

NO SE PRESTA A DOMICILIO

## PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Por MANUEL G. ABASTOS,

Profesor de Derecho Penal en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

### I

#### INTRODUCCION

Si el automóvil como producto fabril ha dado vida a una de las más poderosas industrias, y como medio de transporte ha facilitado la circulación y acortado las distancias, como máquina manejada por el hombre ha contribuido a crear un conjunto de relaciones jurídicas que alcanzan el campo del Derecho Penal, del Derecho Civil, del Derecho Administrativo y aún del Derecho del Trabajo. Tan diversas y complejas son estas relaciones, que se habla ya de un *Derecho Penal del Automóvil* (1) y, en un sentido más general, de un *Derecho del Automóvil*, etiqueta singularísima que aspira a cubrir un *Corpus Juris* autónomo, con igual título que la que designa el Derecho de la Navegación Aérea (2).

Capítulo muy importante de esta nueva especialidad jurídica es el de los *accidentes de tránsito*, lamentable secuela de una era de

(1) El III Congreso Internacional de Derecho Comparado reunido en Londres, del 31 de Julio al 5 de Agosto de 1950, discutió y votó resoluciones acerca de las principales materias de esta disciplina, a saber: robo de automóviles, venta de automóviles ajenos, uso doloso de los mismos, atentados cometidos por un pasajero contra el conductor, omisión de seguro obligatorio contra accidentes.

(2) Esta concepción científica autónoma de un Derecho del automóvil emerge —en concepto de Giuseppe Sotgiu, su principal propugnador— de la particularísima realidad de la vida automovilística, que puede y debe ser puesta en contacto con el derecho en una forma de conocimiento que no sea la puramente empírica, sino la elaborada por las ciencias que tienen como objeto los hechos y fenómenos que se ponen de manifiesto con el uso de los autovehículos. Es esta forma de conocimiento la que lleva necesariamente a concebir una legislación que abarque en su organicidad todas las posibles manifestaciones de la vida automovilística, desde las que determinan la intervención del Estado en la regulación del régimen administrativo del automóvil, hasta las que disciplinan el uso de los vehículos en las vías públicas, durante el proceso de la circulación;

velocidad que tiene en el chofer al *hombre representativo*, según la expresión de Keyserling.

El accidente de tránsito, fruto del desarrollo del automovilismo, preocupa a los juristas en razón de sus aterradoras consecuencias que sobrepasan, con mucho, los resultados letales de los desastres ferroviarios y de los demás delitos (3). Son tantas las personas de toda edad y condición que caen cada día bajo las ruedas de los automóviles, en las grandes ciudades y en las carreteras, que se hace necesario disciplinar la circulación por medio de reglas eficaces que al par que la faciliten protejan a los peatones (4).

desde las que establecen los límites y dan configuración jurídica a las diversas formas de utilización de los automóviles en la actividad de los transportes públicos o privados, hasta las que caen dentro del campo de los hechos ilícitos ocurridos a causa o con ocasión del uso del automóvil. Dada la desadaptación en que vive el automovilismo dentro de las líneas del ordenamiento jurídico vigente y el plano elemental de conocimiento en que se desenvuelve, no debe ser negada la oportunidad práctica de reducir a sistema las normas, principios e instituciones dentro de los cuales se desarrolla la vida jurídica del automóvil, y de elevar dicho sistema a disciplina autónoma, de manera que jueces y abogados dispongan de un útil instrumento de aplicación legal que facilite la solución de los laboriosísimos y numerosos casos que en este campo se presentan. (V. GIUSEPPE SOTGIU.— Per l'autonomia scientifica del Diritto Automobilistico.— En *Seritti Giuridici in onore della Cedam nel cinquantenario della sua fondazione*.— T. I pág. 325, Cedam, Padova, 1953).

La recomendación de Sotgiu se justifica, porque el automóvil ha creado un sistema de comunicación terrestre de tan largo alcance, que no se limita a las provincias de un mismo país, sino que vincula a los pueblos de todo un continente, por medio de las carreteras internacionales, y es causa de una intensa actividad tanto industrial como contractual mercantil. El automóvil, más que máquina deportiva u objeto de mera comodidad, es un instrumento de explotación comercial puesto al servicio del transporte de personas y mercancías, que estimula la formación de empresas y el establecimiento de líneas, con horarios fijos y tarifas cambiantes y servidores numerosos, y para cuyo buen funcionamiento se han establecido garantías de seguridad y de previsión en caso de accidente. Bien se comprende, pues, que la simple reglamentación administrativa de la circulación dictada por el Estado resulte jurídicamente exigua para regular una actividad humana tan característica y exclusiva, que tiene su origen en el peculiar ambiente en que ella se desenvuelve, esto es, las vías públicas, y que sea necesario dar vigor a esta rama especializada del Derecho digna por su solo objeto de obtener la pretendida autonomía.

Es indudable que el concepto primario, preciso y definido, de lo que es el automóvil como instrumento de transporte terrestre, habrá de ser una de las bases de la estructuración de la nueva disciplina, tal como lo ha sido el concepto de aeronave para el Derecho Aeronáutico.

(3) El tema de los accidentes de tránsito interesa tanto a los medios científicos europeos, que en 1950 (agosto-septiembre) se reunió en Stockolmo la Primera Conferencia Internacional sobre el Alcohol y la Circulación automovilística, en la cual se aprobaron importantes recomendaciones; y en octubre de 1953 la Unión Belga y Luxemburguesa de Derecho Penal celebró una asamblea cuyo orden del día estuvo dedicado por entero al importante problema de la intoxicación alcohólica y los accidentes de tránsito y a las cuestiones relacionadas con la caducidad del derecho de conducir, asamblea que después de larga discusión, y luego de reconocer la complejidad de estos problemas, los remitió al estudio de una Comisión presidida por el profesor Augusto Ley, cuyas proposiciones servirán de base a los trabajos de una nueva reunión.

(4) El creciente aumento de los efectos mortales de los accidentes de tránsito, ha hecho decir a Paul Cornil, Secretario General de la Unión Belga y Luxemburguesa de Derecho Penal, que éstos producen más víctimas que la guerra de Corea (V. *Assemblée du 24 Octobre 1953, de L'Union Belge et Luxembourgeoise de Droit Pénal* — *Revue de Droit Pénal et Criminologie*, Trente.— *Quatrième Année*, N° 3 - Décembre, 1953).

El aumento de los accidentes de tránsito se debe, sin duda, al ritmo febril de la vida moderna y a la necesidad de obtener prontas comunicaciones, sobre todo en los grandes centros urbanos. El hombre de hoy se mueve rápidamente en pos de fines urgentes que no admiten espera. La sociedad ha abandonado la calmosa lentitud del buen tiempo antiguo, que para muchos de nosotros sería el fracaso y la rutina, y ha entrado en una etapa de celeridad, símbolo de superación y progreso. Mas con la participación en la vida del tráfico automovilístico de un cada vez mayor número de conductores y vehículos, ha aparecido el riesgo vital, contrapartida de las ventajas del maquinismo.

Las estadísticas demuestran que el 6% de los resultados mortales son imputables a la impericia de los conductores y que el 75% de los accidentes pueden ser evitados. Las mismas estadísticas revelan la existencia de otros factores causales como la imprudencia, la ebriedad, la fatiga, la falta de sueño y las deficiencias de educación, cultura y sociabilidad del conductor, factores todos susceptibles de ser suprimidos o, cuando menos, disminuídos. Es sobre este margen de conducta humana arbitraria, indolente o rebelde a las normas de convivencia que debe operar el Derecho para evitar que el automóvil siga segando vidas en esos campos de agresión y muerte que son las vías públicas.

La libertad de circulación es la forma más simple del derecho de libertad individual; pero si el respeto a esa libertad es deber jurídico del Estado y el fomento de las vías públicas una necesidad del progreso, frente a ese deber y frente a esa necesidad debe erigirse el correlativo deber de protección de la vida e integridad física de las personas.

El accidente de tránsito da vida a múltiples y difíciles problemas de derecho sustancial y formal. De estos problemas, unos son de carácter técnico y tienen que ver con las condiciones del medio de transporte, con los efectos dañosos, con la identificación del vehículo y con la determinación de las causas físicas y psíquicas del accidente; y otros son problemas jurídicos que se presentan al intérprete de la ley y cuya solución depende de criterios tal vez demasiado empíricos o de un rigorismo no conforme con la naturaleza de medios mecánicos como el automóvil, que ha venido a convertirse en una necesidad de la existencia individual y social. Complejos problemas todos ellos y para cuyo enjuiciamiento —dado que el accidente se presenta como un hecho culposo— se requiere el concurso técnico de peritos en mecánica o medicina legal, que del examen del lugar del suceso y de la víctima y de las condiciones del vehículo, más que de las dudosas e inciertas declaraciones de los testigos, extraigan un criterio cierto que permita establecer las circunstancias determinantes del hecho y la responsabilidad del autor (5).

Es de algunos de estos problemas que vamos a ocuparnos al estudiar el accidente de tránsito en su doble faz, preventiva y represiva.

(5) ADELMO BORETTINI.— I reati d'investimento e di eccessiva velocità. *Rivista Italiana di Diritto Penale*, Vol. I, Parte I, 1929 VII, pág. 16.

## II

## LA REALIDAD DEL TRANSITO EN EL PERU

La falta de un plan orgánico en la disciplina del tránsito, los malos hábitos de los conductores, la ineducación de nuestras clases populares, el poco respeto a la ley, la lenidad en las penas, el deficiente control de la reincidencia y el aumento de la cifra de vehículos en circulación, están produciendo en el país una elevación alarmante en la curva de los accidentes, cuya expresión más peligrosa nos la ofrecen los reiterados casos de "atropello y fuga".

El cuadro comparativo de los accidentes de tránsito ocurridos en Lima entre 1949 y el primer semestre de 1953, cuadro elaborado por la Dirección General de Tránsito del Ministerio de Gobierno en vista de una solicitud del Parlamento, muestra aproximadamente la gravedad del fenómeno en la Capital de la República.

	1949	1950	1951	1952	1953
Vehículos circulantes .....	29135	33631 (1)	40541	47343	53862
Choques .....	3069	2916 (2)	3558	4827	2955
Accidentes .....	171	140	142	369	199
Volcaduras .....	38	20	20	26	35
Atropellos .....	1329	1321	1433	1946	1265
Heridos .....	1716	1762	1923	2859	1882
Muertos .....	149	140	85	141	90

Datos estadísticos más frescos y completos permiten ver lo ocurrido en los meses de Mayo a Octubre de 1953, en Lima, Callao y Balnearios:

	May. - Jun.	Jul. - Agt.	Set. - Oct.
Atropello y fuga .....	49	30	44
Colisiones .....	1991	1924	2244
Atropellos .....	789	689	615
Muertos .....	40	21	25
Heridos .....	909	900	962

(1) El total de vehículos en circulación en toda la República, alcanzó en este año la cifra de 60.437, repartida así: automóviles, 31.984; camiones, 24.030; omnibuses, 3.453; motocicletas, 970 (incluyendo en esta cifra las bicicletas y los triciclos motorizados). (V Anuario Estadístico del Perú, 1950, pág. 287 — Ministerio de Hacienda y Comercio).

(2) El total de atropellos, choques y volcaduras en toda la República fué en este año de 6.034. (V. Anuario Estadístico, 1950, pág. 703).

La curva de accidentes clasificados según la *clase de vehículos* que intervienen en las ocurrencias de tránsito, muestra la manera cómo juegan las cifras correspondientes a los automóviles de alquiler y a los automóviles particulares, y pone en evidencia el progresivo aumento de los siniestros producidos por los omnibuses y camiones y la relativa ventaja numérica de éstos sobre aquéllos. He aquí un cuadro que abarca los accidentes ocurridos en toda la República, durante el período 1945-1951 (3).

	1951	1950	1949	1948	1947	1945
	11 981	7 476	5 214	5 979	6 403	4 661
Automóvil de alquiler .....	3 987	2 156	1 323	1 456	1 433	946
Automóvil particular .....	1 498	1 558	1 116	1 477	1 627	1 314
C a m i ó n .....	2 304	1 434	1 229	1 366	1 519	935
O m n i b u s .....	1 872	1 716	1 015	1 088	1 049	869
Tranvía y ferrocarril .....	412	416	359	406	496	348
Otros vehículos .....	1 908	196	172	186	279	249

El siguiente cuadro estadístico de los accidentes de tránsito ocurridos en la República, en el período 1947-1951, muestra las causas que los produjeron (4).

	1951	1950	1949	1948	1947
1.— Exceso de velocidad .....	994	673	605	772	811
2.— No conservar la distancia .....	285	164	147	114	192
3.— No conservar la derecha .....	151	189	143	128	210
4.— No tocar cláxon .....	50	106	59	83	149
5.— No sacar la mano .....	111	104	73	77	243
6.— Atravesar el cruceo sin tener pase .....	293	201	156	206	352
7.— Transitar sin faros encendidos	20	24	16	24	21
8.— Cerrar el pase .....	220	139	112	146	98
9.— Parada o salida intempestiva	209	136	100	143	277
10.— Retroceder sin avisar .....	104	92	65	109	119
11.— Mala maniobra .....	738	406	530	568	625
12.— Desobedecer al guardia de tránsito .....	99	104	116	113	61
13.— Descuido o negligencia del conductor del vehículo	1226	1385	1017	1390	860
14.— Impericia del conductor .....	408	233	172	151	196

(3) V. Boletín de Estadística Peruana, Segundo Semestre, Año XIII, N° 2, p. 229.— Dirección Nacional de Estadística, Lima, 1952.

(4) Boletín de Estadística Peruana, p. 228.

15.— Manejar en estado de embriaguez .....	156	163	135	181	151
16.— Subir o bajar el pasajero del vehículo en marcha .....	266	349	223	147	202
17.— Imprudencia o negligencia del peatón .....	1224	975	934	819	740
18.— Defecto técnico del vehículo .....	208	164	188	170	198
19.— Evitar choque con otro vehículo .....	33	42	33	1	20
20.— Otras circunstancias peligrosas a la circulación .....	319	279	238	375	531
21.— Causas desconocidas .....	456	359	375	409	559
<b>Totales .....</b>	<b>7570</b>	<b>6287</b>	<b>5437</b>	<b>6126</b>	<b>6605</b>

Según este cuadro la causa productora de las más altas cifras de accidentes, es la negligencia del conductor —entendida en su más lato sentido, esto es, como imprevisión culpable— ya que bajo esta rúbrica deben ser puestas no sólo las causas señaladas con el número 13, sino las incluídas en los números 1 al 15, quedando fuera de ellas únicamente la imprudencia del pasajero y la imprudencia del peatón (5).

El cuadro estadístico de los accidentes ocurridos en la República en el período 1945-1951 (6), permite hacer dos importantes comprobaciones que, sin duda, tienen que ver con el control policial del tránsito:

1º— Las cifras de los accidentes a cargo de *automóviles particulares*, ocurridos en los años 1945, 1947 y 1948, superan a las de los accidentes causados por *automóviles de alquiler*, durante el mismo período, notándose una disminución de aquéllas a partir de 1949, año en que la segunda clase de vehículos pasa a ocupar el primer puesto, como lo demuestra lo ocurrido en 1951: 3.987 accidentes causados por *automóviles de alquiler*, contra 1.498 causados por *automóviles particulares*.

(5) No con fines comparativos, ni pallativos —que no caben en este caso— sino por mera ilustración, citamos algunas cifras estadísticas correspondientes a un país europeo pequeño, como Bélgica:

	1938	1948	1949	1950
Vehículos en circulación (automóviles) .....	232774	304969	359948	418165
Camiones y camionetas .....	77600	125739	139811	142241
Coches particulares y autobuses .....	155174	179230	229137	275924
Otros vehículos, motocicletas .....	67016	108641	122472	139932
Cifras de accidentes .....	31473	39686	46901	61088
Muertos .....	594	715	713	721
Heridos .....	12284	13338	14969	19570

Según las estadísticas oficiales, en 1952 se produjeron en Bélgica más de 80.000 accidentes de tránsito, y las contravenciones alcanzaron en 1951 y 1952 la cifra de 475.000.

