

DELITOS DE TRÁNSITO *

SERGIO R. ROCAMORA **

A Eugenio Raúl Zaffaroni,
amigo y maestro.

1. MARCO DE REFERENCIA

Esta elaboración*** es fruto parcial de una investigación realizada por quien suscribe bajo la dirección del doctor Eugenio R. Zaffaroni. Comenzada en marzo de 1987, es realizada por la Universidad de Buenos Aires, en el ámbito de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (Instituto de Investigaciones en Ciencias Jurídicas y Sociales "A. Gioja") y enmarcada dentro de la programación de Ciencia y Tecnología de la UBA.

Tiene tres grandes partes: a) la problemática de los delitos de tránsito, limitándonos exclusivamente al análisis del sujeto de la relación vial: la persona. Ésta como víctima y como victimario; b) la situación de la legislación vial, y c)

* Agradezco muy especialmente a los doctores Oliveira, Morales y Kunz, sus ideas, orientación y constante aliento y a Juan Carlos Juárez por su significativo aporte. A María Delicia Ruggeri por su invaluable y gran apoyo, crítica constructiva y trabajo desinteresado. Sin ella no hubiera sido posible.

** Becario Investigador. Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA). Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.

*** Este trabajo representa una síntesis de mi investigación. Marca la clausura de una primera etapa en el estudio sobre este tema tan vasto y poco profundizado. Es oportuno señalar que esta elaboración es una ponencia presentada y expuesta en el Seminario Vial Panamericano 88 sobre Seguridad Vial, Comisión de Aspectos Legales realizado en el marco de los Congresos Panamericanos de Carreteras de la Organización de Estados Americanos (OEA), realizado en Buenos Aires del 31 de octubre al 4 de noviembre de 1988.

cómo se regulan penalmente estos delitos y en realidad cómo funciona el sistema penal.

Nuestras ideas principales son: 1) plantear la problemática de los delitos de tránsito, sostener y demostrar su importancia, fundamentalmente desde el punto de vista del desprecio social y jurídico por la vida y la salud humanas; 2) comprobar que legislativamente no se ha hecho nada y que el sistema vigente es caduco y materialmente inexistente; 3) demostrar que no existe responsabilidad penal -real- en los delitos de tránsito y verificar cómo se "mueve" el sistema penal para hacer caso omiso de la pobre regulación penal; son delitos impunes; y 4) plantear el problema dogmático de las sanciones penales que legisla, aplica y juzga la propia administración; dejando de lado preceptos y garantías constitucionales y procesales.

Es oportuno aclarar que el trabajo está investigado y pensado con especial referencia a la ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, dentro del contexto de la realidad argentina.

2. PROBLEMÁTICA DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO

a) *Noción*

Sabemos que un delito es una conducta típica, antijurídica y culpable. Cuando en ocasión o con motivo del tránsito o la circulación vial se produce la realización de una o más conductas descriptas por algunos de los tipos penales, estamos frente a un delito de tránsito. Así cuando se produce un homicidio, una lesión o un daño (que suelen ser los delitos más frecuentes) no nos encontramos ante un mero accidente de tránsito, sino que el resultado producido (p.ej., la muerte de una persona) no es un mero infortunio, sino que es producto de la realización voluntaria de una o más personas, de una acción final, de una conducta. Claro está que la constatación, la comprobación de que la conducta típica realizada, por ejemplo, por un automovilista es o no delictiva, es posterior al hecho. Mientras se haya producido un resultado y que éste lesione un bien jurídico protegido por el derecho penal, estamos ante un delito (salvando, por supuesto, el principio de inocencia del victimario hasta que se demuestre la reprochabilidad de su acción final).

Lo arriba expresado no obsta a que se compruebe que el resultado no fue producto de un delito, sea porque haya ha-

bido ausencia de conducta (fuerza física irresistible o involuntabilidad), haya concurrido alguna causa de atipicidad (p. ej., no se violó el deber de cuidado, al respetarse el reglamento de tránsito), de justificación (estado de necesidad justificante) o inculpabilidad (casos de inimputabilidad o reducción del ámbito de autodeterminación).

Por lo expresado, descartamos el término "accidente" de tránsito cuando ante la realización de un hecho vial (p. ej., colisión, embestimiento, etc.) se afectan bienes jurídicos. En especial nos interesa resaltar el término delito de tránsito, cuando nos referimos a la o las conductas que traen como resultado la producción de víctimas de homicidios o lesiones. Reservamos el término "accidente" cuando de la realización de un hecho sólo se ocasionan daños materiales.

Consideramos sumamente relevante hacer esta distinción de tipo semántico-terminológico debido a que hace al punto central de la impunidad penal que se ha ido gestando en nuestro sistema judicial, respecto de los victimarios de lesiones u homicidios. Volveremos más adelante sobre este punto.

b) Algunos datos

Cuadro comparativo de estadísticas oficiales N° 1 Lesiones y homicidios - Delitos de tránsito 1980 - Capital Federal			
Según	Lesiones	Homicidios	Total víctimas
Policía Federal	4129	379	4508
MCBA hospitales municipales. Secretaría de Salud Pública	7280	73	7353
Registro Nacional de Reincidencia Criminal	1868	197	2065
Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas ¹	No consigna	413	No consigna

¹ Se incluyen accidentes ocurridos en zonas cercanas a la Capital Federal y atendidos en hospitales de la jurisdicción federal.

Cuadro comparativo N° 2	
Según	Hechos
MCBA Secretaría de Salud Pública	5841
Policía Federal	3657
Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos de la MCBA, en base a datos de la Secretaría de Salud Pública y Policía Federal. (Cuadro estadístico de elaboración propia.)	

En la Argentina -datos de 1978- se producen anualmente 5800 delitos de tránsito fatales, 77.000 delitos de tránsito con lesiones graves, 234.600 delitos de tránsito con lesiones leves y unos 2.124.600 accidentes de tránsito¹.

En la ciudad de Buenos Aires los datos son dispares. Si se observa el cuadro estadístico n° 2, tenemos que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (Secretaría de Salud Pública) certifica 5841 hechos, mientras que la Policía Federal determina 3657 hechos. Estas cifras al año 1983. Los datos que brinda la Municipalidad, son sobre víctimas registradas en hospitales municipales. Si tomamos esta cifra y le sumamos estimativamente datos de víctimas atendidas en hospitales no municipales, tenemos:

1983: 7593 hechos
 1984: 7844 hechos
 1985: 7489 hechos
 1986: 7287 hechos
 1987: 7200 hechos (estimativamente)

Estos datos no contemplan accidentes de tránsito, ni las víctimas de delitos de tránsito que no ingresaron a hospitales de jurisdicción de la Capital Federal.

El promedio diario -según datos oficiales- es de 15 hechos, pero de acuerdo con datos obtenidos en nuestra investigación podemos decir que es mayor de 20 delitos de tránsito diarios.

¹ Datos de acuerdo con tablas estadísticas internacionales del año 1978. Citadas en la "Exposición de motivos" (Fundamentos del mensaje acompañando el proyecto de ley) de la ley 22.934 (B.O., 10/10/83), derogada por la ley 23.181/85.

Promedio diario de hechos			
Año	Datos oficiales		Datos obtenidos en la investigación C
	A	B	
1983	16	16	20
1984	16	17	23
1985	16	16	20
1986	15	16	20
1987	15 ¹	15	19

¹ Aproximadamente

A. Incluye lesiones y homicidios registrados en hospitales municipales, publicados en "Boletín de Estadísticas de la MCBA".

B. Incluye lesiones registradas en hospitales municipales, homicidios registrados en hospitales municipales, no municipales y vía pública.

C. En base a datos oficiales. Incluye lesiones registradas en hospitales municipales y no municipales (estimación) y en vía pública atendidas en hospitales. Homicidios en hospitales municipales y no municipales (estimación). Consigna promedio considerado mínimo por esta investigación.

Fuente: Datos oficiales: Dirección de Estadísticas y Censos de la MCBA, en base a datos del Departamento de Estadísticas de la Dirección de Planificación (Secretaría de Salud Pública) MCBA. (Elaboración propia.)

c) Hechos según su forma de producción.

Podemos precisar que la colisión entre un vehículo de motor y un peatón, es la forma de producción más frecuente con el 35 %. La colisión entre vehículos automotores es del 30 %. La de un vehículo de motor y un objeto o animal, es del 3 %. Producidos por el vehículo automotor sin colisión: 13 %. Producido al subir o descender de un automotor: 3 %. No especificado: 15,5 %. Otros: 1,5 %.

d) Sujetos

En este punto analizaremos a la persona, no solamente como el sujeto de la relación vial, sino fundamentalmente como centro y base de toda la problemática de los delitos de tránsito. Esta es la idea más importante que inspira nuestra investigación: la persona como centro de la sociedad y de la ciencia. En este caso en particular, el máximo bien jurídico que existe: la vida y la salud humana.

1) **Victimario.** "El defectuoso comportamiento humano es la causa fundamental" de las muertes y lesiones en el tránsito (Buhltz).

Cuando hacemos referencia al victimario, comúnmente designamos al conductor, sea éste particular o profesional. Si bien el conductor suele ser víctima (p. ej., de lesiones por ser colisionado por otro vehículo) lo ordinario es que sea victimario. No obstante esto, podemos decir que los conductores son víctimas en un 26 % de los casos. Normalmente de lesiones leves, a veces graves e infrecuentemente de homicidios.

