Rawson, 27 de febrero de 2014.

Y VISTOS:

Los rotulados *"V., G. O. s/ Homicidio y Lesiones Culposas" (Expediente número 23.012, folio 159, año 2013, letra V)* donde a fojas 642/62 I. F. D. L. C., apoderado de los querellantes G. G. A., C. N. A., J. V. A., L. M. A., R. V. A., A. V. A., A. S. A., C. S. A. y M. J. Z., interpuso recurso extraordinario contra la sentencia de fojas 522/55 vuelta, dictada el dieciséis de Octubre de 2012 por el Tribunal Colegiado de la Circunscripción con asiento en Comodoro Rivadavia que condenó a G. O. Ve. a tres años de prisión de cumplimiento condicional y ocho años de inhabilitación especial para conducir vehículos automotores, con costas (Código Penal, artículos 26 y 29 inciso tercero), como autor responsable del delito de Homicidio Culposo, Lesiones Graves Culposas y Lesiones Leves Culposas (los dos primeros resultados, agravados por la conducción imprudente de un vehículo automotor, todos ellos en Concurso Ideal) -Código Penal, artículos 84, 94 y 54, por el hecho ocurrido el veinte de Julio de 2008 en esa

///

Ciudad en perjuicio de E. D. A., M. J. P. Z., J. C. R. y G. R. M.

Y CONSIDERANDO:

Que el recurso narra el hecho juzgado en autos (resaltados en el original): "El día 20 de julio del año 2008, siendo aproximadamente las 19:50 horas el imputado señor G. O. V. conducía el camión marca Iveco, dominio XXX-***, con el semirremolque dominio XXX-***, propiedad de la empresa T. V.. Lo hacía circulando por la A. F. L. B. de oeste a este y al llegar a la dársena ubicada en la intersección de dicha avenida con la calle J. F. continuó su marcha en contramano hacia la A. D. L. (R. N. N° *). En ese entonces circulaba a alta velocidad, aproximadamente a más de 85 Km./h, y al llegar a la intersección de la A. F. L. B. con la A. D. L., embistió al rodado marca Volkswagen modelo Polo, dominio XXX-*** que circulaba por la A. D L. en dirección norte-sur, el cual era conducido por J. C. R., quien iba acompañado por la señora M. J. P. Z.. Iniciando de ese modo una marcha descontrolada que continuó por la calle P., embistiendo los vehículos Peugeot 206 dominio XXX-***, Ford Falcón dominio XXX-***, Fiat Palio dominio XXX-***, que se

///

encontraban sin ocupantes y todos estacionados sobre el margen izquierdo, en el sentido de circulación de la mencionada calle, a partir de la numeración catastral N°**. Asimismo colisionó al vehículo Ford Fiesta dominio XXX-***, en cuyo interior se encontraba el joven G. M., también ubicado en el margen izquierdo del sentido de circulación de la calle P. Luego el camión se cruzó hacia el margen derecho del sentido de circulación de dicha calle, colisionando a los automóviles Renault Clío dominio XXX-*** y Volkswagen Gol dominio XXX-*** –conducido por D. E. A., quedando ambos rodados aplastados; el primero de ellos por el semirremolque y el segundo por el tractor, terminando ambos volcados. Con su accionar delictual el señor G. O. V., produjo la muerte de la señora D. E. A., quien falleció en forma instantánea y como consecuencia de los graves politraumatismos que sufrió su cuerpo. Asimismo provocó lesiones graves a M. J. P. Z., quien sufrió fracturas y hematomas que le demandaron una licencia por accidente de seis meses; y lesiones de carácter leves a J. C. y G. M.”.

Que la impugnación también traslada los fundamentos del fallo en crisis y que justifican

///

la condena de G. O. V.: "Descartando la existencia en el indiciado de cualquier rasgo de personalidad psicopática o suicida… no puede razonablemente sostenerse en la especie el desarrollo ex profeso por su parte de una velocidad tal a su rodado, puesto que ella clara y reiteradamente colocaba al camión frente a una chance más que seria de volcar en forma estrepitosa. Cobra entonces fuerza convictita otra posibilidad… que G. O. V., ya para cuando fue visto por el testigo Á. sobrepasándolo a alta velocidad y con la estructura del camión bamboleándose, había perdido casi por completo el control del rodado, ello en razón de la velocidad imprudente desarrollada mientras recorría el tramo anterior de la A. F. L. B. y el camino alternativo R. G., lo cual le demandó (dadas las características topográficas del trazado de la ruta) una sobreexigencia del sistema de frenos de la unidad y el lógico agotamiento de la reserva en sus tanques de aire comprimido. Tal pérdida de dominio del imputado sobre la capacidad de frenado del camión es indudablemente achacable a la imprudencia e imprevisión desplegada por su parte, pero no en ocasión de arribar a la intersección en donde se produjo el siniestro sino antes, en momentos previos a que arribara a

///

la rotonda del B. S. desde el camino R. G., cuando confiadamente desarrollara una velocidad superior a la precautoria y por ello debiera demandar excesivamente sus frenos ante cada curva cerrada del camino en pendiente descendente pronunciada, tal como bien lo explica el dictamen pericial que fuera producido por el Licenciado L. R. D.”.