(6) Boletín de Estadística Peruana, Segundo Semestre de 1952, Año XIII, No 2, págs. 230 y 232 — Dirección Nacional de Estadística, Lima - 1952.

2º— La cifra más alta de accidentados corresponde a sujetos entre los 25 y 50 años, y la inmediata a menores de 14 años o de menos edad (7), niveles que se mantienen en 1951, en una relación de 1.654 accidentes para los primeros y 1.195 para los segundos.

El cuadro estadístico de los accidentes ocurridos en Lima, Callao y Bañeros durante el año 1951 (8) pone, además, en evidencia:

- 1º Con relación a los meses del año, un alza creciente en julio, noviembre y diciembre, mes que ofrece la más alta cifra de atropellos, choques y volcaduras;
- 2º Con respecto a los días de la semana, mayor recargo el día lunes;
- 3º Con referencia a las horas del día, evidente saturación entre las 12 y las 19.59 horas;
- 4º Con respecto al teatro de los accidentes, cierta predilección por las áreas de la sexta y la segunda Comisaría, más por ésta que por aquélla;
- 5º Por el tipo de *brevete*, 6,393 accidentes causados por sujetos con *brevete* profesional, contra 1.334 ocasionados por choferes caballeros;
- 6º Por la *clase de vehículo*, 3.716 accidentes causados por automóviles de alquiler, 2.405 causados por omnibuses, que ocupan el segundo puesto, y 1.240 por camiones.

De estas comprobaciones se infieren los siguientes deberes de la policía de tránsito:

- A).— El de controlar más severamente a los choferes profesionales;
- B).— El de proteger especialmente a los peatones menores de edad;
- C).— El de ejercer un estricto y cuidadoso control en los meses, días, horas y lugares en que, por causas que son conocidas y que funcionan con regularidad, los accidentes tienden a aumentar.



(7) Corroboran este dato las siguientes declaraciones que el doctor Jorge de la Romaña, Jefe del Departamento de Cirugía del Hospital del Niño, de Lima, ha hecho a un periodista de "La Prensa": "El 60% de los niños que se asisten en el Hospital del Niño, en el Servicio de Traumatología Infantil, son accidentados, siendo la causa más frecuente los accidentes de tránsito, tanto en las zonas urbanas como en las rurales".

(8) V. Boletín de Estadística Peruana, p. 230, 232. Lima, 1952.

## III

## PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Las medidas que deben adoptarse para evitar o disminuir los accidentes de tránsito son de dos clases, unas preventivas y otras represivas.

Especialmente en el campo automovilístico, la prevención tiene mayor utilidad social que la represión. Prevenir, antes que corregir, dice un viejo y sabio aforismo. La represión, en la lucha contra el delito, es factor subsidiario: lo primero son las medidas de higiene preventiva que deben ser puestas en juego para evitarlo. Tratándose de los accidentes de tránsito, lo más importante es combatir las causas de que dimanen, por medios más bien administrativos que judiciales, dirigidos a conjurar el grave *peligro social* creado por la circulación de autovehículos.

## FACTORES DE PREVENCIÓN.

En orden a la prevención son aconsejables:

- a) Examen médico y psicotécnico riguroso de todo candidato a conductor;
- b) Revisión periódica de la capacidad psíquica y física del conductor;
- c) Examen de la máquina en el momento del registro y revisión de la misma;
- d) Retiro definitivo del permiso para conducir (conductor ebrio reincidente);
- e) Limitación relativa de la velocidad;
- f) Eficiente policía de tránsito;
- g) Educación del peatón;
- h) Una buena reglamentación del tránsito que ordene, facilite y dé fluidez a la circulación (Código de la Circulación);
- i) Buena conservación de las vías públicas.

Todas estas previsiones pueden quedar reducidas a dos: examen de la máquina y examen del hombre que la maneja, quien, a veces, por explicable automatismo, suele convertirse en máquina también. Estos exámenes deben servir, el primero, para controlar el desgaste y funcionamiento del vehículo, y el segundo, para descubrir la fatiga y las perturbaciones nerviosas del conductor y controlar su idoneidad.



## 1.— EXAMEN MÉDICO DE APTITUD.

El examen del hombre tiene superlativa importancia, pues una buena selección física y psíquica de los conductores de vehículos de motor es la mejor garantía contra los accidentes de tránsito. Por lo general esta selección se realiza a base de un examen médico de aptitud que se complementa con el empleo de tests psicológicos y psicotécnicos (1).

Los frecuentes accidentes debidos al estado físico defectuoso del conductor y, especialmente, a la intoxicación alcohólica del mismo, han hecho pensar en la conveniencia de someter a los conductores a un examen médico periódico, examen que no cuenta con muchos partidarios en razón de las dificultades que él ofrece. Los profesores belgas Jules Bordet y Richard Bruynoghe, que lo repudian, prefieren hacer un llamado a la lealtad del conductor, a su conciencia moral, a su respeto por el prójimo. En caso de duda sobre su aptitud para conducir, el conductor tendría el derecho de recurrir libremente a su médico, sin que esta consulta, a menudo útil y muchas veces necesaria, le fuese formalmente impuesta por la autoridad pública. Los postulantes deberían saber asumir su responsabilidad; admitir que si ellos omiten deliberadamente decir toda la verdad o si se entregan a libaciones que les hagan peligrosos, se exponen a sufrir sanciones y al retiro del permiso para conducir. De acuerdo con esta generosa aspiración, los médicos nombrados han proyectado una ficha de permiso en la que todo postulante deberá declarar:

- 1) Que está completamente familiarizado con el manejo de su vehículo y que conoce perfectamente el Código de la ruta;
- 2) Que no padece de ninguna de las inferioridades físicas que disminuyen la aptitud para conducir un automóvil;
- 3) Que se obliga a imponerse como regla absoluta, en los días que él conduzca, una perfecta sobriedad;

---

(1) Las llamadas pruebas técnicas de eficiencia a que son sometidos en el Perú los postulantes a conductores, consisten en un "examen físico de la vista, oído, psicoanalítico, de habilidad para leer las señales, avisos, interpretar los semáforos, órdenes de policía y en general todos los aparatos que se emplean para advertir, dirigir o regularizar el tránsito" (Reglamento de Licencias para manejar vehículos motorizados, art. 9).

Basándose en la estadística de accidentes, la Dirección General de Tránsito puede negar la renovación de la licencia a las personas cuya capacidad para manejar no sea compatible con la seguridad pública. (R. de L., art.16, inc. e).

Las licencias para conducir caducan al vencerse el tercer año de su expedición, y la Dirección General de Tránsito "se reserva el derecho de examinar nuevamente al poseedor de una licencia próxima a expirar o caduca, como si se tratara de una solicitud original". (R. de L., art. 14, incs. a y d).

Además, la Dirección General de Tránsito puede "en un plazo perentorio de 5 días, notificar a cualquier persona autorizada para manejar, para que se presente a un nuevo examen, siempre que encuentre causa suficiente para suponer que dicha persona es incompetente en el manejo de vehículos motorizados". (R. de L., art. 22, inc. a).

- 4) Que se obliga, en caso de accidente, a dejarse extraer la cantidad de sangre necesaria para la investigación de la alcoholemia (2).

Tal permiso sería válido por un año y al vencerse este plazo podría ser renovado, sin limitación de tiempo, a condición de que su poseedor no hubiera faltado a las obligaciones contraídas.

Recomendar en el Perú la admisión de un sistema tan idealista como éste equivaldría a desconocer cuán floja y laxa es la moral de nuestras clases populares, a suprimir garantías que son necesarias aún para los mismos conductores y a entregarnos en brazos del azar. Cualquiera que sean sus dificultades, el examen médico se impone como requisito sin el cual no debería otorgarse permisos para conducir.

En un perspicaz estudio el doctor Boyer señala las taras del conductor que, a su juicio, son eliminatorias: perturbaciones graves de la visión; perturbaciones graves de la audición (sordera) aun cuando se empleen reforzadores del sonido; hipertensión arterial fuerte y alcoholismo agudo o crónico. Boyer considera, además, que el examen neurológico del postulante es absolutamente indispensable (3).

## 2.— EXAMEN DEL CONDUCTOR REINCIDENTE.

El caso del conductor que participa en más de un accidente merece especial atención. ¿Qué hacer con los conductores reincidentes? La doctrina recomienda que se les someta a un examen psiquiátrico y que se investigue, además, el medio de donde proceden, su comportamiento social y profesional y sus hábitos tóxicos, alcohólicos o de otra clase. Tillman y Hobbs, en un trabajo publicado en el *American Journal of Psychiatry*, (4) afirman que sólo un estudio completo de la personalidad y de la vida social, moral y profesional del conductor, puede permitir explicar las causas de los frecuentes accidentes de tránsito imputables a una misma persona. La constitución mental de estos conductores revelada por su pasado social, debe ser prolijamente investigada. Los factores de accidentes pertenecen, a menudo, a un medio alterado, inestable, en el que la vida familiar se halla perturbada y donde reina la discusión o es frecuente el divorcio. Se trata de sujetos que, de niños, han vivido en conflicto con las autoridades escolares, que han mudado frecuentemente de escuela, que han sido citados ante los tribunales para menores y colocados por corto tiempo en institutos de reeducación. Esta inestabilidad ha continuado en la vida adulta, y no pudiendo fijarse en ningún trabajo han acabado por hacerse choferes. Tanto como poseen habilidades en materia de técnica automovilística, suelen ser tam-

(2) AUGUSTO LEY.— Le "permis de conduire" et les accidents de roulage.— *Revue de Droit et de Criminologie*, 32 Année, pag. 392.

(3) BOYER.— L'examen médical des automobilistes.— *Presse Médicale*, 29 Septembre 1951.

(4) Cit. p. Auguste Ley, op. cit.

bién conductores peligrosos. Estos sujetos viven exclusivamente en el presente, sin pensar en otra cosa que en satisfacer sus placeres inmediatos, por lo general de ínfima clase. Sus abusos alcohólicos son frecuentes; las experiencias de su pasado tienen para ellos escasa importancia; su "función secundaria" es nula y el recuerdo de los accidentes sufridos se desvanece fácilmente. Sus tendencias inestables, impulsivas y aún agresivas, pues tienen frecuentes conflictos con la policía, se ponen en evidencia en su manera de conducir. "Un hombre conduce de la misma manera como vive", dicen los autores citados. Los tests psicológicos y psicotécnicos no bastan para poner en descubierto a estos individuos peligrosos. Sólo un estudio de su personalidad y de su vida social, moral y profesional puede permitir descubrirlos. Y una vez descubiertos, la medida aplicable debe ser el retiro del permiso para conducir, ya que no puede procederse de otro modo con sujetos que, en breve lapso, han participado en varios accidentes.

### 3.— LA EDAD Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

El otorgamiento del permiso para conducir no debe basarse exclusivamente en el resultado del examen médico y neurológico. Hay otros factores como la edad, el sexo y la conducta que merecen especial atención. Fijar límites a este respecto es algo que no deberá hacerse *a priori*, pues sólo la experiencia de las autoridades del tránsito y las cifras estadísticas pueden aportar elementos suficientes que, luego de una estimativa justa, permitan conservar las reglas vigentes o reformarlas en sentido limitativo.

Recientes estadísticas en los Estados Unidos de Norte América permiten ver que la cuarta parte de los accidentes de tránsito que se producen en ese país son causados por conductores de automóvil menores de diez años. El juez S. Scherr, Presidente de la Corte de Tráfico de Baltimore, que examina un promedio de 400 accidentes diarios, de los cuales un 25% es imputable a conductores de menor edad, ha creado un sistema especial para luchar contra la estadística. Según la costumbre de Baltimore, cuando un menor causa un accidente automovilístico, la única medida que se adopta es la de hacer una anotación en su patente, medida que, desde luego, no sirve para nada. Con un sentido más práctico el Juez Scherr ha creado una Sala especial para menores, cuya audiencia tiene lugar los sábados en la mañana y se inicia con la proyección de un película que ilustra acerca de las normas de prudencia automovilística y las reglas más importantes de la legislación del tránsito. Después viene la discusión de los casos, que es transmitida por medio de micrófonos y altoparlantes. Si de la discusión resulta que el joven conductor se comportó bien durante el accidente y que éste debe ser atribuido a otro, el juez lo felicita; pero si resulta seriamente responsable, entonces lo envía a la cárcel. Es de advertir que mientras con el viejo sistema el 90% se declaraba no culpable, con el nuevo el 90% se reconoce culpable.

## 4.— INSPECCIÓN DE LA MÁQUINA.

Es indudable que la revisión periódica de la máquina tiene superlativa importancia en la prevención de los accidentes (5). A menudo, una falla en el motor no revisado, unos frenos que funcionan mal, desperfectos en la dirección, llantas muy deterioradas, faros apagados, luces de peligro y de parada que no encienden, y aún el hecho de no llevar el conductor los accesorios, repuestos o herramientas necesarios —defectos en muchos casos previsibles y reparables, pero que no se previeron oportunamente— son causas de colisiones, atropellos y volcaduras. Del total de accidentes habidos en Lima, en 1951, no menos de 67 se debieron al mal estado del vehículo (6). De ahí que el reconocimiento obligatorio de toda clase de carros de motor deba hacerse siquiera una vez al año o en un plazo menor, si así lo establece el permiso de circulación.

La Ley noruega de 20 de Febrero de 1926 contiene a este respecto una recomendación digna de encomio:

**“Sección 17: Antes de hacer uso de un vehículo de motor el conductor está obligado a verificar si dicho vehículo, especialmente los frenos, satisfacen las condiciones reglamentarias de funcionamiento . . .”**

(5) La Dirección General de Tránsito del Perú y las autoridades locales competentes están obligadas a llevar a cabo, “por lo menos una vez al año, la revisión colectiva y periódica de todos los vehículos motorizados, acoplados y semiacoplados, que se encuentren en circulación” y a suspender de la misma a cualquier vehículo no sometido a inspección o cuyo propietario no exhiba el correspondiente certificado que acredite el buen funcionamiento de la máquina y las buenas condiciones mecánicas del equipo. (Reglamento General de Tránsito, arts. 176 y 177).

Además de esta inspección, las autoridades competentes podrán inspeccionar en cualquier momento todo vehículo “que aparezca en malas condiciones de seguridad y no esté equipado conforme a lo prescrito en el reglamento”. En caso de que el vehículo inspeccionado “esté en malas condiciones o carente de alguno de los dispositivos o equipo que contempla el reglamento, la autoridad competente emitirá una papeleta de observación contra el vehículo inspeccionado, enviando una copia a la Dirección General de Tránsito”, papeleta que significará que el vehículo en referencia queda sujeto, de inmediato, a las reparaciones, reajustes y complemento de accesorios que se requiere para salir a la vía pública, quedando su conductor o propietario obligado a obtener de las autoridades competentes el certificado que acredite el resultado satisfactorio de la inspección para poder transitar. (R. G. de T., art. 175).

El R. G. de T. es terminante cuando dispone que “ninguna persona manejará o moverá un vehículo motorizado, en la vía pública”, a menos que haya pasado la inspección reglamentaria (art. 174). Es igualmente imperativo al decir que “ningún vehículo podrá transitar por la vía pública sin estar provisto del equipo reglamentario en buenas condiciones y perfecto estado de funcionamiento; o con equipo prohibido por el reglamento”. El equipo a que esta disposición se refiere se halla prolijamente descrito en el capítulo XVI del R. G. de T.

(6) Un tipo de accidente no debido a atropello, choque o colisión, sino a una causa muy especial, la rotura del tubo de escape, se ha producido no ha mucho, con caracteres alarmantes, en las líneas de omnibuses dedicados al tráfico interprovincial. Nueve personas, en un caso, y tres, en otro, perdieron la vida intoxicadas por el monóxido de carbono, producto de la combustión, que filtrándose dentro del vehículo cerrado en momentos en que éste corría por frías serranías, puso inconscientes, primero, y mató, después, a aquellos infelices a quienes el conductor no prestó ayuda por creer que eran víctimas del común “soroche” o mal de las montañas.