El victimario es quien controla y tiene el dominio sobre la máquina (*le maître de la vitesse* o *la padronanza della velocità* de la que hablan la jurisprudencia francesa e italiana, respectivamente) y que ante una situación ocurrida durante o en ocasión de la circulación vial —surgida por causas extrañas o propias a su conducta— no puede mantener esa relación de dominio, de control del vehículo. Pero también puede ocurrir que ante esa situación o eventualidad —en que ha sido puesto o se ha puesto— se representa un posible resultado típico y ante la posibilidad de hacer algo para evitarlo, no lo hace, incluyendo ese posible resultado en su voluntad realizadora final. Esto es lo que conocemos como "dolo eventual". El mismo es un punto fronterizo entre el dolo y la culpa. Podemos decir que existe dolo eventual "cuando el sujeto se representa la posibilidad del resultado concomitante y la incluye como tal en su voluntad realizadora"¹.

Hacemos referencia a este aspecto dogmático debido a que —como más adelante veremos— nuestro sistema penal (y en particular la agencia judicial) no acepta la producción de un delito de tránsito de tipo doloso. Valga este avance sobre un aspecto de gran importancia dogmática sumamente descuidado.

Con respecto al deber de cuidado de todo conductor de un vehículo de motor, consideramos que él debe ser suma-

¹ Zaffaroni, Eugenio R., *Manual de derecho penal. Parte general*, 3ª ed. Bs. As., Ediar, 1986, p. 420. Respecto de este punto intensamente debatido por la doctrina nacional y extranjera ver también: Bustos Ramírez, Juan, *Manual de derecho penal español*, 1ª ed., Barcelona, Ariel, 1984, p. 211. Welzel, Hans, *Derecho penal alemán. Parte general*, traducido de la 11ª edición alemana por Juan Bustos Ramírez y Sergio Yáñez Pérez, 2ª ed. en castellano, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1976, p. 100. Jeschek, Hans-Heinrich, *Lehrbuch des Strafrechts (Tratado de derecho penal. Parte general)*. Traducido de la 3ª edición alemana por Santiago Mir Puig y Francisco Muñoz Conde, 1ª ed. en español, Barcelona, Bosch, 1979, p. 404.

mente exigente debido a que lo que se está controlando es una máquina que en relación a las personas, genera un serio riesgo potencial respecto de la salud y la vida de éstas.

Es interesante recordar sobre este tema la llamada "teoría del riesgo permitido", de la cual Malamud Goti expresa lo siguiente: "existe en una sociedad cualquiera un sinnúmero de acciones riesgosas pero de las que de una manera u otra esa comunidad no puede prescindir. Resulta obvio que no puede evitarse que exista hoy en día tránsito motorizado... y cuantas otras tareas imaginables que en mayor o menor medida signifiquen riesgos, factibilidad de resultados a menudo tipificados por la ley penal... Acciones como las ejemplificadas responden a un devenir histórico-cultural y a exigencias generales, se extrae que las mismas no pueden estar efectivamente prohibidas, cualesquiera sean sus consecuencias, previsibles o no... de esta clase de riesgos participan todos los miembros de la comunidad de alguna manera, ya que no sólo es el automovilista el que compromete la integridad corporal de los transeúntes; también la conducta de estos últimos cobra relevancia cuando es condicionante del tránsito en general"².

Consideramos que el tránsito automotor, como tantas otras actividades en la sociedad moderna, genera riesgos que es necesario asumir como el "precio" que una sociedad paga para obtener un mayor nivel de vida para sus miembros, a partir del adelanto tecnológico; nos parece que ese riesgo generado debe ser mantenido en los niveles más bajos posibles o tomar las medidas necesarias para que no afecte el fin mismo, el objetivo para el cual es soportado socialmente: un mayor bienestar para cada una de las personas que componen esa sociedad.

La teoría expuesta en estos términos tan amplios es sumamente peligrosa, porque deja abierta una puerta para disminuir la responsabilidad penal de los autores de delitos de tránsito. Sumemos a esto el funcionamiento aberrante del sistema penal que —como ya hicimos referencia— sienta una práctica de impunidad penal y veremos entonces las graves

² Malamud Goti, Jaime E., *La estructura penal de la culpa*, 1ª ed., Bs. As., Cooperadora de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA), 1978, p. 45, 46, 48. También sustentan esta posición: Jescheck. Un interesante artículo que comparte esta posición es el tema vial en Molinas, Fernando, *El deber de cuidado del automovilista y del peatón; el problema del riesgo*, en "Doctrina Penal", año 9, n° 38, 1986, Bs. As., Depalma, p. 623-647.

consecuencias que podemos tener: impunidad del victimario y desprotección de la víctima.

No aceptamos que se amplíe tan arbitrariamente el campo de irresponsabilidad hasta abarcar las consecuencias previsibles. Como bien dice Malamud Goti (y con él buena parte de la doctrina nacional y extranjera), "no hay conducta permitida si, siendo riesgosa, su ejecutor no ha puesto una dosis de cuidado que el derecho le exige. Se dice, entonces, que todo aquel que coloca en situación de peligro a bienes jurídicos penalmente tutelados debe emplear la atención necesaria para que la forma de ejecutar la acción mantenga el peligro reducido a una expresión mínima". Entendemos entonces que las consecuencias van a estar seriamente limitadas por el necesario deber de cuidado (cuya exigencia variará de acuerdo con las circunstancias y tipo de sujeto vial) íntimamente unido al principio de confianza que se presume existe en una actividad riesgosa como es el tránsito.

Ordinariamente el autor de delitos de tránsito es conductor de algún tipo de vehículo de motor -salvo casos excepcionales-. Por esto el peatón o el pasajero o acompañantes serán víctimas y no victimarios. Esto no quiere decir que la víctima no pueda contribuir o ayudar a que se produzca el resultado típico.

2) Conductor. Según datos del censo nacional de 1980 hay en la Argentina 5.939.590 conductores. De este total solamente el 17,6 % recibió algún tipo de instrucción vial⁴. Se carece de datos oficiales sobre cantidad de conductores en Capital Federal. Pero a partir de nuestra investigación podemos determinar que existen 1.037.802 conductores de todo tipo de vehículos, aproximadamente.

Por una investigación realizada por la doctora Hilde Riera de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial se pudo establecer que sobre 1000 inhabilitados judiciales, el 30 % no tenía las condiciones necesarias para conducir. De ese 30 % (300 personas), el 50 % (o sea 150 personas) estaban afectadas de trastornos neuropsíquicos.

Esta situación se produce por ausencia de un exhaustivo examen médico tanto en el momento de obtener la licencia como al renovarla. El examen que actualmente se realiza

⁴ Datos de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Informe especial publicado en diario Clarín, 17/1/88, p. 24-25.

-prácticamente en todo el país- es exclusivamente sensorial (especialmente para los particulares).

No se comprueba el estado de salud física y mucho menos mental del conductor. En algunas legislaciones locales la licencia tiene una vigencia de 10 años, lo cual hace imposible un lógico y regular control sobre las condiciones que se requieren del individuo para realizar una actividad particularmente riesgosa.

Según datos de la Secretaría de Transporte, 5 de cada 30 postulantes presentan signos de "agresividad, oposicionismo o dificultad para adaptarse a las reglas impuestas". Esto implica que prácticamente el 17 % de los conductores no deberían estar habilitados para conducir. Estos exámenes psíquicos y neurológicos son realizados a quienes solicitan ser habilitados como conductores profesionales, pero no a los particulares.

Así, otras observaciones realizadas por el Departamento de Evaluación Psicofísica del Conductor dependiente de la Secretaría de Transporte, señalan que muchos conductores "presentan un nivel intelectual bajo, incorrecto control de los impulsos y cierta descompensación emocional"³.

Estos datos nos interesa destacarlos debido a que si tuviéramos una legislación vial moderna y uniforme a nivel nacional y sus exigencias legales fueran cumplidas con adecuados mecanismos de control administrativo, bajaríamos los niveles delictivos en el tránsito que ocasionan tantos muertos y heridos. Esto apunta a demostrar que si elaboráramos una correcta legislación civil y administrativa, sin necesidad de acudir a la pena de arresto indiscriminada (y como veremos al ejercicio de la sanción penal que nada solucionara) podremos hacer importantes avances en cuanto a la protección de las personas en el ámbito de la circulación vial.

3) Víctima. Las víctimas de delitos de tránsito en la ciudad de Buenos Aires son hombres en un 57 % y mujeres en un 41 % (2 % sin especificar)⁴.

Esta estadística que ofrecemos contrasta con los datos que brinda el Ministerio de Salud Pública de la Nación, res-

³ Datos aportados por la licenciada Marcela Solórzano y el doctor Roberto Busquets de la Secretaría de Transportes de la Nación.

⁴ Según datos de la Dirección de Estadísticas y Censos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

pecto de los cuales los hombres son víctimas en más de un 70 al 75 %. Siendo marcadamente importante observar la diferencia en la edad de los 20 a 25 años, donde por cada mujer mueren cuatro hombres. Todos estos datos son siempre aproximados y tomando en cuenta la deficiencia que poseen siempre las estadísticas oficiales.

A nivel nacional los datos de muertes son diversos: el Ministerio de Salud Pública de la Nación registra más de 3800 muertes anuales; la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (según datos aportados por la doctora Hilde Riera) considera que la cifra asciende a 5000 (debido a que estima a las estadísticas oficiales mal realizadas) y la derogada ley 22.934 (29/9/83) apreciaba en los fundamentos del mensaje que acompañaba el proyecto que se producían 6000 muertes anuales.