Que la crítica del remedio extraordinario hacia el decisorio se realiza en los términos que a continuación se copian: “No obstante que coinciden los Señores Jueces que el imputado conducía a excesiva y antirreglamentaria velocidad, en zona urbana y desconocida por aquél, a bordo de un camión de gran porte, creador del mayúsculo riesgo que tuvo luego el trágico resultado conocido, se siguió privilegiando de manera claramente desajustada a derecho la solución debida del caso, soslayándose aquella que, como la sostenida por mi parte, representa en estricta verdad la única plenamente arreglada a las normas que rigen la materia. (…) V. en determinado punto… se representa con certeza lo que está por ocurrir y lejos de intentar realizar maniobras evasivas, frenadas, señales de luces, bocinas, continúa su deliberada

///

marcha sometiéndose voluntariamente al riesgo de llevar a cabo el caos que termina realizando. (…) No debemos perder de vista que V… reconoce haber salido entre las 5 y 5.30 de la madrugada desde la localidad de Piedra Buena, distante a 550 km. de Comodoro Rivadavia, llevaba manejando nada más ni nada menos que entre 14 horas y media y 15 horas, lo que importa aseverar que ya había trasgredido largamente las 8 horas que el art. 1 de la Ley 11.544 establece, desde hace más de 80 años, como jornada legal de trabajo en el territorio nacional. Pero V., además de estar casi duplicando aquella jornada, estaba conduciendo un camión que arrastraba un semirremolque, lo que conformaba un todo en la manifiestamente irregular situación que nos ha señalado el perito ingeniero C. V., cuando nos señaló con toda precisión que las cubiertas de los ejes 1 y 12 del semirremolque no estaban aptas para circular, y que de las doce ruedas de los tres ejes del semirremolque, solo funcionaban los frenos de las dos derechas del segundo de ellos. No debe perderse de vista tampoco que V. nos relató que cuando inició el viaje en la ciudad de Río Grande había revisado el semirremolque, siendo evidente que frente al lamentable cuadro descripto por el Perito

///

Ingeniero C. V., ninguna duda puede existir en el sentido que practicó una pretendida 'revisión' con la misma indiferencia y desprecio evidenciada en la circulación previa al accidente. Si V. creó las condiciones del riesgo por todo lo que se viene indicando al circular a la velocidad superior a 85 k/h y hacerlo en contramano por espacio de 340 metros, cabe preguntarse cuáles eran las pretendidas bondades conductivas en las que se habría respaldado para seguir en el ámbito de la culpa por representación, sin caer en el dolo eventual, que es el status jurídico en el que realmente y únicamente estuvo. (…) Si V. tenía que estar a las 6 de la mañana a 750 Km. de Comodoro y había anunciado que ese objetivo estaba comprometido, resulta claro que tenía perfectamente definido que debía llegar a cualquier costo a tal destino, y además que pensaba hacerlo manejando en forma continuada, o sea que estaba detrás de un muy particular 'record', cual era de conducir un camión con semirremolque con un peso total de 34 toneladas por espacio de 23 horas ininterrumpidas (…). El perito ingeniero C. V. con su reconocida versación, refirió que el tiempo de reacción de un chofer normal se ubica a los 0,7 segundos y además que la ausencia de toda actitud evasiva

///

por parte de V., le permitía aseverar que su tiempo potencial de reacción superaba incluso el de 3,5 segundos, lo que equivale a afirmar que puesto cinco veces arriba de ese punto estándar, el conductor V. ni aparecía en ese cuadro comparativo, por la muy sencilla razón, que –repito- absolutamente nada hizo para evitar el criminal raid que lo tuvo por protagonista. (…) el perito C. V. dijo que en nuestro caso resultaron sobrepasados largamente los tiempos de reacción tanto humanos como mecánicos, lo que es lo mismo que decir que ni el conductor V., ni el camión por él conducido, estaban en las condiciones que la Ley Nacional de Tránsito impone para que quien conduce toda unidad, ejerza respecto de ella el total dominio y control que constituye insoslayable obligación de aquél observar. El fallo enrolado como vimos en la tesis de la culpa, tergiversa las constancias de la causa, y tan es así que intenta colocar a V. haciendo una maniobra evasiva que en verdad no llevó a cabo, presentando el decisorio al perito Ingeniero C. V. como avalando tal pretendida circunstancia. En ningún momento, el nombrado perito reconoció que el camión antes de embestir al vehículo POLO conducido por C. R., haya dejado rastros de frenada… (…). Por otra parte, en nada

