testimonios se agruparon en categorías emergentes, tal como se observa en la tabla 2.

Tabla 2. *Categorías emergentes sobre la legítima defensa de los transportistas.*

Categoría	Definición	Evidencia
Desprotección institucional	Percepción de abandono por parte de la Policía y los entes de control.	«No tenemos el apoyo de las autoridades» (I1)
Impacto psicológico y laboral	Miedo, trauma y reducción de la actividad.	«Trauma insuperable» (I2)
Autodefensa por necesidad	Defensa propia ante la ausencia de respuesta.	«Se llama al ECU 911 pero nunca llega a tiempo» (I3)
Represalias tras la defensa	Amenazas y abandono del empleo.	«Tuvo que irse del trabajo» (I3)
Demanda de control estatal	Petición de controles en las vías peligrosas.	«Más controles en la vía de más peligrosidad» (I2)

Nota. Elaboración propia (2026).

En cuanto a la desprotección institucional, los informantes atribuyen su vulnerabilidad a la falta de personal policial y militar y a la ausencia de controles en las vías, de allí que Garland (2005) permita comprender cómo la impotencia estatal empuja a los ciudadanos hacia formas de autoprotección.

Por su parte, la categoría de represalias tras la defensa aparece como el hallazgo de mayor relevancia jurídica, ya que los testimonios muestran que quien repele un asalto queda expuesto a amenazas de organizaciones con capacidad de represalia, hasta el punto de verse obligado a abandonar su

trabajo. Semejante hallazgo supone que la justificación penal de la defensa no protege a la persona frente a las consecuencias posteriores de su acto.

En lo que respecta a la demanda de control estatal, los tres informantes proponen el restablecimiento de controles en las vías de mayor peligrosidad y una mejor coordinación entre la comunidad y la Policía, lo cual coincide con la obligación de garantizar la seguridad en el transporte prevista en la ley sectorial (Asamblea Constituyente, 2008b). De ello se sigue que los transportistas reclaman protección pública antes que facultades de autodefensa.

DISCUSIÓN

Los resultados confirman que los transportistas de Chimborazo perciben una desprotección institucional frente al crimen organizado, en consonancia con lo planteado por Acurio-Lozano et al. (2024) y por Bravo et al. (2024). Sin embargo, el análisis permite precisar que la reivindicación de la legítima defensa responde a la ausencia de respuesta estatal y que los propios afectados reconocen sus límites prácticos.

En el plano dogmático, los requisitos del artículo 33 del Código Orgánico Integral Penal permiten justificar la defensa frente a un asalto en curso, lo cual coincide con la fundamentación de Roxin (1997) y con el análisis de la necesidad racional de Machuca Carpio (2024). Esto invita a reflexionar sobre la importancia de que fiscales y jueces valoren la necesidad racional atendiendo al contexto de violencia armada en que se produce la agresión.

Comoquiera que la experiencia comparada de la legítima defensa privilegiada muestra riesgos para la proporcionalidad, según advierte Ortega Botina (2026), la ampliación legislativa de esta figura podría estimular respuestas violentas que expongan a los transportistas a mayores represalias. Es ingenuo pensar que la autodefensa puede reemplazar la

protección pública en vías controladas por organizaciones armadas; de ahí un reto intrínseco para el Estado, que consiste en restablecer los controles viales y proteger a las víctimas que denuncian o se defienden.

Otro aspecto que debe ser revisado es el riesgo de deriva hacia formas de justicia por mano propia, toda vez que Santillán (2008) documentó cómo la percepción de inseguridad alimentó linchamientos en ciudades ecuatorianas. A tenor de lo que plantean Zaffaroni et al. (2002), la legítima defensa debe mantenerse como una causa de justificación excepcional, ajena a cualquier delegación de la seguridad en los particulares.

En virtud de lo abordado, la legítima defensa de los transportistas de Chimborazo puede comprenderse como una garantía penal individual que opera en situaciones extremas, cuya invocación revela la ausencia de una política eficaz de seguridad vial. Como limitación, el estudio se apoya en tres informantes de una sola cooperativa, por lo que se recomienda que investigaciones futuras incorporen a otras operadoras, a la Policía y a la Fiscalía.

CONCLUSIONES

La legítima defensa, regulada en el artículo 33 del Código Orgánico Integral Penal, justifica la reacción de los transportistas frente a una agresión actual e ilegítima cuando la defensa es racionalmente necesaria y no ha existido provocación, pero no autoriza represalias ni la persecución posterior de los agresores.

Los transportistas de Chimborazo perciben una desprotección institucional, sufren afectaciones psicológicas y laborales derivadas de los asaltos y extorsiones, y quienes se han defendido enfrentan amenazas que los obligan a abandonar su trabajo, lo que muestra los límites prácticos de esta figura frente al crimen organizado.