En Capital Federal ocurre algo similar (véase el cuadro estadístico n° 1). La Policía Federal (que es dentro del sistema la autoridad encargada de registrar los datos de los hechos, de la víctima y del o los victimarios) consigna un total de 4408 víctimas, que comprende: 4129 lesionados y 279 muertos. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires -Secretaría de Salud Pública- determina 7353 víctimas que comprenden: 7280 lesionados y 73 muertos. El Registro Nacional de Reincidencia Criminal, 2045 víctimas que comprenden: 1848 lesionados y 197 muertos. Por último el Registro de Estado Civil y Capacidad de las Personas no consigna número de total de víctimas y tampoco de lesiones, pero sí datos sobre homicidios en número de 412. Los datos de la Municipalidad de Buenos Aires son exclusivamente de hospitales municipales. Los datos del Registro Civil están realizados basándose en las partidas de defunción y en el dato que aporta se incluyen homicidios producidos en zonas cercanas a Buenos Aires y atendidos en hospitales de la jurisdicción federal¹.

Como se podrá apreciar, no sabemos cuántas personas con exactitud se mueren o lesionan. Las personas, centro y eje del sistema penal y del sistema vial, se mueren o se deteriora su salud y no sabemos cuántas, dónde, cómo, por qué. No se toman medidas por negligencia pero también a la vez si se tomaran no serían efectivas porque se operaría sobre una realidad desconocida.

¹ Todos datos del año 1983.

A lo largo de este trabajo iremos comprobando que detrás, como telón de fondo, de la problemática vital surge claramente un criterio. Éste es que existe una intravaloración y desprecio por la vida y la salud de las personas, del otro y de cada uno de nosotros mismos.

Si queremos tener una idea aproximada de cuánta gente se muere en Buenos Aires tomemos el dato de la Municipalidad y sumémosle las defunciones registradas en hospitales no municipales. Entonces tenemos, entre muertos y lesionados:

1983: 2878 víctimas, aproximadamente
 1984: 2918 víctimas
 1985: 3448 víctimas
 1986: 3253 víctimas
 1987: 3100 víctimas

Estos datos no registran lesiones leves producidas en la vía pública y no declarados o registrados en hospitales de la Capital Federal².

Promedio diario de víctimas			
Año	Datos oficiales		Datos obtenidos en la investigación C
	A	B	
1983	20	22	27
1984	20	21	27
1985	19	20	28
1986	19	20	28
1987	19 ¹	20 ¹	25

¹ Aproximadamente.

A: Incluye lesiones y homicidios registrados en hospitales municipales, publicados en "Boletín de Estadísticas de la MCBA".

B: Incluye lesiones registradas en hospitales municipales, homicidios registrados en hospitales municipales, no municipales y vía pública.

C: En base a datos oficiales. Incluye lesiones registradas en hospitales municipales y no municipales (estimación) y en vía pública atendidas en hospitales. Homicidios en hospitales municipales y no municipales (estimación). Consigna promedio considerado mínimo por esta investigación.

Fuente: Datos oficiales: Dirección de Estadísticas y Censos de la MCBA, en base a datos del Departamento de Estadísticas de la Dirección de Planificación (Secretaría de Salud Pública) MCBA. (Cuadro estadístico de elaboración propia.)

² Datos aportados por la Dirección de Estadísticas y Censos de la Mu-

El promedio diario de víctimas es según datos oficiales de 20 personas, pero extraoficialmente según elaboraciones hechas a partir de nuestra investigación el número superaría las 25 víctimas diarias. En el cuadro vemos los diferentes promedios desde 1983 a 1987. Los datos de 1987 son estimativos.

No considero oportuno extenderme aquí sobre por qué las estadísticas oficiales son deficientes⁹, solamente indicar que la causa más importante es el mal relevamiento de los datos por la Policía Federal y su deficiente registro y seguimiento (en caso de lesión) de las víctimas por parte de la autoridad (Salud Pública).

a) *Edades.* En la Argentina los delitos de tránsito son la primera causa de muerte entre los 10 y los 50 años y la tercera causa luego de esa edad. Los homicidios resultantes de esta problemática golpean duramente en el período que corresponde a la adolescencia y la juventud, o sea entre los 15 y los 30 a 35 años de edad. Es particularmente llamativa la cantidad de muertes que se producen por esta causa entre los 20 y los 25 años.

En la ciudad de Buenos Aires¹⁰ tenemos que del total de víctimas, la distribución por edades es la siguiente¹¹:

Periodo de edad	Porcentaje representativo
De 14 años	11
15 a 29 años	20
30 a 44 años	19
45 a 59 años	15
60 a 74 años	12,5
75 y más años	4,5
Sin especificar	5

b) *Según formas de producción de los delitos de tránsito.* Según datos que brinda la Dirección de Estadística y Cen-

señal de la Ciudad de Buenos Aires, en base a datos del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas.

⁹ Para ampliar este tema ver nuestros informes de investigación (feb.-mar. 1988) en el Instituto de Investigaciones en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

¹⁰ *Ibidem*, nota n° 6.

¹¹ Para elaborar estas estadísticas tomamos los datos de hospitales municipales en los años 1983, 1984, 1985 y 1986.

zos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (basados en datos de la Secretaría de Salud Pública), podemos establecer cuál es la forma de delito de tránsito que produce más víctimas¹².

Forma de producción	Porcentaje de víctimas
Colisión entre vehículos de motor	34
Colisión de vehículo de motor y peatón	30
Colisión de vehículo de motor y un objeto o animal	2
Al subir o descender de un vehículo de motor	2
Por vehículo de motor (otros) pero sin colisión	12
De vehículo de motor pero de naturaleza no especificada	14
Otros	2

c) Lesiones. A continuación podemos ver la evolución de los datos que se tienen entre los años 1983 y 1987, incluyendo cifras de hospitales municipales y no municipales (estimaciones mínimas).

1983: 9494 lesionados
 1984: 9435 lesionados
 1985: 8977 lesionados
 1986: 8202 lesionados
 1987: 8873 lesionados (aproximadamente)

En todas estas estadísticas no se registran lesiones leves que no se asientan en hospitales de la Capital Federal.

El promedio diario es según datos oficiales de 30 lesionados, pero el determinado por nuestro trabajo de investigación asciende a 34 lesionados diariamente. El promedio mensual según datos oficiales es de 570 personas lesionadas (aproximadamente), para nosotros más de 740 lesionados. Consideramos que las cifras que damos son mínimas y no máximas. A continuación observamos esta situación (1983/1987).

¹² Los datos han sido tomados de los períodos 1983, 1984 y 1985, de acuerdo con las víctimas registradas en hospitales municipales.

Lesiones. Promedios diario y mensual ciudad de Buenos Aires				
Año	Datos oficiales		Datos de la investigación	
	Diario	Mensual	Diario	Mensual
1983	30	607	36	789
1984	30	606	36	788
1985	19	575	24,5	748
1986	19	571	24	742
1987 ¹	19	567	24	731

¹ Estimativo.

Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos en base a datos de la Dirección de Planificación -Secretaría de Salud Pública- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (Elaboración propia.)

d) Homicidios. Si analizamos los siguientes datos, comprobamos cómo se encuentra la Argentina frente a países más desarrollados en el tratamiento de la problemática vial. Así tenemos que sobre muertos por millones de vehículos¹³:

Argentina:	1878 muertos
Estados Unidos:	1380 muertos
Alemania Occidental:	322 muertos
Gran Bretaña:	281 muertos
Suecia:	637 muertos
Francia:	332 muertos

En cuanto a muertos por millones de habitantes:¹⁴

Argentina:	127 muertos
Alemania Occidental:	105 muertos
Francia:	83 muertos
Gran Bretaña:	58 muertos
Estados Unidos:	46 muertos
Suecia:	38 muertos

El promedio diario oficial es de 1,3 y mensual de 40 muertos, aproximadamente.

¹³ *Ibidem*, nota n° 1.

¹⁴ *Ibidem*, anterior.

Homicidios. Promedio oficial diario y mensual ciudad de Buenos Aires		
Año	Diario	Mensual
1983	1,1	34
1984	1,3	40
1985	1,3	35
1986	1,3	38
1987 ¹	1,3	40

¹ Estimativo.

Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos en base a datos de la Dirección de Planificación -Secretaría de Salud Pública- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (Elaboración propia.)

No hemos tenido la posibilidad de elaborar datos extraoficiales, pero creemos que el número de muertos expresado es mayor. Esto se explica por las serias deficiencias estadísticas, pero básicamente porque nada se hace para mejorar la seguridad en el tránsito y bajar sus niveles de violencia. Observemos la evolución de los últimos años:

1983: 412 muertos
 1984: 483 muertos
 1985: 423 muertos
 1986: 499 muertos
 1987: 480 muertos aproximadamente.

Fuente: Dirección de Estadística y Censos de la MCBA, en base a datos de la Dirección del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas.

Estas cifras las consideramos (al igual que las de lesionados) mínimas, pudiendo elevarse hasta 550 a 600 muertes anuales, si consideramos que en nuestro país hay 227 muertes por millón de habitantes. Con este dato podemos considerar que con base en la población de la Capital Federal (2.900.000 habitantes aproximadamente), hay por año unas 654 muertes (sabemos que esta cifra -como todas en este tema- no son confiables).

Hemos podido comprobar el alto porcentaje de muertes que se producen en la vía pública. O sea personas que mueren instantáneamente o que fallecen posteriormente pero en el lugar del hecho.

Esta situación ronda el 25 %, esto quiere decir que sobre 480 muertes del año 1987, 120 personas murieron en la vía pública. Esto implica que una persona de cada cuatro fallecen de esta forma (según datos oficiales).

e) Víctimas según sujetos del tránsito vial. *Sero*. Si hacemos un análisis de las víctimas del tránsito según su carácter de sujetos del tránsito vial, tenemos:

Pasajeros 43 %	hombres: 54 % mujeres: 44 %
Pedestres 30 %	hombres: 43 % mujeres: 37 %
Conductores 26 %	hombres: 83 % mujeres: 17 % *

* Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos MCBA.