## 5.—FATIGA DEL CONDUCTOR.

Está probado que la fatiga y el agotamiento debidos a muchas horas de trabajo en el volante son causa de los más graves accidentes de tránsito.

Los ergogramas realizados al principio, mitad y fin del trabajo demuestran que, a medida que la fatiga aparece, el coeficiente decrece. La primera en aparecer es la *fatiga periférica*; después aparece la *fatiga central*. La fatiga muscular disminuye la intensidad del trabajo; la fatiga del sistema nervioso central modifica el ritmo y la duración del trabajo. La fatiga, al acumularse, actúa no sólo sobre el órgano afectado (fatiga local), sino sobre los demás órganos (fatiga general), produciendo entre otros efectos: depresión de la función cardíaca y de la presión sanguínea; aumento de frecuencia de los actos respiratorios con disminución de su amplitud; alteración de los elementos renales, hepáticos y nerviosos, y disminución de las otras funciones vitales, efectos que determinan un estado de inercia y cansancio, que se acentúa más en los trabajos monótonos y es causa de menor rendimiento (7).

Según la ley psicofisiológica del agotamiento enunciada por Mosso y Maggiora, el trabajo de un músculo cansado es mucho más dañoso que el que se realiza en condiciones normales. Cuanto más fatigado está el músculo, más tiempo requiere su retorno al estado normal. Si al cabo de 4 horas de trabajo un descanso de 2 horas es suficiente, después de 8 horas este reposo será insuficiente. El trabajador que persiste en el trabajo a pesar de estar cansado, produce no sólo un efecto útil menor, sino que se resiente de un efecto nocivo y orgánico mayor y se expone a peligros y accidentes (8).

De todas las funciones, la atención es para el conductor de automóviles una de las más importantes y la que más prontamente se rinde a la fatiga. El conductor necesita de la atención tanto para fijarse en las señales ópticas, en las paradas, curvas y cruces, cuanto para atender las que le haga la policía de tránsito; para ejecutar movimientos previstos, casi automáticos, durante la marcha del vehículo; para escuchar las señales acústicas que le hagan los demás y para hacer él las que sean convenientes; para reaccionar con prontitud y eficacia cada vez que halle en su campo visual objetos y sujetos en movimiento; para apreciar la velocidad con que se mueven los vehículos que van delante y detrás y para relacionar esa velocidad con la del carro que maneja; operaciones todas que suponen un constante estado de vigilancia, de suyo agotador, que pone en juego una serie de funciones sensoriales y psíquicas y de factores emocionales, cuyo perfecto equilibrio no se da, por desgracia, en todos los conductores normales y menos aún en el conductor intoxicado por la fatiga.

(7) DONATO BOCCIA.— Tratado de Medicina del Trabajo, pág. 523. "El Ateneo", Buenos Aires, 1944.

(8) DONATO BOCCIA, op. cit., pág. 528.

El tiempo de reacción a la atención es "la unidad de tiempo que emplea el sujeto para transformar una excitación en movimiento" (9). Esta transformación de la excitación en movimiento, de suyo lenta, suele ser en el chofer cansado, más lenta aún, y es esta lentitud la que no le permite realizar a tiempo la maniobra salvadora, capaz de evitar un accidente.

Toda reacción adecuada del conductor supone, además, una cierta reflexión, que es la que le lleva a maniobrar con tino en una autovía mojada por la lluvia o en una curva peligrosa o frente a un obstáculo que súbitamente aparece frente a él. Esta necesaria reflexión funciona torpemente o se halla anulada en el chofer vencido por la fatiga.

La fatiga embota la inteligencia, produce alucinaciones, anula la previsión, favorece la negligencia, hace irritable el carácter y deja libres las violentas explosiones de la pasión y de la cólera. No sabemos dominarnos cuando estamos cansados, dice Mosso. La fatiga, en fin, allí donde el conductor se halla afectado por el cansancio y con los músculos flojos y reacciona lentamente, es causa de aquellos terribles accidentes de tránsito que se producen en la madrugada o a media noche, en las carreteras de la costa y de la sierra del Perú, con dolorosos saldos de vidas.

#### 6.— EBRIEDAD DEL CONDUCTOR.

Junto a la fatiga, la ebriedad del conductor es causa frecuente de colisiones y atropellos.

En investigaciones realizadas sobre accidentes de tránsito, cuyos autores habían sido hospitalizados a más tardar ocho horas después de ocurridos éstos, Poppe ha comprobado la presencia de alcohol en la sangre en un 40,7% de casos, lo que confirma la proporción de 41% encontrada por Hindmarsch y Lande (10), (11).

Los accidentes provocados por ebriedad del conductor ofrecen un triple carácter: ocurren generalmente de noche, entre las 2 y 3 de la

(9) DONATO BOCCIA, op. cit., pág. 531.

(10) VERVAECK y DE CRAENE, op. cit.

(11) En la comunicación enviada a la Academia de París, en 1951, sobre el alcohol y los accidentes de tránsito, Rouvillois y Dérobet muestran los resultados obtenidos del dosaje sistemático de alcohol en la sangre de 100 personas (86 hombres y 14 mujeres) fallecidos a raíz de haber sido víctimas de accidentes automovilísticos. Según dichos investigadores, de las cien víctimas solamente en 35 hombres y 8 mujeres la tasa de alcohol sanguíneo era inferior a 50 centigramos por litro de sangre; 17 hombres tenían de 0.50 a 1 gramo por mil; 7 hombres y 6 mujeres, de 1 gramo a 1'50; 14 hombres, de 1'50 a 3 gramos por mil, y 13 hombres tenían más de 3 gramos de alcohol por litro de sangre. Estas cifras demuestran que, de los sujetos de sexo masculino examinados, el 59,2% se hallaban en el momento de la muerte, bajo la influencia del alcohol; que el 42,7% de las mujeres accidentadas murieron en estado de embriaguez y que un 57% de las víctimas de ambos sexos se hallaban bajo el influjo de la bebida, encontrándose el 40% en estado de embriaguez. (V. Revue de Droit Penal et de Criminologie, Trente-Deuxième Année (1951-1952) pág. 861).

madrugada; son de una gran violencia y se producen en condiciones en que es posible evitarlos (12).

Contra lo que pudiera creerse no son las altas dosis, sino las pequeñas dosis de alcohol las que crean los mayores peligros en la conducción de automóviles. Kraepelin y Ley han establecido que dosis de alcohol, en principio inofensivas, pueden ofrecer serios inconvenientes para los que conducen automóviles, motocicletas o trenes (13). Aún a dosis moderadas "el alcohol disminuye la precisión en la coordinación de los movimientos y de las interreacciones orgánicas puestos en juego por la conducción de un vehículo (ojos, manos, pies, etc.)". Igualmente, el alcohol "amortigua los reflejos que los incidentes de la ruta provocan bruscamente y que obligan a ejecutar maniobras de seguridad, tales como frenar o virar con rapidez" (14). El alcohol —agregan Vervaeck y De Craene— "debilita también la atención, la resistencia y la sangre fría tan necesarias al automovilista, y, cosa peligrosa, crea en el conductor un estado de euforia y de confianza excesiva que le hace menospreciar la dificultad de una maniobra atrevida o de un viraje preciso, y lo vuelve menos tranquilo y más excitable" (15).

Aún cuando la embriaguez es causa principal de los accidentes de tránsito, no se ha llegado a definirla satisfactoriamente. ¿Qué debe entenderse por embriaguez? Vervaeck y De Craene afirman que no existe ninguna definición médico-psiquiátrica satisfactoria de la ebriedad (16). La doctrina ofrece divergencias notables en cuanto a la definición que conviene dar de la embriaguez del conductor por oposición a la noción de embriaguez pública corriente. La dificultad proviene de que, en vez de reaccionar de idéntica manera ante el alcohol, los sujetos ofrecen variaciones individuales según la fortaleza física y la susceptibilidad de cada cual. Además, no cabe una definición precisa, única, porque entre el simple estímulo o el comienzo de la excitación anormal y la intoxicación profunda, casi mortal, el proceso patológico provocado por la ingestión de alcohol pasa a través de diversas etapas (17).

Una comisión de especialistas designada en 1927 por la British Medical Association propuso la siguiente definición: "Debe considerarse como ebria a toda persona que se halle bajo la influencia del alcohol hasta el punto de haber perdido el control de sus facultades y de no poder ejecutar sin riesgo de un accidente las tareas a que se dedicaba en el momento en que se produjeron los hechos". Esta definición dista mucho de ser cabal, y, de todos modos, subsisten las dudas (18),

(12) VERVAECK y DE CRAENE, op. cit.

(13) Cit. p. VERVAECK y DE CRAENE, op. cit.

(14) VERVAECK y DE CRAENE, op. cit.

(15) Ibidem.

(16) Ibidem.

(17) MAURICE DE LAET.— L'intoxication alcoolique et les accidents de roulage-  
Revue de Droit Pénal et de Criminologie, 33 Année, N° 7.

(18) La Corte de Apelación de Bruselas ha salido al paso de estas dudas fijando una certera regla de jurisprudencia: "Al erigir en infracción el hecho de conducir un vehículo en estado de embriaguez, el legislador se ha propuesto proteger tanto al delincuente como a los usuarios de la ruta, contra los peligros derivados no de la imposibilidad total

que no se resuelven en el terreno práctico, ni por medio de la prueba testimonial, variable y contradictoria; ni por medio de las deposiciones de la policía, ineficientes para encontrar los síntomas de perturbación psíquica o mental del sujeto considerado ebrio; ni por medio del cuadro clínico de la ebriedad, esencialmente polimorfo y del cual ningún tratado de patología da una descripción metódica (19).

Por eso, las legislaciones escandinavas han substituido la noción de *embriaguez*, un poco vaga y de significado estrecho, por la expresión "*bajo el influjo de un licor intoxicante*", que permite tomar en cuenta la embriaguez ligera, que es, como se ha dicho, la más peligrosa en los accidentes de tránsito.

En la interesante Memoria que dejamos citada, escrita por el profesor De Laet y puesta a discusión en la Asamblea de la Unión Belga y Luxemburguesa de Derecho Penal, reunida el 24 de octubre de 1953, el autor llega a conclusiones importantes.

Durante mucho tiempo el diagnóstico de la ebriedad se ha hecho de manera tal, que si la tasa de concentración alcohólica en la sangre alcanzaba la cifra de 2 por mil, se admitía que había embriaguez. Pero la experiencia de los accidentes de tránsito ha demostrado que son numerosas las personas que con una tasa por debajo del 2 por mil, presentan anomalías psicósomáticas que los hacen incapaces para conducir un vehículo. Claro está que hay personas que con una tasa de 2 por mil no dan señales de ebriedad, aun cuando en este caso los reflejos hayan perdido la rapidez y la precisión necesarias.

Con una tasa de alcoholemia de un cuarto por mil, hay individuos que no ofrecen respuestas adecuadas. A medida que la tasa se eleva, el número de personas que presentan reacciones anormales aumenta. Con una tasa de 1 y medio por mil, el 93% no se hallan en condiciones de poder conducir. El estado de estas personas dista todavía del de la ebriedad, pero sus facultades motrices se hallan profundamente alteradas.

La primera conclusión a que llega De Laet es que hay que dejar de lado toda disputa de palabras y renunciar a los términos "*embriaguez*", "*ebriedad*" "*estado peligroso*", que desde el punto de vista de los accidentes de tránsito han perdido toda significación. En reemplazo de esta terminología De Laet propone la expresión "*intoxicación etílica o alcohólica*", que corresponde a un estado que afecta los reflejos psicomotores del individuo.

La segunda conclusión es que este concepto de intoxicación debe trascender al plano legislativo y judicial. Mas aquí surge un interrogante: si es un hecho establecido que con una tasa de alcoholemia de 1 y medio por mil, el 90 o el 93% de personas adultas no tienen sus reflejos normales ¿podrá transportarse esta comprobación biológica al

del conductor para conducir a causa del coma alcohólico, sino del estado peligroso de aquel que, sin hallarse inconsciente (IVRE-MORT) y sin haber perdido totalmente la comprensión y el juicio, no posee el control de sus movimientos, ni la rapidez y precisión de sus reflejos. Esto es lo que constituye el estado de embriaguez previsto en el art. 3 del Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1939 relativo a la represión de la embriaguez".

(19) VERVAECK y DE CRAENE, op. cit.



terreno jurídico para el efecto de que el juez afirme que el prevenido se hallaba intoxicado, por el hecho de tener una tasa alcohólica de 1 y medio por mil? De Laet se guarda bien de llegar a esta rotunda y peligrosa conclusión.

La solución correcta puede alcanzarse más bien inspirándose en la legislación de los países escandinavos, que ha erigido en delito "sui generis" el hecho de que un automovilista sea hallado junto al volante con una tasa determinada de concentración alcohólica en la sangre, independientemente de todo accidente. En caso de accidente, el juez decidirá si, además de esta tasa de alcoholemia, se dan otros elementos que permitan robustecer su fallo (20).

Parece inútil agregar que, en caso de accidente, el conductor sospechoso de ebriedad deberá ser sometido a examen inmediatamente, para el efecto de determinar la tasa de alcoholemia en la sangre. Este examen es esencialmente obligatorio, pues la estadística demuestra que, a partir de un contenido de 1 por 1.000 de alcohol, más del 60% de sujetos son netamente ineptos para conducir normalmente un automóvil, frecuencia estadística que sobrepasa el 90% cuando la sangre contiene una impregnación etílica de 1.5 por 1.000 (21).

Por respeto a la libertad individual no son muchas las legislaciones que establecen el examen obligatorio en caso de accidente provocado por un conductor sospechoso de ebriedad. La Ley alemana de 24 de noviembre de 1938, parágrafo 81 a., autoriza la toma de sangre siempre que la ordene el juez instructor y que no produzca daño en la salud. El art. 156 del C. de P. P. del Cantón de Zurich prevé que, cuando sea necesario, el inculcado deberá someterse a una toma de sangre por un médico, medida que puede hacerse extensiva a todas las personas complicadas en un accidente o en una situación de peligro para la circulación, siempre que existan motivos fundados que hagan suponer una conducta reprensible. Según la jurisprudencia suiza, la policía es la llamada a adoptar esta decisión, y en el Cantón de Berna los conductores embriagados pueden ser aprehendidos para que no sigan manejando y ser sometidos a un examen de sangre (22).

El sentido de prevención es tan agudo en los países escandinavos, que en 1933 se fundó en Suecia la "Sociedad Mutual de Seguros para conductores abstinentes". Esta entidad, que ofrece condiciones de seguro más ventajosas en favor de los conductores que han hecho de la abstinencia una regla, comenzó con 821 asegurados, en 1939 alcanzó la cifra de 5000 y en 1946 registró alrededor de 7700 contratos de seguro de automóvil. El número total de pólizas anuales de esta compañía, en sus catorce años de existencia, pasa de cuarenta mil (23).

(20) Union Belge et Luxembourgeoise de Droit Pénal.— Assemblée du 24 Octobre 1953.— Revue de Droit Pénal et de Criminologie, Trente-Quatrième Année, N° 3, Decembre.

(21) MAURICE DE LAET, op. cit.

(22) ANDRE BUSSY.— La loi fédérale sur la circulation doit elle-etre révisée? Actes de la Société suisse des juristes. Fasc. I, p. 77 a. 1949.

(23) LEON TUMELAIRE.— La Première Conférence International de Stockholm sur l'alcool et la circulation routiere.— Revue de Droit Pénal et de Criminologie, 32 Année, pag. 373.