En consecuencia, la protección de los transportistas exige restablecer controles en las vías de mayor peligrosidad, mejorar la coordinación entre las cooperativas y la Policía, proteger a quienes denuncian o se defienden y valorar la necesidad racional de la defensa conforme al contexto de violencia armada, sin ampliar esta causa de justificación en detrimento de la proporcionalidad.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

CONFLICTO DE INTERÉS

No existe conflicto de interés con personas o instituciones ligadas a la investigación.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes (UNIANDES), por el apoyo brindado al desarrollo de esta investigación.

REFERENCIAS

Acurio-Lozano, W. J., Villamarín-Álvarez, F. J., Zurita-Yépez, M. Á., y Vilela-Verdezoto, J. B. (2024). Inseguridad ciudadana y criminalidad en Ecuador desde una visión jurídica [Public insecurity and criminality in Ecuador from a legal perspective]. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, *4*(especial Babahoyo), 48–53. https://doi.org/10.62574/znafse36

Asamblea Constituyente. (2008a). *Constitución de la República del Ecuador* [Constitution of the Republic of Ecuador]. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Constituyente. (2008b). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* [Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety]. Registro Oficial Suplemento 398, 7 de agosto de 2008.

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal* [Comprehensive Organic Criminal Code]. Registro Oficial Suplemento 180, 10 de febrero de 2014.

Benavides, C., Benavides, J., Santillán, A., y Quevedo, N. (2023). Seguridad ciudadana, uso progresivo de la fuerza y su aplicación en las manifestaciones de Ecuador (2019–2022) [Citizen security, progressive use of force and its application in protests in Ecuador]. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, *11*(2), 286–294.

Bravo, G., Samaniego, K., Yánez, M., y Zúñiga, L. (2024). Seguridad ciudadana en Ecuador: Factores sociales, económicos, confianza institucional y políticas públicas [Citizen security in Ecuador: Social and economic factors, institutional trust and public policies]. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, *3*(4), 113–120. https://doi.org/10.62574/fc55re93

Carrión Mena, F. (2023). La violencia en el Ecuador, una tendencia previsible [Violence in Ecuador, a foreseeable trend]. *Ecuador Debate*, (117), 15–40.

Garland, D. (2005). *La cultura del control: Crimen y orden social en la sociedad contemporánea* [The culture of control]. Gedisa.

Machuca Carpio, A. (2024). Legítima defensa: necesidad racional de la defensa [Self-defence: rational necessity of defence]. *Revista IURIS*, *19*(1), 107–116. https://doi.org/10.18537/iuris.19.02.06

Masson Fiallos, V. H. (2024). Las rutas del tráfico ilegal de armas usado por el crimen organizado transnacional en el Ecuador [Illegal arms trafficking routes used by transnational organized crime in Ecuador]. *Derrotero*, *18*(2), 1–7. https://doi.org/10.70554/Derrotero2024.v18n02.04

Molina Fernández, F. (2012). La legítima defensa del derecho penal [Self-defence in criminal law]. *Revista Jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, (25), 19–48.

Ortega Botina, V. (2026). La proporcionalidad en la legítima defensa privilegiada: a propósito de la Ley 2197 de 2022 [Proportionality in privileged self-defence: On Law 2197 of 2022]. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, *55*(143), 1–28. https://doi.org/10.18566/rfdcp.v55n143.a5

Pazmay, P. D. (2021). Derechos humanos y seguridad ciudadana: Reflexiones desde el Ecuador [Human rights and citizen security: Reflections from Ecuador]. *Revista Seguridad y Defensa*, *11*(2), 113–128. https://doi.org/10.37135/unemi.rcid.n11.2021.08

Rivera Rhon, R., y Bravo-Grijalva, C. (2020). Crimen organizado y cadenas de valor: el ascenso estratégico del Ecuador en la economía del narcotráfico [Organized crime and value chains: Ecuador's strategic rise in the drug-trafficking economy]. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (28), 8–24. https://doi.org/10.17141/urvio.28.2020.4410

Roxin, C. (1997). *Derecho penal. Parte general. Tomo I. Fundamentos. La estructura de la teoría del delito* [Criminal law: General part]. Civitas.

Santillán, A. (2008). Linchamientos urbanos. «Ajusticiamiento popular» en tiempos de la seguridad ciudadana [Urban lynchings: «Popular execution» in times of citizen security]. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (31), 57–69.

Zaffaroni, E. R., Alagia, A., y Slokar, A. (2002). *Derecho penal. Parte general* [Criminal law: General part] (2.ª ed.). Ediar.

Derechos de autor: 2026 Por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/