En el caso de los conductores, las mujeres son un porcentaje muy bajo debido a que socialmente el acceso de la misma al vehículo es muy limitado. Tengamos en cuenta que por cada ocho licencias extendidas, una solamente es para mujer. Del total de licencias extendidas a mujeres, el 85 % se destina a uso particular¹⁵.

f) Traumatismos. Los traumatismos resultantes de un delito de tránsito son sufridos por conducir, ser transportado o ser embestido por un medio de transporte terrestre, específicamente por un vehículo de motor.

Contemplamos dos posibilidades¹⁶: 1) en forma activa: por conducir; 2) en forma pasiva: a) por ser transportado (acompañante, pasajero); b) por atropellamiento, "sufriendo los efectos cinéticos de la masa en movimiento" (peatón); c) por embestimiento, al sufrir el choque de otro vehículo (ciclista)¹⁷. No consideramos necesario extendernos sobre este punto, respecto del tema que nos convoca en esta elaboración.

3. SITUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN VIAL

La materia vial está regulada a nivel nacional por la ley 13.893 que confirma el *decr. ley* 12.689/45¹⁸ y la ley 14.224¹⁹,

¹⁵ *Ibidem*, nota n° 6.

¹⁶ Siguiendo en esta elaboración a Bonnet, E. F. P., *Medicina legal*, 2ª ed., Ba. Az., López Libreros Editores, 1980, libro V.

¹⁷ *Ibidem*, nota anterior.

¹⁸ B.O., 5/3/49. Promulgación *decr.* 29.173/49.

¹⁹ B.O., 28/9/53.

ambas sobre el Reglamento General de Tránsito. Son de aplicación solamente en la Capital Federal y Territorios Nacionales, debido a que las provincias conservan todas las facultades no delegadas al gobierno federal. Por esto le corresponde a los gobiernos locales y a las municipalidades (por el ejercicio de su poder de policía jurisdiccional) regular y ejercer el control sobre esta problemática²⁸.

La falta de uniformidad normativa; la existencia de distintos criterios para sancionar o juzgar una conducta (tantos como distintos ordenamientos contravencionales hay); la falta de sistematización y coherencia lógica de las normas provinciales; la ausencia de delegación del poder de contralor municipal en la provincia —sobre sus facultades naturales en la materia, o por lo menos de coordinación y complementación lógica—; distintos tipos de organismos oficiales (policiales, municipales) encargados del contralor vial, que varían según las distintas conformaciones legales, etc., producen el actual caos jurídico.

Así, sobre una misma realidad urbana compleja (como es el Gran Buenos Aires) podemos hablar de distintas realidades jurídicas según examinemos la Capital Federal o el resto del conurbano bonaerense.

Si tomamos cualquier municipio del Gran Buenos Aires, encontramos normas municipales, provinciales, de Viabilidad Nacional o provincial, policiales (procedimientos, faltas), decretos y resoluciones nacionales (Poder Ejecutivo y organismos descentralizados). Como vemos las normativas de distintos niveles y competencias se entremezclan y confunden, así como también las facultades de los distintos organismos competentes. Podemos decir, sin temor a equivocarnos, que cada una de estas jurisdicciones municipales son verdaderos "estancos" jurídicos y sólo están vinculados en algunos aspectos al gobierno provincial. Esta realidad urbana es una sola y debe ser analizada, organizada y controlada jurídicamente como un todo complejo y unitario.

No obstante esta situación, la legislación nacional y municipal aplicable a la Capital Federal tiene más de 40 años de antigüedad. Es jurídicamente existente, pero materialmente inaplicable (por lo menos en sus aspectos más importantes). El ejemplo claro de esto es el actual Código de

²⁸ Arts. 104 y 108 de la Const. Nacional. Confr. art. 1°, parte 2°, art. 26, incs. 5° y 23, Const. de la Provincia de Mendoza.

Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires sancionado en el año 1948²¹.

Entre los años 1949/53 a 1986, la población total del país ha aumentado en más de un 100 %.

El parque automotor creció diez veces, mientras la producción nacional, en 1949, todavía no existía. El parque existente era todo importado. Recién en 1951 se comenzó a producir en el país. El aumento de la producción ha sido desde entonces del orden del 5600 %. La relación habitante/automotor ha bajado de 32,2 y 31,5 habitantes por automotor en 1949 y 1953, respectivamente, a 5,8 habitantes por automotor en 1986. En la ciudad de Buenos Aires actualmente esta relación es de 2,7 habitantes por automotor.

Ante esta situación de crecimiento y desarrollo de la problemática vial, se encuentra lo obsoleto de las normas vigentes. Por esto su vigencia formal. Sumado a todo esto, tenemos que nuestro sistema prevé que cada jurisdicción municipal o provincial (según los ordenamientos normativos) posea su propio registro de la propiedad vehicular²² y pueda extender también sus propias licencias de conductor. Esta situación (sumada a la falta de centralización de datos sobre habilitación e inhabilitación de conductores) hace ilusoria cualquier medida de control y de sanción jurídica sobre los conductores -victimarios de delitos de tránsito-. Sobre este punto volveremos más adelante, cuando hablemos del funcionamiento del sistema penal.

No obstante lo obsoleto de la legislación vigente, ésta no se encuentra ni sistematizada, ni ordenada lógicamente. De más está decir que no existe una política de fondo en la materia con objetivos claros y precisos. Esto ha possibilitado a lo largo del tiempo el caos legislativo a que venimos haciendo referencia.

Para tener una idea más acabada de cómo funciona todo, tenemos la Ordenanza n° 35.829 de la ciudad de Buenos Aires²³, que incorpora la obligación de colocación y uso de los cinturones de seguridad. El decr. 5539/80²⁴ reglamenta minuciosamente su colocación, tipo y formas y el

²¹ Decr. Ordenanza 12.116/48 (29/48).

²² Decr. ley 6512/56, reformado por ley 21.977; decr. reglamentario 9722/66.

²³ B.M., 4/7/80.

²⁴ B.M., 2/10/80.

decr. 3542/81²⁸ dice que la obligatoriedad del decr. 5539/80 no importa obligatoriedad de uso, eximiéndose del pago de multas ya aplicadas.

Nos preguntamos con qué finalidad se impone la obligación de llevar cinturones de seguridad —u otra medida de seguridad— si no se usan. Las legislaciones de los países más desarrollados en el tema (p.ej., Estados Unidos) establecen su uso obligatorio, no solamente en ruta, sino también en ciudad.

Otra situación curiosa es la Ordenanza 36.541²⁹, actualmente en vigencia que establece la obligación de una inspección técnica anual del vehículo, sin la cual no se podría circular. Ésta no se aplica a los automóviles particulares.

En 1983 el gobierno militar dicta el decr. ley 22.934³⁰. Es la llamada ley de tránsito que venía a cubrir el gran vacío legal al que hacíamos referencia. Esta norma fue primero suspendida por 180 días por la ley 23.084 y posteriormente derogada por la ley 23.181. Esta última puso en vigor a las actuales leyes en vigencia que la normativa de facto había reemplazado.

La ley derogada incorporaba importantes elementos como la revisión técnica anual obligatoria (art. 91); la habilitación para el funcionamiento de talleres mecánicos y su responsabilidad por una dolosa o culposa reparación (art. 90); seguro obligatorio contra terceros (arts. 141 y 142); establecía tres exámenes de aptitud para el solicitante de una licencia de conductor: a) médico: sobre sus condiciones psicofísicas; b) teórico: sobre normas de tránsito; c) práctico: sobre su idoneidad para conducir (art. 86); un sistema coordinado de emergencias (art. 144); responsabilidad del fabricante de cumplir con los requisitos de construcción (art. 87); responsabilidad de fabricantes o importadores por repuestos o accesorios (art. 88); registro de los modelos de automóviles y el control de la autoridad sobre el cumplimiento de las normas de fabricación (art. 89); publicidad en la vía pública (art. 84); sistema uniforme de señalización vial (art. 77); condiciones de los distintos tipos de vehículos (arts. 100 a 103); sistema de evaluación e intercambio de datos y seguimiento de la víctima e investigación de los accidentes producidos (arts. 144 y 145).

²⁸ B.M., 10/7/81.

²⁹ B.M., 3/2/81.

³⁰ B.O., 18/10/83.

No podemos comprender cómo se pudo derogar esta norma tan completa. Valga esta afirmación, dejando a salvo el mal tratamiento que esta normativa hace respecto de las sanciones que arbitra. IncurSIONA en el ámbito penal aplicando penas de arresto no redimible o valorando igualmente circunstancias previstas donde los bienes jurídicos puestos en juego son totalmente disímiles o inexistentes, siendo meras faltas administrativas (p.e.), poner en peligro la salud de las personas —art. 29, inc. a— y que el conductor de un transporte público no se detenga en la parada —art. 29, inc. j— ambas situaciones son consideradas como faltas graves).

A varios años de quedar sin efecto esta disposición nacional, nada se ha hecho.

El contrato de seguro está regulado por la ley 17.418²⁸ estableciendo su contratación facultativa²⁹, salvo en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires³⁰, donde por disposición municipal es obligatoria la contratación de seguros contra terceros.

Para completar el panorama normativo actual descrito, concluyo haciendo un breve análisis de la ley 21.932³¹, denominada "ley de reconversión de la industria automotriz". Esta ley y sus decretos y resoluciones ministeriales —que la reglamentan³²— regulan la producción e importación de automotores en el país. Sus disposiciones determinan la participación de los capitales y la producción extranjera en la fabricación de automotores nacionales. Los objetivos de esta ley son: a) insertar a este sector dentro de los lineamientos fundamentales de la concepción económica imperante en ese momento³³; b) posibilitar el mejoramiento tecnológico; c) abrir el mercado de exportación; d) inducir a la competitividad interna y externa para mejorar los niveles de precios.