Igual espíritu de prevención animó la formidable compañía organizada en Suecia en 1949, a iniciativa de Augusto Lindberg, y auspiciada por importantes organizaciones entre las cuales se hallaban las ligas de temperancia, las sociedades de transportes, los sindicatos de conductores profesionales, las compañías de seguros, las federaciones de atletismo, etc. Bajo el lema *No Alcohol when Driving* se crearon comités locales aun en las más pequeñas comunas, se colocaron por todas partes afiches ilustrativos, se publicaron artículos en los periódicos, se difundieron charlas por medio de la radio, se pasaron películas destinadas a vulgarizar los métodos científicos de investigación de la embriaguez y a mostrar los peligros del alcohol cuando se está al volante, y se organizaron conferencias cuyos temas principales fueron los siguientes:

- 1) *No conduzca después de haber bebido alcohol.*
- 2) *No suba a un coche cuyo conductor haya bebido alcohol.*
- 3) *Advierta al conductor el peligro que corre al conducir después de haber consumido alcohol.*

Semejante campaña produjo un cambio en la mentalidad del público, y éste comenzó a colaborar activamente con las autoridades contra los conductores en estado etílico. Una reciente encuesta ha revelado que el pueblo sueco considera, ahora, la embriaguez, como la causa principal de los accidentes de tránsito (24).

Sobre el control de la ebriedad y de la fatiga del conductor, la ley dinamarquesa N° 144, de 1° de Julio de 1927, sobre vehículos de motor, completada y modificada por la ley de 14 de Abril de 1932, establece:

**“Art. 1°—Los vehículos de motor no pueden ser conducidos por personas que habiéndose entregado a la bebida son incapaces de dedicarse sin peligro a esta ocupación.**

**“Si existe motivo para suponer que esta disposición ha sido transgredida, la policía puede conducir al sospechoso a donde un médico para que sea examinado.**

**“Es prohibido confiar la conducción de un vehículo de motor a una persona que se halle bajo el influjo de la bebida”.**

**“Art. 3°—Se prohíbe conducir o tratar de conducir un vehículo de motor, a las personas fatigadas físicamente, faltas de sueño o que por la absorción de alcohol o de sustancias excitantes o intoxicantes, se hallen en tal estado de fatiga o de lasitud que resulten ineptas para hacerlo con seguridad.**

**Será considerado como circunstancia agravante el hecho de que tales personas, a pesar de su estado, se atrevan a transportar a otros en un vehículo de motor en virtud de un contrato**

(24) LEON TUMELAIRE, op. cit.

de transporte. Si el empleador de tales personas comparte la responsabilidad del transporte, podrá ser también reprimido" (25).

#### 7.— VELOCIDAD Y PREVENCIÓN.

El accidente asume su peculiar carácter cuando se mira hacia lo que suele llamarse su causa eficiente: la *velocidad excesiva* del vehículo.

Olvidando la complejidad de las causas que intervienen en los accidentes de tránsito, la opinión común hace de la velocidad de los autovehículos factor causal casi exclusivo. Esta relación de causalidad es en cierto modo exacta, si con ella se quiere expresar un defecto de adaptación de la velocidad a una situación dada. Son muchos, en verdad, los conductores que no saben valorar el riesgo, prever un peligro, afrontar una situación de emergencia, y que pueden producir un siniestro tanto si marchan a velocidad moderada, como si se abandonan al vértigo de la velocidad. Pero de aquí no se puede concluir que el número de accidentes disminuirá si, por ejemplo, se establece una velocidad máxima de 40 km./h. en los lugares habitados y de 80 km./h. en carretera, reprimiéndose como delincuente a todo aquel que sobrepase esos límites, porque la velocidad forma parte de un complejo causal objetivo-subjetivo, del cual no puede ser aislada, y requiere no una sino varias soluciones concurrentes, entre las cuales la sanción penal del exceso es la menos importante.

El concepto de velocidad no es absoluto, sino relativo. Para establecer el criterio de velocidad en un caso específico de accidente hay que tener en cuenta, de un lado, la clase, forma y peso del vehículo, así como la elasticidad, resistencia y pendiente del plano de la vía; y, de otro lado, factores tales como la inobservancia de los reglamentos de tránsito, estado de los frenos, encendido de los faros, escape libre, etc., etc.

No puede negarse que, desde el punto de vista causal, y para un cierto número de accidentes, el elemento velocidad aún apreciado en función de factores subjetivos como la impericia, imprudencia o negligencia del conductor, o de factores objetivos como el estado de la vía o las condiciones meteorológicas, tiene un influjo determinante, con elevada frecuencia estadística (26). Mas es también evidente que, como advierte Giuseppe Sotgiu, la peligrosidad de los medios motorizados veloces encuentra abundantes y seguros contrapesos: en el progresivo perfeccionamiento mecánico de esos mismos medios, cuyo desarrollo sigue una curva ascendente; en la disciplina de toda clase de usuarios

(25) Según el art. 57 del R. G. de T. "ninguna persona podrá manejar, conducir o en alguna forma estar a cargo de un vehículo, mientras se encuentre bajo la influencia del alcohol o narcóticos". Como complemento de esta disposición el R. de L. niega la licencia para conducir a los alcohólicos y toxicómanos, lo mismo que a las personas que padezcan disturbios psíquicos o enfermedades incurables. (art. 4, incs. 4º y 5º).

(26) GIUSEPPE SOTGIU, op. cit.

de las carreteras; en la renovación, fatalmente lenta, pero no susceptible de ser detenida, de la red vial, y en el perfeccionamiento del sistema de señales y de seguridad (27).

Una valoración optimista de estos factores de contrapeso podría tal vez llevarnos a conclusiones erróneas, haciéndonos pensar que si la satisfacción de las necesidades del hombre actual requiere transportes rápidos, el régimen ideal en materia de velocidad no debe ser otro que el de dejar al conductor el más amplio disfrute de su libertad de conducir. Sin embargo, por razones que examinaremos luego, este régimen de libertad no existe y el dominio de la velocidad se subordina a una regulación legal, que establece la máxima que cada clase de vehículo puede desarrollar en cada uno de los lugares y circunstancias legalmente previstos. El principio conservador que se desprende de la dolorosa experiencia de los accidentes de tránsito, es el de que el conductor sólo debe tener el dominio de la velocidad *temporalmente regulada*. Sería, no obstante, ingenuo —como ya se ha dicho— esperar de la aplicación práctica de este principio restrictivo, una disminución notable de esos accidentes.

La idea de *dominio de la velocidad* precisa una explicación definitiva. Por dominio no se entiende en el campo automovilístico un puro disfrute de libertad individual. Cuando la ley impone el dominio de la velocidad, sin limitaciones temporales, como en el caso del art. 36 del Código italiano de la Circulación, ello significa que el conductor goza de libertad para conducir; pero esta libertad queda de hecho sujeta a la tutela del bien jurídico de la seguridad personal y colectiva, por cuanto el conductor se halla obligado a refrenar la marcha del vehículo en determinados lugares y circunstancias, a fin de no producir un accidente. El acto de conducir no consiste, pues, en un libre despliegue de conducta no sometido a límites, sino en una forma de libertad gobernada por el sentido de responsabilidad y, por tanto, relativamente limitada. Mientras el conductor circula por una carretera ancha, bien conservada y con tráfico en una sola dirección, puede disponer de toda la velocidad de que su máquina es capaz, siempre que con ella no cree peligro; pero debe sentirse también obligado —por imperativo moral y por constricción de la ley— a acomodar la marcha al lento paso de una caravana de automóviles o de un hato de ganado. Y cuando la ley limita horariamente la velocidad, llegando a los extremos y prolijidades de nuestro Reglamento de Tránsito, el dominio de la velocidad es siempre un *deber del conductor*, aunque la libertad de conducir resulte restringida. El conductor tiene, pues, tanto el dominio de la velocidad regulada, esto es, sujeta a límites horarios, como el de la velocidad puesta únicamente bajo el control de las circunstancias y de la ética y prudencia personales, control que también debe funcionar en el primer caso.

El control de la velocidad posee un contenido subjetivo, porque los varios elementos objetivos de los cuales ella depende se transforman

(27) GIUSEPPE SOTGIL, op. cit.

en una valoración subjetiva del conductor del vehículo. El gobierno de la máquina no depende de causas objetivas inherentes al medio de transporte, sino de la capacidad de dominio que el conductor debe poseer en todo momento. Del hecho del accidente surge la presunción que el conductor no tuvo el control de su vehículo. Por tanto, le corresponde decir al imputado por qué motivo no pudo tener ese control. Esos motivos, que la pericia técnica se esforzará en esclarecer, pueden ser: falta de diligencia, imprevisión, inidoneidad, o, en algunos casos, defectos de construcción del vehículo, hecho éste cuya fuerza justificante podrá invocar el conductor (28).

El factor prevencional por excelencia es, pues, en esta materia, como en tantas otras, la voluntad humana. La voluntad del conductor debe dominar el vehículo y no crear el peligro por exceso de velocidad, y cuando la conciencia de ese peligro no baste a hacerle prudente y obligarle a controlar sus emociones, habrá que sancionarlo. Y para que esto sea posible la ley deberá disciplinar y someter a medida temporal, el dominio de la velocidad. Porque si la voluntad del conductor se halla, durante el movimiento del vehículo, en continuo y creciente conflicto con la idea de peligro, y si éste aumenta en razón de la aceleración del motor, la ley debe asociar la idea de peligro a la noción compleja límite-pena, para recordarle que, en determinados lugares y circunstancias, es obligatorio moderar la energía mecánica por respeto al prójimo y en previsión de un accidente y para no sufrir una sanción. Sin la existencia de un principio legal limitativo, no habría fundamento para reprimir al conductor por el estado de peligro creado con el exceso de velocidad.

Insistimos en afirmar que, a pesar del control legal y de la presunción de dominio personal sobre el vehículo, habrá siempre accidentes por exceso de velocidad, por ser difícilmente controlable el motivo por el cual el conductor, idóneo en sentido jurídico, pierde el dominio del vehículo en el momento en que surge de improviso el peligro. Una cierta debilidad del poder de atención o una orgánica inferioridad psíquica, pueden ser causa de que el agente no tenga conciencia del mayor peligro a que lo conduce su estado anormal. Esto significa que la conciencia del peligro está en relación con la percepción del mismo y con la emoción del conductor (29). Fluye de aquí la necesidad de valorar debidamente ese estado de conciencia en los delitos culposos contra la seguridad del tránsito, no por cierto para aplicar una pena elevada como estímulo enérgico de la actividad mental, porque ello equivaldría a convertir la pena en un instrumento de perfeccionamiento intelectual, cosa que excedería los fines del derecho penal, sino para discriminar los grados de la culpa y adecuar a ellos la sanción.

El relativismo del concepto de velocidad se advierte mejor cuando se le asocia a la idea de peligro. El exceso de velocidad no puede ser valorado sino en función del peligro surgido. Si falta el peligro para la

(28) ADELMO BORETTINI, op. cit.

(29) ADELMO BORETTINI, op. cit.

seguridad de las personas, la velocidad no será excesiva; en cambio, puede surgir el peligro aun cuando no haya exceso de velocidad. En otros términos, el exceso está en relación con el peligro, porque cualquier velocidad puede hacerlo surgir (30).

Las leyes de tránsito no mantienen un principio uniforme en materia de velocidad. Mientras unas exigen la observancia de una velocidad límite que varía según que el vehículo circule en los centros urbanos o en campo abierto, otras declaran que los conductores deben ser, en todo momento, y de modo absoluto, los dueños de la velocidad de sus vehículos, velocidad que deberán regular de tal manera que les sea posible evitar siempre todo peligro para las personas y las cosas (31). Este principio es corolario de otro más general mantenido especialmente por la jurisprudencia italiana, que en numerosos casos se ha pronunciado en el sentido de que *es imposible fijar en una norma absoluta el grado o tipo de velocidad que puede ser causa de peligro*.

He aquí lo que sobre velocidad dice el art. 36 del Código Stradale vigente en Italia desde 1933.

**Art. 36.— (Velocidad).**

**“Es obligación del conductor regular la velocidad de los vehículos de manera tal que, dados su tipo, sistema de frenos y peso, características y condiciones de las carreteras y otras circunstancias especiales de cualquier naturaleza, dicha velocidad no ofrezca peligro para la seguridad de las personas y las cosas, ni sea causa de desorden o entorpecimiento para la circulación.**

**La velocidad debe ser particularmente moderada en los tramos de carretera que carezcan de visibilidad y también en las curvas, en las inmediaciones de colegios, cruces y desvíos, en las bajadas de pendiente pronunciada, en las horas nocturnas, en los días y lugares en que haya neblina, lluvia o polvareda, en los pasajes estrechos u ocupados, en el cruce de zonas habitadas o en las carreteras flanqueadas por casas”.**

Esta *padronanza* de la velocidad defendida abiertamente por el derecho y los tribunales italianos, y no sujeta a límites temporales, se basa en la existencia de un conductor que ha pasado todas las pruebas de idoneidad física, psíquica y moral, y que ha demostrado por medio de ellas ser un sujeto con sentido de responsabilidad, de quien puede esperarse siquiera con relativa certidumbre, una conducta previsoras y un dominio de las circunstancias, sobre todo en los casos de emergencia. El argumento es sin duda justo en su ideal generalidad, ya que todos los conductores pasan los exámenes de rutina; pero ¿cuántos po-

(30) ADELMO BORETTINI, op. cit.

(31) La Ley Federal suiza de la Circulación, de 15 de Marzo de 1932, autoriza a los cantones a limitar la velocidad “cuando la seguridad de la circulación o el estado de la ruta así lo exijan”, y deja al conductor el cuidado de adaptar la marcha de su vehículo a las condiciones de la vía y de la circulación.

seen aquellas excelentes e indispensables cualidades que hacen al conductor normal, eficiente, cauteloso y responsable? No hay autovehículo moderno que no esté dotado de frenos y dispositivos de retromarcha; pero ¿todos los vehículos tienen, en todo momento, sus frenos en tan buen estado que hagan posible el control individual de la velocidad, especialmente en caso de peligro?

La complejidad del problema que dejamos expuesto ha hecho que las leyes especiales sobre circulación adopten un criterio, en cierto modo ecléctico, por virtud del cual mientras, de un lado, imponen al conductor el dominio constante de la velocidad, de otro lado, regulan ésta marcándole límites fijos y adaptándola a las posibilidades de riesgo, o sea a las condiciones y circunstancias de la vía.

El Código de la Ruta vigente en Francia desde el 20 de Agosto de 1939 y modificado por el Decreto de 12 de Enero de 1948, contiene, en primer término, un llamado a la moderación de los conductores:

**“Art. 8. (Velocidad).— Los conductores de cualquier clase de vehículos, de animales de tiro, de carga o de silla o de animales en general, deben conducir siempre en forma moderada al atravesar aglomeraciones y cuando el camino no esté perfectamente libre o la visibilidad no sea muy buena”.**

El propio código otorga luego al conductor el dominio de la velocidad y limita ésta en términos de discreto casuismo:

**“Art. 31. Parág. 1.— Sin perjuicio de las responsabilidades en que pueda incurrir por razón de los daños causados a las personas, a los animales, a las cosas o a la vía misma, todo conductor de automóvil DEBE SER CONSTANTEMENTE EL DUEÑO DE SU VELOCIDAD. El conductor está obligado no solamente a reducir la velocidad al límite autorizado para las vías públicas, sobre cuyo uso los prefectos y los alcaldes tienen poder para dictar prescripciones especiales de conformidad con el art. 62 del presente decreto, sino a moderar, y aún a detener, la marcha cada vez que el vehículo, en razón de las circunstancias o de la disposición de los lugares, pueda ser causa de accidente, perturbación o paralización de la circulación, especialmente en las aglomeraciones, en las curvas, declives muy pronunciados, caminos bordeados de casas habitación, pasos estrechos y obstruidos, encrucijadas, sea al tiempo de cruzar o adelantar, o cuando, en la vía pública, las bestias de tiro, carga o silla o el ganado montado o conducido por personas evidencien, a su aproximación, signos de terror”.**

**“Parág. 2.— Para cruzar o adelantar una tropa militar o una formación de automóviles, todo conductor de automóvil debe reducir la velocidad tanto como las circunstancias lo exijan y, en ningún caso, sobrepasar la velocidad de 30 kilómetros por hora.**

**"Parág. 3.—** La velocidad de los automóviles debe ser igualmente reducida a partir de la puesta del sol y en los días de niebla.