///

afecta el dolo eventual que deberá declararse, el hecho que con posterioridad al impacto con el vehículo POLO de C. R. haya V. efectuado alguna modificación en su marcha, siendo ello así porque la doctrina y la jurisprudencia, le restan toda eficacia a conductas absolutamente tardías y extemporáneas como aquellas en las que pretende refugiarse el conductor V. Téngase presente que si V. venía transitando 270 metros en contramano a más de 85 k/h, y en ese dilatado lapso no hizo absolutamente nada, como lo refieren los azorados testigos que apreciaron su criminal derrotero, carece de todo sentido tratar de mitigar la responsabilidad del conductor en base a unas pretendidas marcas a '7 metros' del primer impacto de una colisión múltiple que involucró a cinco vehículos. La sentencia de autos además del desvío legal que exhibe, exterioriza, (…) manifiesto desacople con el principio de la realidad circundante, y me permito esta reflexión de la mano del comentario efectuado por el testigo H. M. A., que fue sobrepasado por el camión a la altura de las canchas de fútbol del C. S. L. El nombrado… circulaba en compañía de su esposa a un juego de bingo, al apreciar la alocada marcha del camión que se bamboleó peligrosamente en el badén sito en proximidades

///

del jardín de infantes J. M., nos relató el comentario que le hizo a su cónyuge en el sentido que ese camión 'iba a producir un desastre'. (…) Si H. M. A. vaticinó un desenlace sangriento, y lo hizo desde su rol de conductor sobrepasado, ninguna duda puede existir, conforme el curso natural y ordinario de las cosas, o sea el del sentido común, que idéntico o en su caso más agravado pronóstico, debió hacer quien estaba al frente de esa mortífera mole de 35 toneladas desplazadas a más del doble de la velocidad permitida. Siempre en pos de su cometido de seguir ubicando al hecho imputado a V. en el marco de la culpa, y de esa forma sustraerlo de aquel que por imperio de la ley le corresponde (dolo eventual), el decisorio en crisis hace suya la postura del perito D. en cuanto a que las características del camino alternativo se erigen como circunstancias definitorias llegado el momento de encuadrar jurídicamente lo sucedido. El pronunciamiento contra el que se endereza la impugnación extraordinaria que deduce mi parte, atribuye al camino alternativo la condición de causa eficiente del desastre vial que conmovió a la ciudad, por vía de entender que impidió en razón de las pretendidas aceleraciones y desaceleraciones que impone su recorrido, que el

///

sistema de frenos del camión conducido por V. cumpliera su cometido. (…) Como en estricta verdad, esa presunción resultó confirmada en los hechos, por vía de hacer suya el fallo las conclusiones del perito D. en tal sentido, se impone ahora recrear aquella línea argumental y ampliarla, recordando que el camino alternativo se construyó para –entre otros objetivos- el de descongestionar el tránsito de camiones de gran porte por el centro de la ciudad, como ha acontecido desde siempre como natural consecuencia de que la R. N. N° * se integra con varias de nuestras calles céntricas (G. e I.). Si la MUNICIPALIDAD DE COMODORO RIVADAVIA construyó ese camino, y por el mismo circuló durante varios años el intenso tráfico de camiones al que está destinado, claro está que el intento del perito D. y del propio fallo de presentar esa vía de tránsito como inadecuada para la circulación de camiones, y por esa razón atribuirle la responsabilidad de lo juzgado en autos, comporta en realidad una demasía a todas luces inadmisible, y por ende no susceptible de convalidación en el marco de la impugnación extraordinaria que se está interponiendo. El tránsito de camiones por el camino alternativo se mantuvo durante varios años y se interrumpió por