²⁸ B.O., 6/9/67 y Resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación n° 17.878 del 8/5/64.

²⁹ La ley 12.893/49 (B.O., 5/12/49) en su art. 49 regula la obligatoriedad del seguro contra terceros.

³⁰ Ordenanza 41.654/95.

³¹ B.O., 1/11/79, deroga la ley 19.135.

³² Decrs. 201/79; 202/79; 203/79 y Resolución (Ministerio de Economía) 71/79, 72/79 y 247/79.

³³ Esta ley y sus decretos y resoluciones ministeriales complementarios, son impulsados por el ex ministro de Economía del último gobierno de facto militar (1976-1983) Alfredo Martínez de Hoz.

Surge del análisis de sus disposiciones, que lo más importante es determinar el porcentaje de autopartes importadas a incorporar a los automotores de producción nacional, la determinación de categorías de vehículos para ese propósito, cómo se determinará y efectuará la importación de automotores, etcétera.

No existe legislación alguna que se preocupe por la construcción y fabricación de vehículos, las medidas de seguridad que debe adoptar el fabricante, el material que utilizará, en qué condiciones, dimensiones y peso de las distintas categorías de automotores, determinación de la garantía y responsabilidad sobre autopartes y unidades, etcétera. La vetusta legislación vigente lo único que hace es especificar categorías, con alturas, peso y medidas máximas, que, de aplicarse ningún vehículo moderno podría circular legalmente. Los fabricantes no se encuentran obligados por normas expresas, a construir las unidades con base en determinadas medidas de seguridad o exigencias que aseguren el interés social de proteger la vida y la salud humana, por sobre el mero interés particular de las grandes empresas. Queda a su libre arbitrio todo lo referente a esta materia.

Esta perspectiva brindada de la legislación vial vigente, se completa con las disposiciones del Código Civil, que actúa como gran marco jurídico donde se insertan las distintas normativas mencionadas.

Si alguna duda cabe todavía (luego de todo lo expuesto) sobre el anacronismo normativo existente en la materia, es oportuno recordar que "nuestro sistema tiene una estructura basada, fundamentalmente, en normas que corresponden con otro contexto histórico" y que "todavía hoy subsiste la metodología que utilizó (Vélez Sársfield) sobre la responsabilidad civil derivada del daño causado con una cosa"²⁴. El Código Civil fue sancionado en 1869.

En conclusión, la ausencia de una normativa adecuada a la realidad de una alta y constante concentración vehicular, a los cambios y adelantos tecnológicos, a una permanente educación vial, al desarrollo de programas permanentes de prevención de accidentes y delitos de tránsito, a la disminu-

²⁴ Salerno, Marcelo U. El accidente de tránsito ante una encrucijada: Necesidad de una revisión legislativa, en "Revista Jurídica de Buenos Aires", Bs. As., Depto. Publicaciones Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA), Abeledo-Perrot, 1988-1-38.

ción del número de víctimas, de mejores sistemas de seguridad y de protección de las personas, hace que estemos ante un gran problema social que el derecho no regula, ni controla.

4. REGULACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA PENAL

a) *Introducción.* En este punto analizaremos la legislación penal aplicable a la problemática vial, para posteriormente analizar la dinámica del sistema penal sobre este tema. La anterior exposición sobre el panorama legislativo vial actual, es sumamente importante para conocer cuál es el contexto normativo en el cual el derecho penal (y todo el sistema penal) se ve obligado a actuar.

Dentro de este contexto el sistema penal necesariamente condiciona y es condicionado —en su función y efectos— tanto en lo que se refiere a las conductas punibles como a toda la realidad vial.

Esta afirmación se fundamenta en la idea de que la problemática social es una y el derecho que intenta regular y ordenar esa realidad es un todo.

b) *Legislación penal.* Entendemos por derecho penal la legislación penal propiamente dicha y la ciencia que la interpreta²⁵ y por sistema penal al "control social punitivo institucionalizado"²⁶. Este concepto de sistema penal lo podemos entender en un sentido restringido o amplio. En un sentido restringido abarca desde que se detecta la comisión o la posible comisión de una conducta típica hasta que "se impone y ejecuta una pena"²⁷. En un sentido más amplio significa toda la actividad que realizan las "agencias" que componen el sistema penal y otras acciones "controladoras y represoras" que aparentemente nada tienen que ver con el sistema. Esta última es la explicación al concepto arriba expresado.

En principio, podríamos afirmar que la problemática delictiva del tránsito (siempre refiriéndome a homicidios y lesiones) está exclusivamente legislada en el Código Penal de la Nación; específicamente en el Libro Segundo, Título I:

²⁵ Zaffaroni, Eugenio R. *Manual de derecho penal. Parte general*, 2ª ed., Bs. As., Ediar, 1988, p. 31-32.

²⁶ *Ibidem*, n° 35.

²⁷ *Ibidem*, n° 35.

"Delitos contra las personas"; Capítulos I y II: "Delitos contra la vida" y "Lesiones", respectivamente. Pero en realidad esta afirmación no es cierta, o por lo menos no del todo. La regulación penal de la problemática vial no sólo la ha realizado o la realiza el Congreso Nacional a través del código de fondo (en un todo de acuerdo con sus facultades, que surgen del art. 67, inc. 11, Const. Nacional), sino que las distintas autoridades locales (administrativas o legislativas) también efectúan e imponen normas penales. Esto ocurre sea a través de la legislación de contravenciones o de sanciones administrativo-penales.

En este tema los límites entre delito, contravención y mera falta administrativa se han tornado sumamente difusos, especialmente en lo que se refiere al tipo y finalidad de las sanciones que aplican.

La facultad de dictar códigos de fondo, en nuestro caso de legislar sobre derecho penal, le corresponde al Congreso de la Nación según surge del art. 67, inc. 11, de la Const. Nacional²⁴. Si entonces el Poder Legislativo Nacional no realiza plenamente este mandato constitucional, las provincias pueden hacerlo hasta tanto el Congreso ejercite estas facultades²⁵. Esto es lo que ha ocurrido con los códigos contravencionales o de faltas locales. Consideramos entonces que la diferencia entre delito y contravención es de tipo cuantitativo y no cualitativo. Esto quiere decir que cuando hablamos de contravenciones nos referimos al mismo injusto penal (en su naturaleza óptica) que el delito, siendo su diferencia de tipo cuantitativa (menor cantidad de pena). Si es que podemos hablar de un derecho contravencional, él es un "derecho penal especial"²⁶.

Comúnmente se suele argumentar que existiría una diferencia de tipo cualitativo, al considerar que existe un injusto penal y un injusto contravencional diferentes. Esta afirmación parte de considerar que si son infracciones al

²⁴ Art. 67: "Corresponde al Congreso: (inc. 11) dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal, sin que tales códigos alteren las jurisdicciones locales". (El subrayado es nuestro.)

²⁵ Art. 108: "Las provincias no ejercen el poder delegado a la Nación. No pueden celebrar tratados... ni dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal y de Minería, después que el Congreso los haya sancionado". (El subrayado es nuestro.)

²⁶ Zaffaroni, Eugenio R. Tratado de derecho penal. Parte general, Bs. As., 1ª ed., Ediar, 1987, t. I, p. 235. Cfr. Soler, Sebastián, Derecho penal argentino, Bs. As., 1979, t. I, p. 38.

derecho administrativo estamos ante un injusto éticamente diferente o bien que en realidad son delitos de "creación política" (choques contra puras leyes positivas). Otra teoría sumamente peligrosa es la de James Goldschmidt con su creación de un "derecho penal administrativo". Partiendo de una distinción entre el "hombre-individuo" y el "hombre-miembro", estableciendo así que cuando se lesiona la primera situación estamos ante un delito, y si se lesiona la segunda es una contravención⁴¹.

Frente a estas posiciones Heinz Mattes⁴² afirma que "tampoco puede distinguirse entre fines del derecho y fines de la administración (de bienestar), que corresponderían los unos al orden jurídico y los otros al orden administrativo". El "objeto y tarea del orden jurídico no es la delimitación y el aseguramiento de las esferas individuales, sino el orden de la coexistencia". Robert von Hippel es aún más categórico al afirmar que la teoría de Goldschmidt "quiebra la unidad del derecho penal, quita a la justicia penal uno de sus ámbitos propios, cual es el de la pequeña criminalidad, para la que los principios jurídico-penales deben tomarse en consideración, y transfiere ese ámbito a la autoridad administrativa, que tiene que dedicarse a otras tareas estatales que le corresponden —no penales— y para las que están especialmente concebidas".

Entonces consideramos que el derecho contravencional es derecho penal, no siendo derecho penal administrativo; siendo la única autoridad jurisdiccional el Poder Judicial y no un tribunal administrativo. "En ningún país culto se ha legislado sobre faltas en la forma en que lo hemos hecho nosotros" y que "en nuestro país se puede obtener la libertad en horas cuando la acusación es por delito, pero no es posible conseguir lo mismo en las faltas o infracciones provinciales o municipales"⁴³.

El derecho contravencional no es derecho penal administrativo; entonces, ¿qué abarca el derecho penal administrativo? El está compuesto por las infracciones a intereses

⁴¹ *Ibidem* anterior, p. 235 y 237-238.

⁴² Mattes, Heinz, Die Problematik der Umwälzung der Verhältnisse unterliegen in Ordnungsmäßigkeiten, en "Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft", República Federal Alemana, 1974, p. 35-39, citado en *Ibidem*, nota 40, p. 238.

⁴³ Jofré, Tomás, Manual de procedimiento civil y penal. Bs. As., 1926, p. 55, 211-212, citado en *ibidem*, nota 40, p. 242.

de la administración, derecho fiscal, aduanero y el que realmente nos interesa: infracciones municipales de tránsito. Estas infracciones son conocidas por órganos administrativos con recursos judiciales.