**"Parág. 4.—** Los vehículos cuyo peso total de carga, comprendido el remolque, sea superior a 3,000 Kgs., están obligados a no sobrepasar las velocidades máximas fijadas por decreto especial dado por el Ministerio de Trabajos públicos y de Transportes y por el Ministerio del Interior, de acuerdo con los informes de la comisión central de automóviles y de la circulación general.

**"Parág. 5.—** Los vehículos cuya carrocería o carga sobrepase los 2.20 m. de ancho o los 8 m. de largo, comprendidos los remolques, están obligados a limitar la velocidad en los términos fijados por decreto del Ministerio de Trabajos públicos y del Ministerio del Interior, de acuerdo con los informes de la comisión central de automóviles y de la circulación general".

Sistema semejante sigue el Código español de la Circulación, que supera en casuismo al francés en cuanto a los deberes de moderación y prudencia que impone al conductor, a quien reconoce, "en todo momento", el dominio "del movimiento" de su vehículo:

**"Art. 17 (Velocidad).—** Los conductores de vehículos deben ser dueños, en todo momento, del movimiento de los mismos, y están obligados a moderar la marcha y, si preciso fuera, a detenerla, en donde lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la velocidad o de los propios vehículos, prudencialmente, lo impongan, para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios, y, especialmente, en las siguientes ocasiones:

- a) En las aglomeraciones de cualquier clase y en los lugares de tráfico complejo, principalmente si circulan en mayor número los vehículos de marcha lenta; en los caminos con viviendas próximas a los bordes; al acercarse a hatos, rebaños, recuas o animales de tiro, silla o de carga que dieran muestras de espanto.
- b) En las zonas de las vías públicas que presenten cruces, estrechamientos y pasos a nivel.
- c) En las proximidades de curvas o cambios de rasante que limiten o impidan la visibilidad.
- d) En los cruces con otros vehículos efectuados por la noche.
- e) Cuando el afirmado o la superficie de rodadura se halle mojado, en mal estado de conservación o de limpieza, y pueda salpicarse lodo o proyectarse guijarros sobre los demás vehículos o viandantes.
- f) En los casos de niebla densa o copiosa lluvia y al anochecer.



- g) La velocidad debe reducirse a la equivalente a la del paso del hombre cuando, por exigencias de la circulación, tenga que pasar rozando las aceras, en los mercados, y en las proximidades de las Escuelas, a las horas de entrada y salida de los alumnos.

En todos estos casos, los conductores deben conservar el lado derecho y anunciar su presencia, extremando las precauciones en tanto no se hayan cerciorado de que la vía se encuentra libre.

Las infracciones se castigarán con multa de 10 pesetas”.

Complementan estos dispositivos las reglas en las que el código español fija y regula las velocidades máximas a que deben circular los automóviles:

“Art. 93. Velocidad.— Las máximas velocidades a que deben circular los automóviles dotados de llantas neumáticas en todas sus ruedas, destinados al transporte de objetos y mercancías, cuyo peso total en carga exceda de 3.500 kilogramos, serán las siguientes:

De 3.501 a 4.500 kilogramos, 80 kilómetros por hora.

De 4501 a 8000 kilogramos, 60 kilómetros por hora.

De 8.001 kilogramos en adelante, 40 kilómetros por hora.

Si los vehículos están dotados en todas o en algunas de sus ruedas de llantas de caucho macizo o metálicas, las velocidades indicadas se reducirán a la mitad.

“Art. 94.— Las máximas velocidades de marcha a que deben circular los automóviles tractores que lleven un solo vehículo remolcado, serán las fijadas en el artículo anterior, según el peso en carga correspondiente; entendiéndose que para determinar este peso se sumarán los del vehículo tractor y del remolque, teniéndose también en cuenta la clase de llantas de que uno y otro vayan dotados.

Si el peso, en vacío, del vehículo remolcado no excediese de una mitad del peso en vacío del tractor, no se tendrá en cuenta el peso del remolcado a los efectos de la limitación de la velocidad máxima, y en este caso pueden ambos vehículos circular a la velocidad máxima correspondiente al tractor solo, según el cuadro anterior; todo ello salvo lo que para los transportes con remolque se determina en los artículos 255 y 356.

Las infracciones se castigarán con 5 pesetas de multa, la primera vez, y con 25 pesetas la segunda.

“Art. 95.— En los cruces de caminos cuya visibilidad sea prácticamente nula, deben los automóviles de todas clases marchar a velocidad inferior a la de 40 kilómetros por hora.

En los cambios de rasantes que oculten rápidamente la continuación de la carretera, la velocidad no excederá de la indicada en el párrafo anterior, desde el momento en que el vehículo se encuentre a distancia menor de 100 metros del punto de cambio de rasante.

Las infracciones contra estas reglas se castigarán con multa de 10 pesetas”.

El *Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina*, vigente desde el 10 de Junio de 1945, recoge el principio de *dominio de la velocidad* en forma que parece redundante, a fuerza de ser claro y explícito:

“Art. 65.— Dominio sobre el vehículo: Todo conductor de vehículo o cabalgadura debe guiarlo en forma que tenga **PLENO DOMINIO** sobre él, de acuerdo con el ancho del camino o calle, densidad del tránsito, señalamiento, estado del tiempo, visibilidad y demás condiciones del camino o calle, así como también la mayor o menor urbanización de la zona.

Art. 66.— Precauciones Generales: El conductor deberá tener siempre presente que la velocidad máxima impresa a su vehículo no debe significar un peligro para sí mismo, para los otros ocupantes del vehículo y para todos los usuarios y vecinos de la vía pública, así como para los otros vehículos y animales que transiten por ella.

Art. 67.— Precauciones Especiales: Sin perjuicio de las responsabilidades en que pueda incurrirse en razón de los daños causados a las personas o a los animales, a las cosas o a los bienes del dominio público o privado, el conductor debe conservar en todo momento el **MÁS ABSOLUTO DOMINIO DEL VEHICULO**. No sólo ha de reducir la velocidad para conformarse a lo estrictamente dispuesto en este reglamento, sino que deberá extremar tal precaución, y aún detener por completo el movimiento, cada vez que su vehículo, en razón de las circunstancias o de la disposición del lugar, pueda ser causa de accidentes, de desorden o de molestia para el tránsito, en especial en la proximidad de zona urbana, enrocada, curvas, puentes, lugares estrechos, pasos a nivel, caseríos, escuelas, iglesias, lugares muy concurridos, proximidad de peatones o ciclistas o se adviertan animales que manifiesten signos de temor”.

En cuanto al límite de la velocidad de los vehículos automotores el reglamento argentino trae una interesante clasificación de cuatro términos: “velocidad precaucional” (40 km./h. como máximo); “velocidad común” (80 km./h.); “velocidad excepcional” (más de 85 km./h.); “velocidad peligrosa” (superior a las indicadas).

NO SE PRESTA A DOMICILIO

El Art. 69 de este reglamento regula estos tipos de velocidad de la siguiente manera:

**“Art. 69.— Límite de velocidades para automotores:** Se considerará “velocidad precaucional” la de 40 kilómetros por hora como máximo y deberá ser observada en toda circunstancia en que así lo disponga este reglamento, y en las zonas urbanas cuando no existan disposiciones o letreros que prescriban o autoricen expresamente otra velocidad.

En los caminos se considerará como “velocidad común” la de 80 kilómetros por hora y podrá ser desarrollada cuando las circunstancias lo permitan, por los vehículos automotores, excepto camiones con más de 3000 kilogramos de carga útil, cargados.

Se considerarán como “velocidades excepcionales” las siguientes:

- a) Para camiones con más de 3000 kilogramos de carga útil, cargados: 65 kilómetros por hora;
- b) Para vehículos del servicio público de pasajeros o carga y camiones en general no incluidos en a): 85 kilómetros por hora;
- c) Para los demás vehículos: más de 85 kilómetros por hora;

Las “velocidades excepcionales” sólo podrán desarrollarse en camino pavimentado, en campo abierto donde el tránsito sea reducido y las condiciones de visibilidad sean buenas. Además, los vehículos deberán estar en óptimas condiciones mecánicas y sus cámaras y cubiertas en perfecto estado.

El desarrollo de velocidades superiores a las indicadas para cada caso en el presente Título, significará que su autor ha desarrollado una “velocidad peligrosa” y constituye una falta contra la seguridad de las personas que se castigará como tal. En caso de accidente, la responsabilidad recaerá sobre el conductor que haya transitado desarrollando una “velocidad peligrosa”.

El Reglamento General de Tránsito vigente en el Perú desde el 15 de Noviembre de 1941 —casuista en limitaciones horarias, pero deficiente en previsiones— ignora el principio de dominio de la velocidad por el conductor y en su lugar establece, dentro del régimen de regulación legal, la prohibición de conducir “a velocidad mayor que la que, dadas las condiciones de la vía, debe ser considerada como razonable y prudente”, sancionando la que exceda los límites reglamentarios por ser contraria a este principio de *razón y prudencia*.

**“Art. 59.— Restricciones a las velocidades:**

- a) Ninguna persona manejará un vehículo en la vía pública a velocidad mayor de la que debe ser considerada como razo-

NO SE PRESTA A DOMICILIO

nable y prudente para poder controlar dentro de las condiciones existentes, tales como: ancho de la vía, topografía del terreno, volumen del tránsito, señalación, estado de tiempo, visibilidad u otros peligros potenciales.

- b) Donde no existen las condiciones especiales enumeradas en el inciso anterior, las velocidades reglamentarias serán las siguientes, para el período de tiempo comprendido entre media hora antes de la salida del sol hasta media hora después de la puesta del sol. Fuera de estas horas las velocidades serán reducidas y controladas en forma compatible con la seguridad colectiva:
- 1) 35 kilómetros por hora, en las zonas comerciales.
  - 2) 45 kilómetros por hora en las zonas residenciales.
  - 3) 75 kilómetros por hora en avenidas interurbanas y zonas no designadas fuera de los sectores urbanos.
  - 4) Más de 75 kilómetros por hora, en zonas totalmente despobladas.
  - 5) 20 kilómetros por hora, al cruzar intersecciones de zonas comerciales, residenciales y donde existen rieles para el tranvía o ferrocarril.
  - 6) 30 kilómetros por hora, en calles donde existen escuelas.
  - 7) 25 kilómetros por hora, en calles congestionadas.
  - 8) 25 kilómetros por hora, al ingresar a un puente.
  - 9) 15 kilómetros por hora, al voltear esquinas.
  - 10) 10 kilómetros por hora, al cruzar zonas de seguridad.
  - 11) 45 kilómetros por hora, en parques y paseos.
- c) Cualquier velocidad, en exceso de lo que se deja establecido, será considerada como no razonable ni prudente, y, por lo tanto, sujeta a las sanciones establecidas en este Reglamento.
- d) Además, los conductores de vehículos están obligados a reducir sus velocidades, tanto como les sea posible, cuando se acerquen o crucen intersecciones, pasos a nivel, cuevas o túneles; recorran caminos angostos o zigzagueantes; existan peligros especiales con respecto a los peatones o vehículos, y por razones del tiempo o condiciones especiales del camino.

Ofrece este reglamento una novedad: además de regular la máxima, prohíbe la velocidad mínima, conminándola con penas.

“Art. 61º— Velocidad mínima.

- a) Ninguna persona podrá conducir un vehículo a velocidad tan reducida que impida el libre tránsito de otros vehículos; excepto cuando la reducción de la velocidad sea necesaria, por razones de seguridad pública o por dar cumplimiento a lo dispuesto en este Reglamento.
- b) Todo conductor de vehículo que contravenga lo dispuesto en el inciso anterior será considerado como infractor.

Aunque el establecimiento de velocidades máximas y la represión a título contravencional del exceso de las mismas, constituyen nada más que un llamado a la prudencia del conductor y sirven de bien poco a los fines de la prevención general, conviene de todos modos mantener esa regulación obligando a los conductores a disciplinar la velocidad de sus vehículos.

Pero conviene también conceder al conductor, explícitamente, el dominio de la velocidad no sólo dentro de los límites de la regulación legal, sino más allá de ellos, de manera que en las amplias y bien conservadas carreteras, donde el tráfico se desenvuelve en un solo sentido, pueda guiar a velocidades no limitadas, siempre que no corra peligro la seguridad de las personas, teniendo presente la regla fijada por la experiencia, a saber, que *el exceso está en relación con el peligro* (32).

#### 8.— LA POLICÍA DE TRÁNSITO, FACTOR PREVENCIONAL.

Una policía de tránsito atinada, alerta, dúctil, ecuánime, es factor ponderable en la prevención de riesgos y accidentes. Tanto mayor será su éxito cuanto más efectivo sea su dominio sobre aquellos hechos o fenómenos que constituyen los puntos vulnerables de la circulación. Una policía injusta provoca resentimiento, desobediencia e inseguridad, sobre todo en el conductor profesional. Una policía negligente estimula la negligencia y la impericia de los malos conductores y puede ser causa indirecta de colisiones y atropellos. Una policía inepta perturba el tráfico e introduce desorden en la circulación.

#### 9.— EDUCACIÓN DEL PEATÓN.

Capítulo aparte merece la educación del peatón, factor preventivo de tanta importancia, que Vervaeck y De Craene afirman que una buena educación del público y una reglamentación oportuna de la circulación pueden evitar en mucho el riesgo de los accidentes (33).

Se ha calculado que, por lo menos, un 25% de los accidentes ocurridos en Lima, Callao y Balnearios, se deben a la imprudencia, descuido o ignorancia de los peatones. Podemos repetir con Cuello Calón, que "todos los días vemos personas que cruzan las calles de intenso tráfico, en las horas de mayor circulación, leyendo tranquilamente su periódico, o alocados que se lanzan a pasar, sorteando automóviles y camiones que marchan veloces, o turbas de chiquillos frenéticos y arrebatados que juegan al fútbol en la calzada" (34), (35).

(32) Este es el principio fijado por el reglamento argentino de tránsito al admitir la velocidad de tipo "excepcional" (más de 85 km./h.) (art. 69).

(33) VERVAECK y DE CRAENE.— L'examen systématique au point de vue de l'ivresse des auteurs d'accidents graves de roulage.—<sup>1</sup> Revue de Droit Pénal et de Criminologie, 17 Année, N° 5, 1937.<sup>11</sup>

(34) EUGENIO CUELLO CALÓN.— "Ley Penal del automóvil, pág. 25.— Edit. Bosch, Barcelona, 1950."<sup>11</sup>

(35) "El Comercio", de Lima, decía no ha mucho a este respecto: "El tránsito de peatones es lo más deplorable y desorganizado que tiene Lima. Existen factores que contribuyen a dificultar las campañas de educación para los transeúntes, que de tiempo en

El peatón atropellado, que protesta ante los tribunales de haber sido víctima de un conductor que marchaba a velocidad excesiva, hace de su caso un enfoque casi siempre unilateral. Procede así el peatón por apasionamiento, por error o por justificado interés y también porque, frente al derecho del conductor, no se cree obligado a nada. Si la ley disciplina la circulación, imponiendo al conductor el deber de ser cauteloso y prudente y conminándolo con penas cuando incumple ese deber, ello no significa que el peatón no se halle también obligado a observar determinadas reglas de conducta. En las relaciones jurídicas creadas por el automovilismo, el peatón tiene derechos, pero también tiene deberes. Y así como existe el principio de "prioridad del paso para los peatones", funciona también el principio de "prioridad del paso para los vehículos". Como dice Borettini, la libertad del peatón debe ser medida de acuerdo con las exigencias del tráfico y de la civilización, en vez de considerarla como un privilegio (36).

El hecho de que la ley omita regular la circulación de peatones (37), no significa que cualquier comportamiento de éstos en la vía pública, contrario a la norma de convivencia civil, quedará justificado por el hecho de tener el conductor el dominio de la velocidad de su vehículo. Proponer esta justificación sería no sólo una pretensión inaceptable, sino algo injusto. Después de todo, si contra el peatón no existe una sanción jurídica, existe siempre la sanción natural del riesgo y del daño que su imprudencia puede acarrearle.