///

el hecho juzgado en autos, lo que significa que fue considerado –como lo es- apto para la circulación de unidades de gran porte, en tanto y en cuanto, y como corresponde con arreglo a la normativa vigente, cuando ellos son conducidos conforme a la misma y no violándola groseramente, y con total desprecio por los derechos de los demás, como lo hizo el conductor V. Pretender sostener que el camino alternativo afecta el funcionamiento de los frenos de los camiones IVECO es, con el mayor de los respetos, además de una conclusión sin ningún sustento lógico, una afrenta a la inteligencia de los ingenieros que diseñaron el camión que conducía V., y en definitiva al nombre, prestigio e imagen de uno de los más reconocidos líderes de la industria mundial como es FIAT. Decimos esto porque la muerte y las lesiones graves que se le imputan a V., no son 'responsabilidad' del camino alternativo como en definitiva subyace en el decisorio de autos, sino muy por el contrario, del actuar doloso de V. de conducir el camión en las lamentables condiciones técnicas que ha referido el perito ingeniero C. V., y de hacerlo a más del doble de la velocidad permitida, luego de quince horas de marcha ininterrumpida, y de transitar los últimos 340 metros de contramano

///

para embestir cinco vehículos, poner en peligro la vida de muchas personas, matar a una y dejar gravísimamente herida a otra. Así las cosas, la tesis del fallo deviene no solo arbitraria sino además absurda, porque quien ha recorrido la R. N. N° * desde Comodoro Rivadavia hasta Río Gallegos sabe que, comparada con los variados y pronunciados ascensos y descensos que debe hacer cualquier conductor, el camino alternativo es una auténtica nimiedad, que brilla por su insignificancia cotejado con el de cuestas tremendas y bajadas similares, que deben transitarse y por las que circuló V., y en cualquiera de las cuales pudo comprobar el deficitario sistema de frenos con el que venía circulando, pese a que nos quiso hacer creer que había revisado el semirremolque antes de salir de Río Grande. (…) El intento de vincular la producción del hecho con la falta de señalización en la intersección de F. L. B. y J. F., no puede tampoco ser atendida porque deviene también absurda toda conclusión apuntada a sostener que el camión conducido por V. a la tremenda velocidad desarrollada por éste, habría podido girar por la segunda de las arterias de haber existido señal indicando el giro hacia la derecha. Con el solo hecho de imaginarnos esa

///

violenta marcha del camión, y conociendo como todos las características de ese giro, ninguna duda puede quedar en cualquier conductor objetivo que la maniobra de doblar hacia la derecha jamás habría podido ser lograda por cuanto resultaría inevitable el vuelco ante el tamaño y peso de una unidad bamboleante como nos la describen todos los testigos. Además, dable es señalar que el solo hecho de pensar en la posibilidad del camión girando hacia la derecha, resulta en realidad absolutamente excluido de cualquier especulación lógica, siendo ello así porque la única forma que existe para poder intentar el giro es circular estrictamente por la mano derecha de F. L. B. porque ella es la que desemboca en la isleta que bifurca el tránsito. Si V. continuó de contramano por F. L. B. es por una sola y exclusiva razón, cual es que ya lo venía haciendo, invadiendo la mano contraria de aquella vía en su tramo de doble mano, o sea hasta la intersección con J. F. V. traspuso la isleta por el espacio comprendido entre la misma y la vereda ubicada a la izquierda en el sentido de la marcha de la unidad, y tan es así que dejó marca de sus cubiertas derechas en el hormigón armado que conforma la estructura ubicada sobre la calzada, y que dirige el tránsito de F. L. B. sentido oeste-este hacia F.

///

Cuando decimos que V. circulaba de contramano por F. L. B. por su tramo de doble mano (o sea antes de la intersección con J. F.), es por la razón anotada y además porque ni siguiera se conducía por el centro de aquella vía, porque de haber sido así hubiese chocado la isleta. De manera tal que en estricta verdad, V. 'embocó' de contramano –o sea, como circulando- ese espacio comprendido entre la isleta y la vereda izquierda, y de esa forma comenzó a circular los 270 metros existentes hacia el punto de impacto con el vehículo POLO, para continuar otros 70 metros más o sea hasta el lugar en el que quedó luego de embestir otros vehículos y terminar aplastando dos, en uno de los cuales se encontraba la señora A. La postura del fallo de sostener que el sistema de frenos se encontraba en condiciones se derrumba frente a la trágica realidad que dimana de la causa, siendo ello así porque si las cosas fuesen como lo pretende el perito D. y lo respalda el decisorio en crisis, ninguna duda puede existir en el sentido que la unidad hubiese sido controlada por V. y absolutamente nada habría acontecido, por cuanto representa un auténtico dislate insinuar siquiera que los camiones IVECO no están preparados para sortear con éxito el camino alternativo R. G. sin matar a

///

alguien¡¡¡ Por otra parte, la tesis del ‘descontrol’ del camión desde el lugar donde sobrepasó a A., no resiste tampoco el menor análisis, siendo ello así porque si aquel llegó hasta el lugar donde lo hizo, es por una única y sencilla razón, cual es que fue dirigido hacia el mismo por quien lo conducía a la indiscutiblemente criminal velocidad que desarrollaba”.