Consideramos (para la temática tránsito) que la infracción puede acarrear únicamente pena de multa o revocar la licencia de conducir, pero no aplicar penas privativas de libertad (de cualquier tipo) o inhabilitaciones absolutas o relativas, temporarias o definitivas. Para clarificar aún más, tenemos:

1) Mera infracción municipal o mera falta administrativa. Afecta "un interés administrativo en el ordenamiento del tránsito" (Zaffaroni), teniendo por finalidad la pena impuesta un doble fin: a) reparador, por el perjuicio que sufre la circulación; b) preventivo especial, para que el sujeto en el futuro respete las normas viales.

2) Contravención. Cuando esa infracción pone en peligro la seguridad de las personas y bienes. La sanción tiene una finalidad coercitiva, busca lograr que el sujeto no vuelva a cometer esa conducta y también reeducación vial.

3) Delito. Cuando la conducta realizada con motivo o en ocasión del tránsito, conforma la figura descripta por alguno de los tipos penales. Su sanción es fundamentalmente preventiva especial. Su objetivo es prevenir futuras conductas delictivas por parte del autor, "para que aprenda a convivir sin realizar acciones que impidan o perturben la existencia ajena"⁴⁴. El carácter preventivo de la pena siempre va a partir de la privación de determinados bienes, por lo cual no puede considerarse un bien; sino la búsqueda de un bien a partir de un mal⁴⁵.

c) Conclusiones respecto del tema anterior. Entonces, respecto de las sanciones y su finalidad, tenemos que la sanción penal busca lograr, "en forma directa e inmediata", que el autor no cometa nuevos delitos. Esto se debe a que el derecho penal pretende contribuir a la seguridad jurídica por medio de la coerción penal, que básicamente es la pena. Las sanciones que aplican las otras legislaciones (administrativas, civiles, etc.) tienen una finalidad reparatoria o resarcitoria.

⁴⁴ *Ibidem*, nota 40, p. 62-63.

⁴⁵ *Ibidem*, anterior.

En la legislación vial existen normativas de tipo administrativo que aplican sanciones penales (sean éstas multas y particularmente penas privativas de la libertad —arresto—). Dijimos que el derecho penal procura la seguridad jurídica mediante la coerción con una finalidad de prevención especial; en cambio el derecho penal administrativo (cuya existencia es muy discutible) concurre con varias finalidades: preventiva general, reparadora y preventiva especial. Como bien dice Zaffaroni, "un complejo normativo que tiene naturaleza compuesta y que carece de unidad"⁴⁴.

Así entonces esas normas viales (p.ej., la ley 3800 de la provincia de Buenos Aires con su decret. regl. 14.123/56⁴⁵; ordenanza municipal de la ciudad de Buenos Aires n° 34.214, Título VI⁴⁶; ley 13.893, Título XIV⁴⁷; etc.) participan de esta naturaleza penal-administrativa. Entonces toda norma que "pene" participando (aun cuando sea en parte) de la naturaleza de la sanción penal, debe reunir todos los recaudos y garantías que para ese tipo de sanción se prevé. Esto se debe a la aplicación del principio de legalidad que surge del art. 18 de la Const. Nacional que dice: "Ningún habitante de la Nación puede ser penado sin juicio previo fundado en ley anterior al hecho del proceso". Estableciéndose que este tipo de normas deben respetar todas las garantías constitucionales.

Consideramos que debemos ir más allá todavía. No concebimos (en el tema que nos ocupa) sanciones penales del tipo de penas privativas de libertad, reguladas por normas administrativas, estableciendo su aplicación por parte de tribunales administrativos (sea Tribunal Municipal de Faltas u organismos policiales). Hacemos nuestra la afirmación de Mattei, que expresaba: "tampoco nada justifica realmente dejar la actividad jurisdiccional en las inadecuadas manos administrativas y hacerla ejercer por personas que no tienen para ello la mínima calificación realmente prescripta"⁴⁸. Queda en claro que el problema central que encontramos en las normas viales (respecto de las sanciones penales que regula, conformando así un derecho penal ad-

⁴⁴ *Ibidem*, nota 40, p. 248.

⁴⁵ *Ibidem*, nota 19.

⁴⁶ *Ibidem*, nota 21.

⁴⁷ *Ibidem*, nota 18.

⁴⁸ *Ibidem*, nota 42.

ministrativo) son las penas que privan de libertad a las personas (por mínimas que éstas sean).

La privación de la libertad y por consiguiente del ejercicio de la mayoría de los derechos fundamentales de una persona, debe ser el último recurso a utilizar y usado con todas las garantías, aplicado por jueces en lo penal y legislado por el Congreso como ley penal.

La utilización del derecho penal debe ser el último recurso de solución de conflictos (que es el objetivo del ordenamiento jurídico) para lograr una coexistencia lo más racional o lo menos irracional posible. Último recurso o instancia, porque en definitiva tanto el derecho penal como el sistema penal no solucionan estos conflictos. Hacemos esta afirmación porque el propio derecho penal es la institucionalización de la violencia en el Estado, ejercida legítimamente por él en procura de proteger la libre disponibilidad de los bienes jurídicos para su titular, "resolviendo" conflictos sociales en procura de proveer a la seguridad jurídica de una sociedad. Vemos entonces que el derecho penal actúa procurando un "bien" (solucionar conflictos) aplicando o ejerciendo esa violencia legitimada, infligiendo entonces un "mal" (privación de disponibilidad de bienes jurídicos).

En realidad, el derecho penal se ejerce cuando no hay solución posible (o por lo menos creemos que así debería ser). La realidad es otra, se utiliza indiscriminadamente la coerción penal, para un ámbito como el vial, que requiere más de la prevención y la educación.

Tal vez una de las normas viales más represivas y representativas del panorama expuesto, sea la ley 5800 y su reglamentación (provincia de Buenos Aires). El organismo encargado de aplicar esta normativa es el mismo encargado de juzgar los hechos y aplicar las penas: la policía. Órgano administrativo de seguridad y represión y no de prevención y educación (arts. 120 y 129, ley 5800). Esta normativa mezcla lo que podrían ser contravenciones, con normas penales-administrativas ("infracción contra la seguridad del tránsito y contra la seguridad de las personas", arts. 114, 115 y 116) ambos tipos de "infracciones" llevan penas privativas de libertad -arresto-. Así contra la seguridad de las personas: multa o arresto subsidiario de hasta 30 días; contra la seguridad del tránsito: multa o arresto subsidiario de hasta 10 días.

Las sanciones de inhabilitación las impone la misma policía, si es del tipo definitiva, su quebrantamiento es sancio-

nado con 90 días de arresto no redimibles por multa; lo mismo en el caso de reincidencia: arresto no redimible de entre 10 y 30 días. El conductor puede ser detenido por 24 horas en determinados supuestos. En todo esto no hay ningún tipo de control jurisdiccional, salvo recurso de apelación que se resuelve a los tres días de recibidos los antecedentes por parte del juez.

Este sistema produce: 1) violación de garantías constitucionales y procesales: nadie puede ser penado sin juicio previo, ni juzgado por comisiones especiales o sacado de sus jueces naturales³¹, no se aplica la libertad condicional (art. 98, de cr. 14.123/56), no se aplica el art. 64 del Cód. Penal (extinción de la acción penal por pago voluntario del máximo de multa e indemnizaciones), todo esto si tomamos en cuenta que se aplican supletoriamente las disposiciones de la Parte general del Código Penal (art. 127, ley 5800 y art. 90, de cr. 14.123/56); 2) las multas se convierten en arresto: si alguna persona no puede pagar deberá ser privada de su libertad. Por ejemplo en el caso del art. 351 del de cr. 14.123/56³².

Al peatón que entorpezca la circulación de los demás peatones, se le impondrá multa; si no puede pagarla con dinero, la pagará con cárcel. Esta normativa aplica arresto por todo y para todo. Esta norma es derecho penal. Así como este caso, otros más que no analizaremos por imposibilidad de extender más este trabajo.

Creemos que es hora de que el Congreso regule sobre estas faltas y contravenciones, incorporando al Código Penal las figuras contravencionales (no peligrosistas), despenalizando todas las demás faltas y solamente dejando la aplicación de multas administrativas con aplicación de organismos administrativos y la posibilidad de recurrir al órgano jurisdiccional en apelación.

El monopolio de la violencia legitimada la deben tener los jueces, para juzgar y aplicar las sanciones penales con

³¹ Art. 18, parte 1ª, Const. Nacional.

³² Art. 351: "Por estacionarse los peatones en la acera entorpeciendo la circulación de los demás peatones, entre el 5 % y el 35 % del haber mensual del agente de seguridad... de multa" (art. 76, inc. 1º, Cód. de Tránsito de la provincia de Buenos Aires). Por aplicación del art. 98 del mismo decreto, que dice: "Las multas se convertirán en arresto a razón de (1) un día por cada 5 % del haber mensual del agente de seguridad..." Para este ejemplo correspondería (de no abonar la multa) entre 1 y 7 días de arresto por entorpecer la circulación peatonal.

todas las garantías del caso. Esta es la experiencia de la nueva legislación penal alemana.

Descriminalizar y despenalizar, aplicando alternativas a las penas de prisión o arresto; sea con multas penales con el sistema de días-multas²², servicios comunitarios, revocación de la licencia de conducir, inhabilitación para ejercer un oficio o profesión, cursos obligatorios de instrucción y conducción vial los fines de semana.

Tenemos que empezar a deslindar más claramente que determinadas conductas son meras faltas administrativas contra el ordenamiento vial, y no necesitan ser sancionadas con arresto o multas penales.