Dadas las condiciones de la convivencia social en lo relativo a la circulación de autovehículos, al peatón le incumbe hacer uso de la habitual prudencia de un buen padre de familia para prevenir eventuales y previsibles daños y a fin de que los conductores puedan lograr una perfecta ecuación entre sus deberes y sus derechos. El conductor tiene

---

tiempo se llevan a cabo en la capital. Uno de ellos es la afluencia de provincianos, de escasa cultura, que por no estar habituados a enfrentarse a la gran circulación de vehículos, carecen del sentido de peligro y de previsión. Otra causa la constituyen los malos hábitos, cada vez más riesgosos, como el de atravesar la calzada, sorteando los automóviles, cuando el semáforo marca luz verde (esto es, cuando el tráfico está cerrado para los peatones); o el de hacerlo por un lugar que no es el reglamentario, actos que quedan sin sanción por falta de vigilancia policial".

(36) ADELMO BORETTINI, op. cit.

(37) El R. G. de T., vigente en el Perú, regula esta circulación otorgando al peatón un trato privilegiado. El principio general que concede a éste "el derecho de paso, sobre cualquier vehículo, en las intersecciones de las calles donde no existe vigilancia policial, semáforos u otras señales oficiales de control del tránsito que adviertan lo contrario" (art. 91), sufre algunas restricciones allí donde el reglamento impone al peatón el deber de abstenerse de "cruzar la calzada en mitad de la calle"; de "cruzar las intersecciones en forma diagonal"; de "transitar en las calzadas de las calles donde no existen aceras" (arts. 94, 95 y 96); de "cruzar una calle o intersección de calles en donde no existe vigilancia policial, semáforos u otras señales oficiales de control, ante la presencia de un vehículo en marcha que se aproxima y que se encuentre a menos de treinta metros de distancia" (art. 92). A pesar de este último principio restrictivo, el reglamento hace responsable al conductor por el accidente ocasionado al peatón en las circunstancias vistas, salvo que se pruebe la culpabilidad del accidentado. (art. 93). En todo caso, abiertas las investigaciones para establecer las responsabilidades "por el atropello que ocurra al peatón que cruza la calzada", el conductor del vehículo causante del atropello estará obligado a probar que no pudo evitar el accidente". (art. 109).

el derecho de moverse a aquella razonable velocidad para la cual el Estado le ha consentido servirse de un determinado medio de transporte, y tiene asimismo derecho a no ser impedido por la negligencia o imprudencia de otro (38).

Hay que educar al viandante —por medio del cine, de la radio, en la calle misma— para que asimile y observe las reglas del tráfico, y cuando su conducta sea negligente, hay que hacerlo objeto por lo menos de una reprimenda. Especialmente a los niños de las escuelas debe dárseles una educación que les enseñe a eludir los peligros del tránsito, tal como se hace en Inglaterra donde los propios agentes del tráfico se encargan de esta enseñanza (39).

#### 10.— LEGISLACIÓN Y PREVENCIÓN.

Sería grave error creer que una legislación draconiana y una represión implacable constituyen la panacea capaz de hacer bajar, en forma sensible, la curva de los accidentes. El problema es en realidad complejo y su solución depende, en gran medida, de las cualidades morales del usuario de la ruta y de la manera como éste conciba sus deberes para con el prójimo. La mayoría de los accidentes de tránsito *se deben a la falta de atención o al descuido del conductor, que no ignora, sino que conoce perfectamente las prescripciones reglamentarias que contraviene*. El comportamiento correcto del conductor es en principio una cuestión psicológica y moral (40). El conductor ideal —afirma Repond de Montheg— es aquel que, moralmente, es tan incapaz de adelantarse a otro vehículo en una curva, como de robar o matar (41). Si las leyes de la circulación no son ratificadas y aprobadas por la conciencia moral del usuario de la ruta, éste no tendrá ningún escrúpulo en dejar de observarlas.

De todos modos, una buena legislación es necesaria tanto para regular el tránsito como para prevenir accidentes. En el Perú hace falta un Código de la Circulación que salve las omisiones del actual reglamento y brinde a las autoridades del ramo fórmulas claras y aplicables, dejando al código penal la disciplina de los delitos provocados por la actividad automovilística. Dicho Código —caso de que llegue a adoptarse— deberá contener una recomendación tan importante como la del art. 5 del Proyecto de 4 de Febrero de 1949, formulado por la *Convention Internationale de Transports Automobils*:

(38) ADELMO BORETTINI, *op. cit.*

(39) El Código de la Circulación de España dispone en su art. 7º que en las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, se enseñe obligatoriamente a los alumnos "las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su observancia, advirtiéndoles los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc."

(40) ANDRE BUSSY.— *op. cit.*

(41) *Cit. p. ANDRE BUSSY, op. cit.*

**Art. 5º— “Los conductores, ciclistas, peatones y demás usuarios de la ruta, deben comportarse de manera que no constituyan peligro ni estorbo para la circulación, y procurar no causar daños a las personas ni a las propiedades públicas o privadas”.**

Una cláusula general como ésta, tiene —según Bussy— entre otras ventajas, la de expresar el sentido en que las reglas de la circulación deben ser interpretadas; la de evitar los abusos provenientes de una aplicación demasiado esquemática de las reglas del tránsito, y la de facilitar la solución de los casos bizarros que la circulación suele ofrecer y que no entran en las previsiones de las reglas vigentes (42).

#### 11.— LA JUSTICIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Son también factores de prevención no desdeñables, una buena administración de la justicia del tránsito y una fiel ejecución de las penas justas y adecuadas que ella está obligada a imponer. Sea que funcionen exclusivamente los llamados Juzgados Administrativos de Tráfico, sea que la competencia de éstos se reduzca a las contravenciones y que de los delitos creados por la nueva legislación conozcan los jueces penales comunes, debe ser norma de unos y otros hacer recta justicia y regular la pena de acuerdo con la peligrosidad del contraventor o delincuente, autor de un accidente automovilístico, limitando en lo posible el otorgamiento de la libertad provisional, amparo seguro de la impunidad del mal conductor, que en la facilidad y eficacia del recurso encuentra estímulo para la reincidencia.

#### 12.— LAS CARRETERAS Y LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES

Por último, al mal estado de las carreteras hay que cargarle un cierto número de accidentes. El hecho de que las estadísticas no mencionen esta causa no significa su inexistencia. La prensa local suele dar cuenta de volcaduras y otros percances debidos a la destrucción o desgaste del plan de las carreteras; a la ausencia de pretilas en curvas peligrosas o en rutas flanqueadas por barrancos; al inconveniente trazo de ciertas autovías; a la falta de cunetas que den salida a las aguas de las lluvias, etc., etc. Una política de obras públicas que atienda al perfeccionamiento y buena conservación de la red caminera será factor importante en orden a la prevención de un cierto número de accidentes de tránsito.

(42) ANDRE BUSSY, op. cit.



## IV

## EL DELITO DE "FUGA Y OMISION DE SOCORRO A LAS VICTIMAS DE UN ACCIDENTE"

## 1.— EL DELITO DE "FUGA": LA FÓRMULA FRANCESA.

La figura más antigua y de mayor relieve entre los delitos provocados por el desarrollo del automovilismo, es la del llamado delito de "fuga". Esta figura —de profunda raíz ética— apareció primero en las leyes especiales de tránsito que reprimían al conductor de un vehículo, que después de haber provocado un accidente, se daba a la fuga, dejando abandonada a la víctima y en la imposibilidad de identificarlo para el efecto de establecer las responsabilidades penal y civil.

La fuga del delincuente —salvo el caso de la evasión de presos— no había sido hasta ahora reprimida como delito, ya que al que delinque se le reconoce tácitamente el derecho a sustraerse a la captura y enjuiciamiento, sin que esta conducta evasiva constituya agravante. Pero la primera fuga del conductor después del accidente causado por él, impresionó de manera tan viva la conciencia pública en los días mismos en que el automovilismo comenzaba a desarrollarse, que el "delito de fuga" adquirió fácilmente autonomía como expresión de política criminal. Y aún cuando el deber de socorro inmediato y su omisión no entraron expresamente en la composición de la nueva figura, que por ello resulta de alcance limitado, es indudable que el pensamiento original fué no sólo sancionar una omisión favorecedora de la impunidad del agente, sino poner al conductor frente a su víctima para que, de acuerdo con su conciencia moral, cumpliera el deber esperado, el de prestarle asistencia, deber que la ley no se atrevió entonces a exigir bajo amenaza penal.

La más antigua de las leyes que reprimen el delito de "fuga" es la ley francesa de 17 de Julio de 1908:

**"ARTICULO UNICO:** El conductor de un vehículo que, a sabiendas de que éste acaba de causar o de ocasionar un accidente, no se detenga y trate de escapar a la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con prisión de 10 días a dos meses, sin perjuicio de las penas aplicables a los crímenes y delitos concurrentes.

En los casos en que hubiere lugar, además, a la aplicación de los arts. 319 y 320 del C. P., las penas previstas en éstos serán dobladas. Son aplicables al delito previsto en la presente ley las disposiciones del art. 463 del C.P."

De acuerdo con este texto legal la doctrina francesa exige como elementos típicos del delito de fuga:

- 1º—Que se haya producido un accidente;
- 2º—Que el accidente haya sido causado u ocasionado por un "vehículo", expresión que comprende cualquier clase de vehículos, a saber: automóviles, coches de punto, bicicletas, etc.;
- 3º—Que el conductor tenga conocimiento del accidente, porque si, al pasar, engancha a otro vehículo sin darse cuenta del accidente causado por él, no le será exigido el deber de detenerse;
- 4º—Que, a pesar de dicho conocimiento, no se haya detenido. El conductor que se detiene unos metros más allá del lugar del accidente, por una avería en su máquina o por un obstáculo o impedimento insuperable, será de todos modos punible. La detención ha de ser un acto voluntario (1).

## 2.— EL DELITO DE "FUGA Y OMISIÓN DE SOCORRO".

La omisión de socorro a la víctima de un accidente, consecuencia de la fuga del conductor que acaba de causarlo, ofende en tan subido grado el sentido de solidaridad humana y pone de manifiesto una carencia de altruismo tan absoluta, que ha sido menester exigir, bajo la incriminación de un nuevo título de delito, el *deber jurídico de asistencia*. Este deber, que tiene fuerza imperativa legal, no dimana de la *causa* del accidente, sino del *hecho* del accidente que ha puesto a dos sujetos en la relación atropellador-atropellado.

### a) La fórmula alemana.

La Ley alemana sobre Tráfico de Vehículos de Motor, de 3 de Marzo de 1909, que al recoger esta doctrina asocia la *fuga* a la *omisión de asistencia* (abandono) para configurar un solo delito, tiene un sentido más humano y cabal que la ley francesa, según puede verse de su texto:

**"El conductor de un vehículo de motor que después de un accidente (art. 7) procure sustraerse, mediante la fuga, a la identificación de su vehículo y persona, será castigado con multa hasta un máximo de doscientos marcos o con prisión de dos meses. El mismo quedará, sin embargo, libre de pena, si, a más tardar, el día subsiguiente al accidente diere aviso a una autoridad policial y efectuare la identificación del vehículo y de su persona.**

**El conductor de un vehículo de motor que abandonare intencionalmente a una persona herida en el accidente, la cual se**

(1) JURIS-CLASSEUR PENAL.— Du Delit de fuit.— Appendice aux articles 319-320 C.P., Vol. II, p. 1. Editions Techniques, S.A. Paris, 1937.

encontrare desvalida y sin posibilidad de conseguir auxilio, será castigado con prisión hasta un máximo de seis meses.

Mediando circunstancias atenuantes, podrá fijarse la pena de multa en un máximo de trescientos marcos”.

b) La fórmula italiana.

En este sistema se inspira el Código italiano de la Ruta, de 1933, cuyo art. 34 dispone en fórmula disyuntiva:

“Sin perjuicio de las penas establecidas en el Código penal, el conductor de un vehículo que habiendo atropellado a una persona, se hubiere dado a la fuga o hubiere dejado sin auxilio a la persona atropellada, será reprimido con multa de quinientas a tres mil liras o con arresto hasta un máximo de seis meses, o con ambas penas simultáneamente. Si la colisión hubiese causado la muerte o lesiones a la persona atropellada, las penas previstas en el Código penal no podrán ser inferiores a la mitad del máximo. En los casos previstos en las disposiciones precedentes se dispondrá el retiro del permiso para conducir automóviles por un tiempo no inferior a dos meses. Si se trata de una persona que ejerce el oficio de conductor, para el cual se requiere un permiso especial, éste será retirado por un período de tiempo no inferior a tres meses. Si el conductor hubiese detenido la marcha de su vehículo y prestado auxilio a la persona atropellada, no será sometido al arresto preventivo previsto en las leyes vigentes para el caso de delito “in fraganti”, y las penas a aplicarse por disposición del Código penal podrán ser reducidas en un tercio”.

La doctrina italiana tiende a distinguir entre el *delito de fuga* y el *delito de omisión de socorro*.

Por el *delito de fuga* el actor se propone evitar la identificación de su vehículo y de su persona, a fin de evadir las consecuencias legales del accidente.

En el *delito de omisión de asistencia* el agente omite un deber de solidaridad humana: el de socorrer a la víctima del accidente.

Puede ocurrir que el conductor, después del accidente, se detenga, y luego de dar sus señas, se ponga en marcha sin prestar socorro a las víctimas. En tal caso se dará el *delito de omisión de socorro*, más no el de *fuga*.

Puede ocurrir, también, que el conductor, después de haberse cerciorado que el atropellado no tiene necesidad de ayuda, por haber salido ileso, se ponga en marcha sin dar sus señas personales. En este caso no habrá *delito de omisión de asistencia*, pero sí de *fuga*.

## c) La legislación de tránsito americana.

En los Estados Unidos de Norte América son muchas las leyes estatales de tránsito que tienen dispositivos como éste, que rige en el Estado de Delaware (Art. 5º, Tít. I, Sec. 107):

**"En caso de accidente de tránsito del cual resultare muerte o lesiones de una o más personas o cualquier daño en las cosas, el conductor de cualquier vehículo estará obligado a detenerse, prestar la asistencia del caso y dar al conductor del otro vehículo sus señas personales, el número de registro del carro y el de su brevete".**

El art. 141 de la Ley de Tránsito vigente en el Estado de California, precisa más aún el deber de asistencia:

**"Asimismo (el conductor) deberá prestar a las personas mencionadas toda la asistencia que fuese necesaria, incluso el transporte de ellas a donde un médico cirujano para su tratamiento médico quirúrgico, cuando tal tratamiento fuese necesario o le fuese requerido por la persona atropellada o por cualquiera de los ocupantes del vehículo con el cual hubiese chocado".**

## 3.— EL DELITO DE FUGA Y OMISIÓN DE SOCORRO EN LOS CÓDIGOS PENALES.

La figura del delito de "fuga y omisión de socorro a las víctimas de un accidente" abunda en las leyes especiales de tránsito, pero es muy rara en los códigos penales. Por excepción la contienen el Código Penal Federal Suizo, entre los europeos (2), y el Código de Defensa Social Cubano y el Código Penal Mejicano, entre los americanos.

## a) La fórmula suiza.

Bajo la rúbrica de *Delitos contra la vida y la integridad corporal* y con el nomen *juris* de *Omisión de socorro al herido*, el art. 128 del Código Penal Federal Suizo establece:

**"El sujeto que abandonare, sin socorrerla, a una persona a quien él hubiese herido o que hubiese resultado herida por un**

(2) El derogado Código penal español de 1928, art. 537, concebía el delito de fuga y abandono, en forma casuista e imperfecta:

**"El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien mató o lesionó por imprevisión, imprudencia o impericia, será castigado con la pena de dos meses y un día a seis meses de prisión y multa de 1.000 a 10.000 pesetas, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere por el homicidio o por las lesiones causadas".**

vehículo, por un animal de silla o de tiro, del cual él se servía, será penado con prisión o multa" (3).