Que el Código Procesal, ley 5478 (XV N° 9), prevé la impugnación de la sentencia condenatoria cuando el fallo aplica erróneamente una regla sustantiva (artículo 372, inciso 2), o cuando carezca de motivación suficiente, o ésta sea contradictoria, ilógica o arbitraria (artículo 372, inciso 3), o cuando se haya omitido la valoración de prueba decisiva o valorado prueba inexistente (artículo 372, inciso 5).

Que el remedio debe interponerse por escrito fundado (artículo 382 primer párrafo) y la legitimidad del querellante para ejercer su derecho al recurso también necesita que el fundamento de la impugnación afirme que la sentencia, al fijar los hechos por los cuales condena ha incurrido en un error evidente que

///

determina en ella la existencia del hecho punible (artículo 379, tercer párrafo, en función del artículo 375 inciso 3).

Que, a todo evento, la Sala en lo Penal puede rechazar las impugnaciones manifiestamente infundadas (artículo 385, último apartado).

Que el decisorio de fojas 522/55 vuelta establece que G. O. V. imprimió al camión Iveco con acoplado, una velocidad excesiva, lo cual provocó que el sistema de frenos fallara, que V. perdiera el dominio del rodado y que en definitiva el furgón impactara varios vehículos causando entre los ocupantes de los mismos, la muerte o lesiones de distinta consideración. Los Jueces del mérito declararon la culpa del acusado, subsumiendo el hecho en el tipo del Código Penal, artículo 84. Pondera la A-quo que el Licenciado L. R. D. explicó las causas del acontecimiento de manera que el suceso pudo reconstruirse como se narra y tal hipótesis se ajusta con otras pruebas que, en conjunto, justifican el reproche y la retribución impuesta.

Que la parte querellante postula que el señor V. obró con dolo eventual. Es decir, niega

///

la culpabilidad por culpa y pretende la punición del chofer según los términos del Código Penal, artículo 79. Sin embargo, entre la tesis asumida por los sentenciantes –homicidio culposo- y la que procuran los acusadores privados –homicidio doloso- sólo la primera tiene sustento en el material probatorio consignado y valorado razonablemente en el resolutorio de marras. Por el contrario, el interés del impugnante en obtener una sentencia que afirme un propósito criminal en el conductor del camión Iveco no posee anclaje alguno en la prueba, desconoce las conclusiones arrimadas por el perito D. -quien marca al colapso de los frenos y el consecuente descontrol del rodado como antecedentes esenciales de los resultados ilegales, y todavía, ofrece el acusador una interpretación de la realidad más guiada por la voluntad que por la razón. Piénsese, por ejemplo, que es absurdo sostener que el empeño de V., manifestado en el cumplimiento del transporte a él encomendado dentro de un tiempo urgente, incluya, simultáneamente, el designio de matar con el arma de su rápido convoy. Es posible arribar a destino con velocidad imprudente, guiando un camión riesgoso, exigiendo más de lo prudente a la propia fortaleza física y psíquica del camionero;

///

es imposible hacerlo, en la configuración que se viene analizando, por vía del homicidio. O considérese que los frenos fallaron, como afirma D., en el particular furgón de G. O. V., cuando éste alcanzó cierto punto de un preciso camino, sin que tal premisa pueda falsearse porque otros camiones semejantes resistan contingencias rigurosas de rutas más difíciles: aquella verdad sobre el individual camión inspeccionado por D. no tiene porqué coincidir con la verdad general de una estadística.

Que, así las cosas, el recurso de la querellante no posee fundamentos válidos. Las razones que el escrito contiene son ineficaces para revocar los argumentos suficientes que justifican la condena de V. según la decisión de los Jueces, todo lo cual obliga entonces a declarar inadmisible la impugnación de fojas 642/62.

Que, por todo ello, la Sala en lo Penal del Excmo. Superior Tribunal de Justicia;

R E S U E L V E:

///

1°) DECLARAR inadmisible la impugnación extraordinaria de fojas 642/62, con costas (Código Procesal Penal, artículos 363, 382, 388, 239, 240, 247 y concordantes).

2°) PROTOCOLÍCESE y notifíquese.

Fdo. Daniel A. Rebagliati Russell-Jorge Pfleger-Alejandro Javier Panizzi-Ante
MI: José A. Ferreyra Secretario

///