En el caso de infracciones que ponen en peligro la seguridad de las personas, tratarlas como contravenciones, que conlleven penas menores aplicando alternativas al arresto, teniendo éste como último elemento punitivo, pero bajo la modalidad de arresto domiciliario. Estas contravenciones debidamente estructuradas como tipos penales, incorporarlas al Código Penal, o sancionar una ley especial sobre contravenciones, y que sean así de vigencia común para todas las jurisdicciones municipales y locales. Dejando la regulación de las meras faltas administrativas —sin posibilidad de aplicar arresto u otras medidas penales— a los gobiernos locales o municipales. Respetando en todo momento las garantías procesales²³.

Es muy interesante la legislación sobre la "conducción (imprudencia) temeraria" existente en el viejo Código Penal español, art. 565. Lo es más la propuesta de Bustos Ramírez de regular sobre dolo eventual (una realidad de los delitos de tránsito) en la Parte general del Código Penal, es-

²² Este sistema es de origen escandinavo, incorporado a la reforma penal alemana de 1975 y en el actual proyecto de Código Contravencional para Buenos Aires, elaborado por la Secretaría de Justicia de la Nación. Tiene una doble ventaja: regula la multa sobre la capacidad económica del sancionado y a la vez está regulada por la culpabilidad del autor, en relación a la cantidad de días imputada. Ver Tiedemann, Klaus, *Los sanciones y el sistema correccional*, en "Doctrina Penal", traducido del alemán por Jaime Malismud Gotti, Bs. As., Depalma, 1981, súa 4, p. 512-513; Mir Puig, Santiago, *El sistema de sanciones en la propuesta de anteproyecto de Código Penal de 1981*, en "Documentación Jurídica: Monografía dedicada a la propuesta de Anteproyecto del nuevo Código Penal", n° 3740, Gabinete de Documentación y Publicaciones, Secretaría General, Madrid, ene-dic. 1982, t. I, p. 183-198.

²³ Tiedemann, Klaus, *Ibidem* nota anterior, p. 511-520.

tabléndolo como atenuante del dolo directo³⁵. Esto generaría la extensión del campo de la punibilidad en nuestro derecho positivo, lo cual es seguramente discutible.

d) *Funcionamiento del sistema penal. Procedimiento.* Para no extendernos demasiado en este importante punto, plantearemos los problemas más agudos, remitiendo a los informes de nuestra investigación³⁶ que in extenso se ocupan de este tema.

Cuando hablamos del sistema penal, en su aspecto de los delitos de tránsito, tenemos diversidad de facetas para analizar por la multiplicidad de "agencias" que interactúan dentro del sistema. Nosotros nos detendremos fundamentalmente en la labor de la policía y otros órganos administrativo-municipales, en el Poder Judicial y nos referiremos al pasar a los órganos legislativos.

Dejamos de lado los medios de comunicación social y la universalidad como agencias legitimadoras del actual funcionamiento del sistema penal.

Consideramos que el sistema penal es sumamente violento, y que es necesario proceder a reducir esos niveles de violencia social que el propio sistema penal coopera en reclear.

En nuestro tema el sistema penal se abstiene de intervenir, legitimando omisivamente la conducta social y personal de los sujetos viales, dejando y de esta forma cooperando para que el proceso violento del tránsito se mantenga o aumente.

Es realmente preocupante que el sistema se preocupe mayoritariamente de delitos menores (robos, hurtos, etc.) y desatienda la producción de hechos violentos, mucho más graves por su costo social en vidas humanas. Para comprobar esta afirmación basta observar los datos que hemos dado sobre víctimas (homicidios y lesiones) por delitos de tránsito y señalar que de todas las causas penales por esos

³⁵ Bustos Ramírez, Juan. El principio de culpabilidad en el anteproyecto de Código Penal, en "Documentación Jurídica: Monografía dedicada a la propuesta de Anteproyecto del nuevo Código Penal", n.º 3748. Gabinete de Documentación y Publicaciones Secretaría General, Madrid (España), ene.-dic. 1983, t. I, p. 83-84, con especial referencia al dolo eventual, t. I, en el punto 3, p. 85-88. Cfr. Bustos Ramírez, Juan, *Manual de derecho penal español*, 1.ª ed., Barcelona, Ariel, 1984.

³⁶ *Ibidem* nota 8.

motivos solamente el 1,3 % llegan a sentencia definitiva, de las cuales el 0,8 % son condenatorias (todas de lesiones, ninguna de homicidios). Esto quiere decir que, por un lado, los delitos de tránsito son la primera causa de muerte en la Argentina entre los 10 y 50 años y, por el otro, que los autores de esos delitos no son sancionados. Lo cual implica poder demostrar la inoperancia del derecho penal y de todo el sistema penal, al no poder proteger la disponibilidad de los bienes jurídicos por parte de su titular. Mucho más grave aún si vemos que ese bien jurídico afectado es el más importante de todos: la vida y la salud.

Este es un grave cuestionamiento a todo el sistema penal, el de que no cumple el fin para el cual se lo creó: brindar seguridad jurídica a través de la protección de bienes jurídicos (su disponibilidad).

Los delitos de tránsito son totalmente impunes penalmente. El sistema solamente selecciona algunos pocos victimarios y la sanción que aplica es inútil. ¿Cómo demostramos estas afirmaciones? Como parte de nuestra investigación realizamos un relevamiento de causas penales de delitos de tránsito, producidos dentro del ámbito de la Capital Federal, con la intervención de la Policía Federal y el juzgamiento por parte de tribunales correccionales. Sobre un total de 1140 causas penales, encontramos:

- Sentencias definitivas: 15 (1,3 %)
 - absolutorias: 7 (0,6 %)
 - condenatorias: 8 (0,7 %)
- Desprocesamientos: 3 (0,3 %)
- No forman causa y archivo: 22 (1,9 %)
- Incompetencia y remisión: 48 (4 %)
- Sobreseimiento definitivo: 19 (1,6 %)
- Sin resolución (al momento de la investigación): 133 (12 %)
- Sobreseimiento provisional: 903 (79 %)

Si dejamos de lado las causas sin resolución, observamos que prácticamente el total de causas se sobresean provisionalmente. En concreto vemos que, materialmente hablando, en la realidad existe para este tipo de delitos impunidad penal, irresponsabilidad penal.

La edad promedio de estos autores ronda los 37,5 años, bastante más elevada de lo que se supone.

Únicamente un mínimo grupo es sancionado. Las sanciones son inútiles, porque se les aplica inhabilitación (sumamente corta) y que nadie cumple al no haber formas de control (cada jurisdicción tiene su propio registro habilitan-

te) y al no controlar los órganos administrativo-policiales. Lo único que a veces se aplica es la multa, no preocupándose los jueces por buscar formas alternativas de penas.

A esto se suma —o más bien lo expresado es su consecuencia— que este tipo de delitos son considerados por los jueces, como "delitos menores", por lo cual no se investigan estos hechos. El rol de la policía es sumamente pasivo, se limita a instruir el caso sin preocuparse por investigar seriamente los hechos.

El juez directamente se limita a leer el expediente haciendo lugar a las medidas de las partes, absolviendo, condenando y siempre sobreseyendo. O sea, no investiga. El ministerio público "no existe" tampoco para la investigación.

Las causas por delitos de tránsito se tramitan ante juzgados correccionales, básicamente por dos razones: 1) porque son delitos menores, y 2) porque son considerados a priori delitos culposos. Esto implica que no existen delitos de tránsito dolosos.

Los procesos son sumamente largos y engorrosos, abundan los "testigos de favor". El tiempo promedio mínimo que tarda una causa desde que se instruye el sumario hasta la sentencia judicial es de unos 180 a 210 días (6 o 7 meses) —salvo raras excepciones— llegando algunas a los 2 y 3 años de un proceso interminable que deja en absoluta desprotección a la víctima. Las causas por homicidios no tienen sentencia definitiva.

Del total de las 1140 causas investigadas, el 87,5 % eran lesiones culposas y el 12,5 % homicidios culposos²⁷. La regulación, la contención de esta forma de criminalidad tan común no existe. El sistema se preocupa de otras formas de criminalidad que no producen esta tremenda afectación del bien jurídico vida e integridad física. Todo el ámbito del tránsito (en este aspecto) queda bajo un criterio sancionatorio-represivo que aplica la policía (no educativo y preventivo como debería ser el actuar administrativo en su mayor medida) aplicando multas contra el tránsito. Del total de faltas contra el tránsito, la municipalidad contabilizó entre los años 1979 y 1986, que el 83 % de ellas eran multas de tránsito. El 17 % restante fueron todas otros tipos de faltas,

²⁷ Fuente: Relevamiento realizado en Juzgados Correccionales de 1ª Instancia de la Capital Federal, letras "I" y "H".

tales como faltas contra la autoridad; seguridad e higiene; seguridad, estética y bienestar; contra la moral y las buenas costumbres; contra el servicio de transporte (Fuente: Dirección de Estadísticas, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires).

Para terminar, esquemáticamente exponemos cuáles son los criterios judiciales y legislativos vigentes:

1) Judiciales

a) Todo delito de tránsito es culposo (arts. 84 y 94, Cód. Penal).

b) Protección e importancia –formal– de la vida y la salud humana.

c) La propiedad es un bien jurídico mayor que la persona.

d) Los delitos de tránsito no son importantes, son menores, no tienen que ser investigados y no interesa si se los resuelve. No tienen sanción penal. Se deja el problema para que las partes lo solucionen civilmente.

Sus consecuencias son: a) Situación real de desprotección judicial de la víctima; b) inexistencia de sanción, prevención y educación; c) impunidad del acusado, aumento de los hechos o mantenimiento de los altos índices de este tipo de criminalidad; d) acrecentamiento del desprecio social por la vida y la salud de las personas; e) falta de investigación, no se resuelven los delitos; se deja librado al accionar de la policía con la multa.