El hecho de ser el C.P.F.S. el único código penal europeo que instala en su articulado el delito de omisión de socorro a la víctima de un accidente de tránsito, obliga al comentario, aunque sea breve.

Sujeto activo de este delito de omisión es el conductor que, luego de causar el accidente, omite socorrer a la víctima. Clerc, comentarista del C. P. F. S., propone aquí la siguiente cuestión: Si yo salgo en automóvil con mi chofer y éste atropella a un peatón ¿a quién incumbe el deber de prestar socorro?, ¿al propietario del vehículo o al conductor del mismo? Clerc opina que es al conductor, por ser éste el que tiene el deber y la posibilidad material de detener el vehículo. El propietario que se abstiene de socorrer no será delincuente (4), (5). Lo será, en cambio, pero bajo otro título de delito (omisión de auxilio a una persona en estado de peligro), el testigo del accidente que no presta socorro a la persona herida, que se encuentra en estado de peligro. Es de advertir que esta omisión, punible según la ley peruana (C.P. art. 183), no constituye conducta delictuosa para el C.P.F.S., del cual se halla ausente este tipo de delito (6).

El bien jurídico que la ley tutela en este caso es la vida y la salud de las personas heridas en un accidente de tránsito, contra la omisión de auxilio por el causante de la lesión. Podría decirse que la tutela alcanza también a la norma de convivencia civil, que impone deberes sociales y morales de mútua asistencia, constitutivos de verdaderas obligaciones jurídicas, exigibles con mayor rigor a los conductores causantes de accidentes, y cuya inobservancia debe ser sancionada.

Considerada la infracción desde el punto de vista de las consecuencias que para la salud o la vida del herido pueden derivarse de la

(3) El delito de "omisión de socorro al herido" se halla también previsto en el art. 69 de la Ley del Automóvil, disposición que tiene carácter subsidiario (art. 65. L.A.). Las fórmulas de estos dos textos legales difieren algo del texto del art. 69 bis) aprobado por la Comisión d' Experts en las deliberaciones de 1912 (Septiembre-Octubre). Este texto, que no figura en el Anteproyecto de 1916, dice:

"El automovilista, el conductor de un vehículo cualquiera, el ciclista o el jinete que abandone, sin prestarle asistencia, a una persona herida por él, en esta calidad, será reprimida, etc..." (V. Procés-verbal de la Deuxieme Commission d' Experts —Vol. II, pag. 535).

(4) FRANCOIS CLERC.— Cours élémentaire sur le Code penal suisse. Partie Speciale, T. I, pag. 87.

(5) Creo yo que el deber de asistencia es exigible a ambos y que el propietario no debe ser indiferente, por ser él el que se servía del vehículo en el momento en que se produjo el atropello.

(6) CLERC recuerda que los autores del C.P.F.S. pensaron reprimir al que no presta socorro a quien yace en mitad de la vía o se encuentra en estado de inconsciencia, víctima de un accidente. Mas el Parlamento respondió negativamente expresando que el deber de asistencia en estos casos, es más de orden moral que de orden jurídico (Francois Clerc, op. cit., pág. 88).

Este comportamiento egoísta es sancionado por la ley francesa de 25 de Octubre de 1941, que reprime con prisión de 1 a 5 años y multa de 500 a 5.000 francos al que omite prestar socorro a una persona en peligro.

omisión de asistencia, el delito es *delito de peligro*; pero si se le mira desde el punto de vista de la violación del deber de asistencia, el delito es *delito de daño*.

Tratándose de un delito de omisión hay que ver cuál es la acción esperada que no se ejecuta. La omisión —como dice Mezger— no es un simple *no hacer*, sino un *no hacer algo* que la ley manda hacer. Aún haciendo *algo distinto* de lo que la ley impone, se puede incurrir en omisión. En estos delitos el sujeto infringe un *mandato*, y la ley lo reprime por no haber hecho lo que debía haber realizado. Sólo la acción esperada hace surgir la omisión en sentido jurídico, y la omisión es antijurídica solamente cuando la acción esperada es también exigida por el derecho. El Derecho penal no tiene interés alguno respecto de acciones esperadas, pero no exigidas, ni en sus correspondientes omisiones (7). En el presente caso, el delito es típico porque la acción esperada puede deducirse inmediatamente del tipo penal en examen.

El elemento objetivo del delito consiste en el *abandono de la persona herida por mano del agente* o en el *abandono del sujeto lesionado en una ocurrencia de tránsito* en que intervino el omiso. Esta doble omisión tiene sus respectivos presupuestos: el de la primera hipótesis es un *delito de lesión*, doloso o culposo, cometido por cualquier medio que no sea un vehículo o un animal de silla o de tiro; el de la segunda es un *delito de lesión culposa* inferida con cualesquiera de estos medios mecánicos manejados por el autor (8). Aunque la ley no lo ponga expresamente, se dá aquí un tercer presupuesto, común a las dos hipótesis, el estado de peligro de la víctima, determinado por la lesión sufrida.

Habría abandono en el caso del accidente automovilístico —que es el que nos interesa— siempre que haya *violación del deber de asistencia*, que la ley suiza pone taxativamente en cabeza del conductor. La objetividad jurídica del delito reside precisamente en esta violación, en cuanto ella importa una actitud indiferente, negativa, del autor respecto de la víctima, a quien por mandato legal está obligado a socorrer.

Si hubiéramos de precisar aún más el significado del acto de abandono, diríamos que éste se da allí donde, ocurrido el accidente y producida la lesión, su consecuencia, hechos que hacen nacer la obligación de socorrer, el causante de uno y otra *no hace lo que debe hacer*, esto es, omite el deber de asistencia, dejando a la víctima en estado de peligro, infringiendo así una *norma preceptiva*.

El deber de socorrer —prestar ayuda o favorecer a la persona herida— puede cumplirse de diversas maneras. La primera de todas es la de prestar *socorro personal inmediato* al herido. Socorrer da tanto como colocar a la víctima en un ambiente de seguridad, allegando los medios y elementos que permitan conjurar, en lo posible, el estado

(7) EDMUNDO MEZGER.— Tratado de Derecho Penal, T. I, pág. 280 y sigts.

(8) No parece admisible como presupuesto una lesión que, por la entidad del daño, constituya solamente falta. Necesita socorro inmediato el herido grave, más no el herido levemente que puede valerse por sí mismo.

de peligro en que se encuentra. ¿Será suficiente para excluir el delito, que el autor dé aviso a la autoridad? Aunque la ley suiza no impone específicamente este deber, siempre que la autoridad se encuentre próxima al lugar del accidente, creo que bastará con que el herido dé ese aviso para que sea excluida la imputación de abandono. Si el conductor se aleja del lugar del accidente para ir en busca de un médico en cuya compañía regresa, o en demanda de un carro ambulancia al que hace entrega del herido, tampoco habrá abandono. Pero lo habrá si, producido el accidente en lugar poblado, el conductor omite detenerse, por suponer que no faltará quien socorra a la víctima. Esta presunción no altera la subsistencia del delito, porque el conductor, que es a quien incumbe *directa y personalmente* el deber jurídico de socorrer, está obligado, en todos los casos, a mostrar un *mínimum* de interés por la víctima en orden a obtener para ella, o proporcionarle personalmente, el *socorro posible y necesario*, dadas las circunstancias de tiempo y lugar. La ley suiza no exige este deber de modo absoluto, a cualquier persona, sino taxativamente a aquel que ha causado la herida.

La asistencia por el obligado puede carecer de objeto sólo cuando el herido es suficientemente atendido por otro; pero la presencia de terceros no exime a aquél del deber de cooperar cuando la intervención de éstos resulta insuficiente por escasez de medios o por otras razones.

El conductor está, pues, obligado a hacer siempre algo útil por el herido. Para la exclusión del delito no basta que se halle presente e inactivo al lado de la víctima, sino que es necesario que, de acuerdo con sus posibilidades, preste la asistencia que la ley le impone categóricamente como deber jurídico. Claro está que no será imputable de abandono cuando, producido el accidente en lugar despoblado, tenga que cruzarse de brazos en vista de la falta de recursos o del mal estado de su máquina que no le permite trasladar al herido.

Este deber subsiste también aún cuando el conductor no sea legalmente responsable del atropello o colisión. Si una persona —dice Clerc— se arroja bajo las ruedas de mi automóvil con ánimo suicida, estoy obligado a prestarle socorro, no en razón de mi responsabilidad —que no existe, por tratarse de un caso fortuito— sino porque el vehículo de que me servía ha sido causa del accidente (9).

Este delito es de carácter instantáneo y se consuma en el momento y lugar en que el agente omite el deber de asistencia. Para su concretización no se requiere la producción de un mayor peligro o de un daño personal. Mas si este daño se produce y consiste en la muerte de la persona lesionada, entrarán en juego las agravantes que para este caso la ley haya previsto. En todo caso, habrá concurso material con la lesión o el homicidio culposos.

El delito de "omisión de socorro al herido en un accidente de tránsito" es imputable sólo a título de dolo y no de culpa. El dolo —dolo de peligro— consiste en la voluntariedad de la omisión, o sea, en el in-

(9) CLERC, op. cit., pág. 90.

cumplimiento del deber de asistencia acompañado del conocimiento de las condiciones peligrosas en que se halla la persona herida. Si por una errónea apreciación de los hechos, el autor se aleja creyendo que la víctima no necesita socorro, será juzgado según esa suposición, si le es favorable, de acuerdo con el sistema del error de hecho en el C.P.F.S., art. 19 (10). En mi concepto el error sobre lo supérfluo del socorro no tiene influencia sobre la subsistencia de la culpabilidad.

Parece argumento deleznable aducir la perturbación del ánimo del conductor, producida por el hecho del accidente, para excluir la voluntariedad del acto de omisión y afirmar que el sujeto no fué capaz en ese momento de socorrer, o sea, que estuvo impedido de cumplir el deber de asistencia, aunque no lo estuvo para fugar. Todos los conductores que se dan a la fuga, omiten conscientemente este deber para eludir responsabilidades.

#### b) La fórmula cubana.

En el elenco de los *Delitos de Sustracción, abandono y maltrato de menores, incapacitados y desvalidos*, el art. 450 F) del Código de Defensa Social Cubano ofrece la siguiente figura:

**“En igual sanción incurrirá el automovilista, motorista o conductor de un vehículo cualquiera que dejare en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia, o conducirlo a lugar de auxilio, a la persona lesionada, sin perjuicio, desde luego, de las responsabilidades en que incurriera por el homicidio o las lesiones que hubiere causado si fuere de ellas responsable por imprudencia, imprevisión o impericia”.**

#### c) La fórmula mejicana: el delito de “atropello con abandono”.

Dentro del grupo de los *“Delitos contra la vida y la integridad corporal”*, el art. 341 del Código Penal Mexicano sanciona el *“atropello con abandono”* :

**“El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete, que deje en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia, a la persona a quien atropelló por imprudencia o accidente, será castigado con la pena de uno a dos meses de prisión”.**

El texto legal mejicano suscita el obligado comentario, tanto por su limitada comprensión cuanto por la doctrina y la jurisprudencia a que su interpretación ha dado lugar.

Vincular el deber de asistencia a sólo los *atropellos* de peatones cometidos por los conductores de automóvil, es dejar fuera del ampa-

(10) CLERC, op. cit. p. 90.



ro legal a las víctimas de los *choques* y *colisiones* automovilísticos y accidentes de otras clases, respecto de los cuales la ley mexicana no impone el *deber de asistencia*.

A esta limitación legal sigue otra, proveniente de la interpretación que la doctrina mexicana ha dado a este texto. Dos de los más conspicuos comentaristas de la parte especial del Código penal mexicano, Francisco González de la Vega y Celestino Porte Petit, mantienen el principio —enunciado por el primero y admitido por el segundo— que el delito de que se trata "no consiste en la acción de huir el chofer, sino en la situación real de desamparo en que queda la víctima" (11), (12).

El incumplimiento de la acción esperada, por parte del *atropellador*, supone casi siempre la *fuga* del mismo, salvo que, deteniendo el vehículo, el conductor se limite a contemplar fría y pasivamente el lamentable estado en que se encuentra el *atropellado*, o que por imposibilidad material éste no pueda ser socorrido. La experiencia demuestra que el *abandono* es un hecho manifiesto allí donde el autor se ha dado a la fuga, alejándose del lugar del accidente. Fuga y abandono constituyen por lo general una sola acción compleja. Sin fuga el abandono parece imposible: la detención del conductor y la asunción, por su parte, del deber de asistencia, son lo opuesto a la fuga y su consecuencia inmediata, el abandono.

Afirma González de la Vega que la objetividad del delito consiste en la situación natural de desamparo en que queda la víctima, de tal manera que si, por cualquier circunstancia, o por la intervención de terceros, el lesionado es atendido inmediatamente, no se configurará el delito (13). El propio comentarista expresa que las delegaciones del Ministerio Público incurren en error al considerar como autores de abandono de atropellados, a los conductores de vehículos que al producirse el accidente huyen del lugar de los sucesos, no obstante que en las actas se hace constar que el lesionado fué inmediatamente atendido por los servicios médicos de policía (14).

Hemos dicho al comentar el texto legal suizo —y aquí volvemos a repetirlo— que si la ley impone al conductor causante de un accidente, el deber de asistir a la víctima, este deber habrá de ser cumplido siquiera en mínima medida, para que no subsista el delito de abandono. Si éste importa una omisión, si el fundamento de los delitos de omisión es la acción esperada, y si ésta debe ser cumplida por aquel de quien la ley la reclama imperativamente —lo que significa que este deber no es transferible— el conductor que se aparta del teatro de los sucesos, sin cooperar siquiera en la asistencia del atropellado, bajo el supuesto de que, por razón del lugar y la hora del atropello, habrá gen-

(11) FRANCISCO GONZALEZ DE LA VEGA.— Derecho Penal Mexicano. T. I; Delitos contra la vida y la integridad corporal, pág. 267. México, D. F., 1944.

(12) CELESTINO PORTE PETIT.— Derecho Penal Mexicano.— Delitos contra la vida y la integridad corporal, pág. 447. Edit. Veracruzana - 1944.

(13) Ibidem.

(14) Ibidem.

te caritativa que hará por él lo que él debió hacer, infringe la norma, que en este caso es preceptiva, y se hace pasible de pena.

En el delito de omisión —según dice Mezger— faltan las dos características esenciales del hacer activo, a saber: el hacer y el querer (15). En la omisión de que se trata, el agente no hace lo que debe hacer, y, además, quiere omitir, y de hecho omite, la asistencia a la persona a quien ha atropellado. Por esto es punible, porque, pudiendo realizarla, no ha realizado la acción que se esperaba de él. Quedan, por cierto, fuera aquellos casos en que el agente no puede prestar asistencia por impedimento o imposibilidad material.

No contribuye a hacer inexistente la omisión, la asistencia prestada por terceros que espontáneamente asumen el deber omitido por otro, máxime si esta asistencia ni siquiera les fué solicitada por el legalmente obligado.

Por muy inmediato que sea el auxilio prestado por terceros, siempre habrá un lapso entre esta asistencia y la fuga del conductor responsable, durante el cual la víctima quedará abandonada, y ello será suficiente para imputar a aquél por abandono, pues el delito estará ya consumado, ya que conforme a su naturaleza es de carácter instantáneo.

En realidad, abandonar es no estar junto a la víctima en el momento inmediatamente posterior al atropello, realizando aquella conducta ordenada por la ley, que se manifiesta en una acción de socorro al herido, socorro que, como se ha visto, puede cumplirse de diversas maneras.

#### d) La fuga y el abandono como agravantes del homicidio culposo.

El art. 121, parágrafo 4º, del Código penal brasileño, aumenta la pena en un tercio, en el homicidio culposo, cuando el delito "resulta de la inobservancia de reglas técnicas de profesión, "arte u oficio", o cuando "el agente deja de prestar socorro inmediato a la víctima, no procura disminuir las consecuencias de su acto o huye para evitar la prisión en flagrante".