2) Legislativos

a) Regulan la problemática a partir de la propiedad vehicular y no de la persona.

b) Ausencia de una política vial coherente.

c) Criterio sancionatorio-represivo cuya autoridad de aplicación es la policía.

d) El bien jurídico vida es poco tenido en cuenta (discurso formal).

e) Se busca proteger la propiedad y el patrimonio primeramente y, posteriormente, la persona.

f) Preeminencia de la propiedad vehicular, la explotación comercial o empresarial de un servicio, sobre la seguridad, la vida y la salud de las personas.

g) Trato penal a faltas administrativas, falta de respeto a las garantías procesales, libre arbitrio de la autoridad administrativo-policial sobre la libertad y los derechos de las personas.

Sus consecuencias son: a) acciones represivo y abusivo (multas) de la policía. Falta de trato educativo y preventivo; b) situación de desprotección de las personas; c) aumento del desprecio social por la vida y la salud; d) no control de la problemática, aumentan los hechos. No existe un criterio de protección, prevención y educación. Ayudado por la conducta de los jueces, se le brinda a este tipo de delitos un trato contravencional o penal-administrativo, considerándose los de poca gravedad. Al no haber sanción penal, se aplican únicamente multas para las infracciones de tránsito.

5. SITUACIÓN SOCIAL

Hemos podido constatar, que nuestra forma de vida urbana tiene algunos elementos (que coadyuvan al problema expuesto) que consideramos importante destacar:

- a) Existe un desprecio social del valor vida humana.
- b) Una relación social de agresión y violencia, canalizada principalmente a través del vehículo.
- c) Criterio social de valoración de la propiedad y el patrimonio, por sobre la persona.
- d) Pérdida del sentido de autoprotección y conservación ante el peligro.
- e) Concepción social de que las normas no sirven, no tienen utilidad. Desobediencia social de las normas.
- f) Todo esto encuentra su base en una cultura urbana individualista, asolidaria y materialista.

Con respecto a los puntos a y b, ambos elementos marchan juntos. "Hemos vivido mucho tiempo donde la vida humana carecía de valor. Eso fue incorporándose en la gente y se manifiesta en las más diversas formas de agresión. Sólo el imperio de la justicia podrá reencauzar y eliminar el problema".

"Hay algo en la constitución de un sujeto que permite que haga cosas terribles. Esa potencialidad se incrementa en tanto las determinantes sociales (las reglas legales y éti-

cas de una sociedad) no le pongan límites. Los efectos son retardados en el tiempo y se manifiestan en todas las conductas diarias". "Una sociedad como la argentina, que vivió muchos años sin ley, donde cualquiera advertía la falta de límites, fue incrementando esa potencialidad negativa"²⁸.

Como vemos, la violencia se desarrolla ante la ausencia de ciertas pautas sociales, como ser normas legales y éticas. Si repasamos este trabajo veremos cómo en el ámbito de los delitos de tránsito la falta de una vigencia real de normas, de reglas, es una constante.

"Padecemos constantemente un sinnúmero de agresiones. Y también agredimos... la estructura física de la ciudad de Buenos Aires es una agresión". La alta densidad poblacional hace que las personas se vean obligadas a invadir el campo de decisión de los demás²⁹.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Argentina, Ministerio de Economía - Secretaría de Hacienda - Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). *Anuario Estadístico de la República Argentina 1978/79 - 1979/80 - 1980/81 - 1981/82*, Bs. As., 1983/84/85.
- Argentina, Buenos Aires, Dirección de Estadística y Censos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires, 1982*, Buenos Aires.
- Argentina, Buenos Aires, Dirección de Estadística y Censos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletines Estadísticos 1978/79*, Buenos Aires.
- Argentina, Código Penal de la República Argentina, Bs. As., Abeledo-Perrot, 1987, p. 294.
- Argentina, Registro Nacional de Reiniciencia y Estadística Criminal. *Anuario Estadístico 1985*, Bs. As., 1987.
- Argentina, Ministerio de Justicia. *Estadística Criminal 1978-1980-1981*, Bs. As., 1978/80/81.
- Argentina, Secretaría de Estado de Hacienda - Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). *Hechos demográficos en la República Argentina (1954/60)*, Bs. As., s/f, p. 403.

²⁸ Doctor José Fernández Tunón. Psicoanalista. Profesor adjunto de Psicopatología de la Facultad de Psicología de la Universidad de Buenos Aires.

²⁹ Licenciado Carlos Campelo. Psicólogo diplomado en Salud Pública e integrante del Programa de Salud Mental del Adolescente del Hospital Pirovano.

- Argentina, Secretaría de Salud Pública, Departamento Estadísticas de Salud, Rizzi, Estructura de la mortalidad por grupos de causas, serie 2, n° 4, Bs. As., 1974.
- Argentina, Código de Procedimientos en Materia Penal de la Nación y Leyes Complementarias, 3° ed., Bs. As., A.Z. editora, 1985, p. 301.
- Argentina, Provincia de Buenos Aires, Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, (Ley 5.800) Decreto reglamentario 14.12356, Bs. As., Universidad, 1987, p. 280.
- Argentina, Constitución de la Nación Argentina; Pactos preconstitentes, 4° ed., Bs. As., A.Z. editora, 1984, p. 51.
- Asociación de Empresas Fabricantes de Automotores (ADEFA), Anuarios 1982/83, Bs. As., 1983/87.
- Ander-Egg, Ezequiel, Técnicas de investigación social, 15 ed., Bs. As., 1983, p. 481.
- Anales de Legislación Argentina (ADLA).
- Auch, Salomón E., Social Psychology (Psicología social). Traducido de la 2° edición (1959) norteamericana por Elias Mendelovich, 1° ed., Bs. As., Eudeba, 1979.
- Arciniegui, Marta - Müller, María S., Un hecho inquietante: la evolución reciente de la mortalidad en Argentina. Centro de Estudios de Población (CENEP), 1° ed., Bs. As., 1980, p. 23.
- Achával, Manual de práctica forense. Medicina legal.
- Bustos Ramírez, Juan, Manual de derecho penal español. Parte general, 1° ed., Barcelona, Ariel, 1984, p. 475.
- Bonnet, E. F. P., Medicina legal, 2° ed., Bs. As., López Libreros Editores, 1980, p. 1927.
- Barbera, María Cristina, El funcionamiento de la obligación reparatoria del asegurador en el proceso penal, "Doctrina Penal", Bs. As., Depalma, 1979, año 2, p. 445-459.
- Diario Clarín, Bs. As., 1987.
- El Derecho. Jurisprudencia General, Buenos Aires.
- El Derecho. Legislación Argentina, Buenos Aires.
- Gil Lavedra, Ricardo B., Una sentencia importante sobre el control judicial en materia contravencional, "Doctrina Penal", Bs. As., Depalma, 1983, año 6, p. 489-501.
- España, Gabinete de Documentación y Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Justicia, Documentación Jurídica; Monografía dedicada a la propuesta de Anteproyecto del nuevo Código Penal (de España), vol. 1, ene-dic. 1983, n° 37463, Madrid, 1983, p. 703.
- Homans, El grupo humano, Bs. As., Eudeba.
- Fromm, Erich, The Sane Society (Psicoanálisis de la sociedad contemporánea. Hacia una sociedad sana), México, Fondo de Cultura Económica, 1958.
- Jeschek, Hans-Heinrich, Lehrbuch des Strafrechts (Tratado de derecho penal. Parte general), traducido de la 3° ed. alemana por S. Mir Puig y F. Muñoz Conde, 1° ed., Barcelona, Bosch, 1978, t. I y II.
- La Ley, Jurisprudencia. Doctrina.
- Lersch, Philipp, Der Mensch als soziale Wesen (Psicología social), 1° ed., Barcelona, Scientia, 1987, p. 238.
- Malamud Goti, Jaime E., La estructura penal de la culpa, 1° ed., Bs. As., Cooperadora de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA), 1978, p. 140.

- Molina, Fernando, *El deber de cuidado del automovilista y del peatón: el problema del riesgo*, en "Doctrina Penal", Bs. As., Depalma, 1988, tomo 9, n° 28, p. 633-647.
- Núñez, Ricardo C., *La cuestión de los delitos y contravenciones. Su base constitucional*, 1ª ed. Córdoba (Argentina), Opúsculos de derecho penal y criminología, n° 8, 1985, p. 40.
- Policía Federal Argentina, *Manual práctico de tránsito*, 1ª ed., Bs. As., Editorial Policial, 1980, p. 157.
- Raffo, *La muerte violenta*, Buenos Aires.
- Tiedemann, Klaus, *Las sanciones y el sistema correccional*, en "Doctrina Penal", tomo 4 - 1981, traducido del alemán por Jaime Malarmud Goti, Bs. As., Depalma, 1981, tomo 4, p. 511-520.
- Stratenwerth, Günter, *Strafrecht, All Gemeinsamer Teil I (Derecho penal. Parte general. I. El hecho punible)*, traducido de la 3ª ed. alemana (1978) por Gladys Romero, 1ª ed., Madrid, Edersa, 1982, p. 362.
- Weizel, Hans, *Derecho penal alemán. Parte general*, traducido de la 11ª edición alemana por J. Bustos Ramírez y S. Yáñez Pérez, 3ª ed., Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1978, p. 403.
- Zaffaroni, Eugenio R., *Manual de derecho penal. Parte general*, 2ª ed., Bs. As., Ediar, 1986, p. 828.
- Zaffaroni, Eugenio R., *Tratado de derecho penal. Parte general*, 1ª ed., Bs. As., Ediar, 1987, t. I-V.