#### 4.— CONSIDERACIONES GENERALES.

Además de lo dicho caben todavía algunas consideraciones generales acerca del delito de "fuga y omisión de socorro".

Sea que el atropello constituya un acto imputable al conductor, sea que se trate de un acto fortuito o provocado por imprudencia del peatón, las leyes citadas mandan que, después del accidente, el autor preste asistencia a la víctima, y para el caso de que observe una conducta jurídicamente reprochable, esto es, contraria al deber jurídico impuesto por la ley, hacen de esta conducta egoísta base de la incriminación del delito de "fuga y omisión de socorro".

Si se trata de un choque de vehículos y los dos conductores creen ser, cada cual, víctima y no autor o causa del accidente, el deber de

(15) E. MEZGER, T. I, pág. 280.

asistencia será común a ambos. Y si una colisión de vehículos se produce por caso fortuito, habrá, de todos modos, como consecuencia del accidente, un deber recíproco para cada uno de los conductores: el de no ponerse en marcha hasta cerciorarse de que el conductor o los ocupantes del otro vehículo no tienen necesidad de ayuda. Esto significa, que basta que haya accidente para que surja el deber de asistencia.

Del accidente surge la presunción de peligro y la necesidad de socorro, y el consiguiente deber del conductor del vehículo, de socorrer. Es indiferente que la persona atropellada no se encuentre en peligro y que no tenga necesidad de ser socorrida. Aún en esta hipótesis habrá delito si el conductor se dá a la fuga.

Si el autor del atropello detiene la marcha de su vehículo y presta socorro a la víctima, se beneficiará con la mitigación de la pena que le corresponda como autor de un delito culposo (lesiones culposas). Si el abandono se produce en lugar deshabitado, el agente deberá sentir con mayor fuerza el deber moral y jurídico de aquella asistencia que su culpa hace necesaria. Y si se produce en lugar frecuentado, y por lo mismo hay la certeza de que el socorro no faltará, porque lo prestarán otros, será imputable de todos modos el abandono al autor del atropello que no cumpla el deber personal de asistencia, porque es a él a quien la ley le impone expresamente ese deber.

En el accidente de tránsito suelen concurrir una acción, causa del efecto lesivo, y una omisión si el agente omite el socorro debido a la víctima, acción y omisión imputables, bajo distinto título de delito. Este concurso es posible porque la "fuga y omisión de socorro" es figura autónoma, independiente de la infracción de las reglas de tránsito que haya podido dar causa al accidente y de la lesión misma. La doctrina y la jurisprudencia francesas han establecido que, en caso de homicidio o lesiones por imprudencia causados en un accidente, la "fuga" constituye circunstancia agravante de estos delitos (16).

El deber de socorro es concebible jurídicamente sólo cuando el acto productivo del accidente es imputable a título de culpa, no de dolo. No se puede imponer a quien, valiéndose de un automóvil, ha querido producir un determinado resultado dañoso, el deber de remediar las consecuencias de su acto. Claro está que, si después de un delito doloso, el agente trata de evitar las consecuencias de su acto, esa conducta posterior será tomada en cuenta para atenuar la pena.

##### 5.— DE LEGE FERENDA.

Faltando como falta en el Código penal peruano esta figura de delito, me permito sugerir la siguiente fórmula cuyo lugar estaría en el Título de los *Delitos de Exponer a peligro o abandonar personas en peligro*:

**Art. (OMISION DE SOCORRO A LAS VICTIMAS DE UN ACCIDENTE).**

**El conductor de un vehículo que con la propia acción u omisión culposa causare un accidente de tránsito y omitiere dete-**

(16) JURIS CLASSEUR PENAL, op. cit. p. 2.

nerse para prestar asistencia a las víctimas, será reprimido por esta omisión con prisión no menor de seis meses ni mayor de dos años.

La misma pena se aplicará al conductor que, en un caso fortuito, omitiera detener su vehículo para cerciorarse si el conductor del otro vehículo o sus ocupantes o el peatón atropellado, necesitan ayuda.

La pena será prisión no menor de un año si el accidente y la omisión de asistencia se produjeren en lugar deshabitado.

Estas reglas son tanto más necesarias cuanto que las únicas normas vigentes en el Perú sobre "fuga y omisión de socorro", se hallan contenidas en el Reglamento General de Tránsito que da a esta figura carácter de mera contravención.

El R. G. de T. obliga al conductor causante de un accidente o partícipe en él, y siempre que hayan resultado lesiones o muerte, a detenerse en el lugar de los sucesos, a dar su nombre, número de licencia y número de registro de su vehículo, a la persona agraviada o a la policía; a prestar auxilio a los damnificados y a informar inmediatamente por escrito a la autoridad más próxima. La omisión de estos deberes se sanciona con multa de 50 a 200 soles, a juicio de la autoridad (R. G. de T., art. 44, 45 y 46).

---

## V

## EL DELITO DE "EXCESO DE VELOCIDAD"

Otra figura que pretende adquirir categoría de delito autónomo es la de "exceso de velocidad".

## 1.— EL "EXCESO DE VELOCIDAD" COMO CONTRAVENCIÓN.

En la mayoría de las leyes sobre tránsito el exceso de velocidad, por sí solo, no constituye delito; es a lo sumo una contravención reprimida administrativamente por las autoridades encargadas del tráfico. Desde el punto de vista penal se le toma en cuenta cuando, como causa determinante de un delito culposo, constituye el elemento definidor de la culpa (1).

El sistema seguido por la legislación italiana de tránsito es ilustrativo a este respecto. El art. 36 del T.U. de 8 de diciembre de 1933, sobre circulación y tránsito, obliga a los conductores de vehículos, en general, a regular la velocidad de manera que ella no constituya peligro para la seguridad de las personas y de las cosas, ni sea causa de desorden o perturbación de la circulación. La inobservancia de esta disposición, aun cuando cree un peligro para la seguridad pública, no será punible según la norma del art. 450 de C.P. italiano (delito culposo de peligro); pero si dicha inobservancia es causa (culposa) de un desastre, se aplicará el art. 449 del mismo Código (delitos culposos de daño).

Este es el sistema que siguen aún aquellas leyes que ponen un límite a la velocidad y que reprimen a título de contravención al que sobrepasa ese límite, salvo que el exceso de velocidad determine el accidente y, a consecuencia de éste, un delito culposo de homicidio o lesiones.

El exceso de velocidad suele hallarse reprimido como contravención en algunos códigos penales. Así, el C.P. peruano, en fórmula que recuerda la del art. 599 del C.P. español de 1870, reprime al que "*co-rriere carruajes o caballos en lugares en que haya aglomeración de gente*" (art. 392, inc. 6º). Y el C.P. uruguayo sanciona al que "*en lugares de tránsito público condujere animales o vehículos con velocidad excesiva o prohibida por las ordenanzas*" (art. 365, inc. 6º).

## 2.— EL "EXCESO DE VELOCIDAD" COMO DELITO.

Es muy singular la norma que encontramos en la legislación norteamericana de tránsito, que sí reprime el exceso de velocidad como

1) MARIO BULHOES PEDREIRA.— Delito de velocidade, *Revista de Direito Penal*, Vol. II, pag. 33, 1933.— Río de Janeiro.

delito. El art. V, Título I, Sección 83, de la Ley sobre circulación de autovehículos del Estado de Delaware, dice a este respecto:

“Constituye delito guiar un autovehículo de modo peligroso o temerario o a velocidad excesiva.

La velocidad debe ser adecuada a las circunstancias, capacidad y peso de la máquina, tráfico de la vía que se atraviesa, amplitud de la misma, proximidad a cruces, condiciones atmosféricas.

Se presume excesiva la velocidad que supere las 45 millas por hora, para distancias de un cuarto de milla, cuando el autovehículo circule en una vía muy frecuentada, y de 25 millas por hora cuando el autovehículo atraviese centros habitados.

Se presume igualmente excesiva la velocidad que supere las 20 millas por hora, cuando el autovehículo no se halle provisto de neumáticos, o que supere las 8 millas cuando atraviese un puente movable”.

Igual dispositivo hallamos en la Sección II de la *Road Traffic Act*, inglesa, de 1930, que reprime con multa de 50 libras o prisión no mayor de dos años o con ambas penas al conductor que guíe un automóvil con negligencia, a gran velocidad o de un modo peligroso para el público, sin tener en cuenta la naturaleza, condiciones y uso de la carretera y la intensidad del tráfico, y demás circunstancias. Idéntica regla se aloja en el art. 2 de la Ley sueca de 13 de Junio de 1941, que impone prisión o reclusión no mayor de un año al conductor de automóvil o motocicleta que conduce a velocidad superior a la reglamentaria o con grave negligencia o con evidente indiferencia para la vida o propiedad de otro.

### 3.— EL “EXCESO DE VELOCIDAD” EN EL PROYECTO ROCCO DE 1927.

La figura de *exceso de velocidad* fué sacada del cuadro de las contravenciones e incorporada por vez primera al elenco de los delitos, en un texto legislativo tan importante como el Proyecto Preliminar Rocco de 1927. La fórmula del art. 434 que Adolfo Zerboglio redactó para ese Proyecto y que corresponde a un delito doloso de peligro común, colocado bajo la rúbrica de los *delitos contra la seguridad pública*, dice así:

“El que en lugar habitado o en horas de aglomeración de gente condujere un vehículo a velocidad excesiva, de manera que pueda hacer surgir un peligro para la seguridad pública, será reprimido con reclusión hasta un año y multa de mil a diez mil liras.

Si del acto resulta la muerte de una persona se aplicará reclusión de tres a ocho años; si resultan lesiones personales se aplicará la pena establecida en los arts. 581 y 583, reducida a un tercio. Si del acto resulta la muerte o la lesión de varias personas, se aplicará la disposición de la primera parte del artículo 79 . . .”

NO SE PRESTA A DOMICILIO

Esta fórmula encontró enérgicos adversarios. La opinión dominante entre los juristas era que se agravasen las penas contravencionales y las sanciones impuestas por delitos culposos cometidos por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes y reglamentos de tránsito, y que se rechazase la figura propuesta, que no ofrecía más novedad que la de convertir una contravención en un delito. Los contradictores añadían que, desde el punto de vista objetivo, la nueva fórmula no precisaba lo que debía entenderse por *velocidad excesiva* y que, por consiguiente, era necesario definir este concepto teniendo en cuenta que no sólo el exceso, sino cualquier velocidad, puede hacer surgir el peligro. Desde el punto de vista subjetivo —afirmaban— no es exigible en esta clase de delitos la intención directa de crear un peligro para la seguridad pública, pues basta con que la acción sea por sí sola suficiente para determinarlo. Sostenían, asimismo, que, dándose como se dan en el accidente de tránsito tantos elementos de culpa, no debía reservarse a uno solo —el exceso de velocidad— el triste privilegio de absorber a los demás; que no siempre el lanzamiento de un vehículo a gran velocidad puede crear un peligro para la seguridad pública, pues con vías anchas y bien conservadas y con vehículos dotados de frenos potentes pueden considerarse lícitas velocidades elevadas, y que, en realidad, con una prohibición de las altas velocidades, el uso de los modernos automóviles marcharía a su fin (2).

Zerboglio respondió diciendo que el delito que se quería crear no podía tener el carácter de simple contravención, ni podía hallar un substituto en el aumento de pena al delito culposo; que el exceso de velocidad crea una situación de peligro para un número indeterminado de personas, y que como todo atentado contra la seguridad pública cometido con medios idóneos, no puede ser concebido y ubicado sino dentro de este grupo de delitos; que objetivamente el exceso de que hablaba la fórmula propuesta no se refería a los límites de velocidad fijados en los reglamentos de tránsito, sino que guardaba relación con el surgimiento de un peligro para la seguridad pública, por lo que debía reconocerse la imposibilidad de una previsión cualquiera y la necesidad de reservar al magistrado el juicio sobre la existencia, tanto del exceso como del peligro; que en cuanto al elemento subjetivo había habido error de su parte al concebir un delito doloso de peligro, porque la noción del dolo de peligro se concilia mal con la situación de hecho que se trataba de regular y con las hipótesis de imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de reglamentos, o sea con los elementos de la culpa; y que, efectivamente, la hipótesis que recurre al elemento intencional, esto es, a la intención de crear un peligro, debe ser concebida sólo a título excepcional, ya que, en este caso, sujeto activo de delito sólo puede ser un anormal o un individuo que valiéndose de un vehículo lanzado a velocidad excesiva desea cometer un delito más grave (3).

NO SE PRESTA A DOMICILIO

(2) ADOLFO ZERBOGLIO.— Delitti contro l'ordine Pubblico.— Delitti contro l'Incolumità Pubblica.— (Trattato di Diritto Penale Coordinato da Eugenio Florian) pag. 203 — Edit. F. Vallardi, Milano, 1935.

(3) ADOLFO ZERBOGLIO, op. cit., pág. 203.

Pudo haber reconocido, también, Zerboglio —de acuerdo con las objeciones de Borettini— que la propia noción de exceso resultaba limitada; que mientras, de un lado, las leyes especiales de tránsito imponen a los conductores el dominio de la velocidad, estableciendo en determinados casos la obligación de mantener una velocidad moderada, de otro lado, fijan las velocidades máximas; que sólo en este caso podía imputarse por exceso al que sobrepasase el límite fijado; que, además, la prueba de este exceso cuando no se cuenta sino con el criterio subjetivo y empírico del policía de tránsito y del denunciante, no es fácil de realizar, a menos que estas declaraciones puedan ser contrastadas con pruebas de más peso; y que, por último, en el delito de exceso de velocidad falta una precisa noción jurídica que exprese la calidad y la cantidad de la infracción (4).

4.— DIFICULTADES QUE SE OPONEN AL INTENTO DE HACER DEL  
"EXCESO DE VELOCIDAD" DELITO AUTÓNOMO.

Convencido, en parte, Zerboglio de la verdad de las objeciones que se le hacían, transformó la figura del *delito doloso de exceso de velocidad en una hipótesis culposa* que alojó en el artículo 456 del Proyecto definitivo Rocco y dentro del grupo de los delitos de peligro común. De esa nueva fórmula, que me parece digna de ser reeditada, hablaré luego.

Es evidentemente difícil que un delito como el de exceso de velocidad pueda tener cabida en el código penal. El concepto de velocidad no es absoluto, sino relativo, y está en relación con las especiales circunstancias de tiempo, lugar y viabilidad en que la circulación se desenvuelve.

Sobre la limitación de la velocidad hay graves discrepancias. En cuanto al grado de la misma —según se ha visto anteriormente— la jurisprudencia italiana ha expresado que no se puede establecer una regla absoluta y que la velocidad de los vehículos debe ser regulada de manera que sea posible evitar todo peligro para las personas y las cosas. Esa jurisprudencia afirma también que el conductor del vehículo es el árbitro de la velocidad del mismo, siempre y cuando observe las reglas de tránsito, pues lo que importa es la idoneidad física y psíquica del que maneja la máquina y las buenas condiciones de ésta.

El más serio obstáculo puesto al intento de reprimir el exceso de velocidad como delito, es la dificultad de valorar cronológicamente los elementos de hecho susceptibles de ser considerados causas del siniestro. La reconstrucción del acaecer temporal en los accidentes de tránsito no puede ser lograda sino en una forma inductiva, refiriéndola a cada uno de los autovehículos que concurren en la producción del accidente y a sus recíprocas relaciones.

Sotgiu se pregunta: ¿qué valor asumen en un accidente de tránsito los datos temporales, en la sucesión de los hechos, durante la fase

(4) A. BORETTINI, op. cit.



anterior al estallido de las consecuencias dinámicas y en relación a la velocidad de los vehículos antagonistas? Por lo general —afirma Sotgiu— determinamos la velocidad refiriéndola al espacio recorrido en la unidad de tiempo kilómetro-hora. Pero para tener una idea exacta del influjo de la velocidad sobre la seguridad de la circulación, es preferible indicar en metros la distancia recorrida por un automóvil en la más pequeña unidad de tiempo, esto es, en un segundo. Para transformar la velocidad horaria (Km/h.) en la expresada en metros-segundo (M/seg.) basta dividir el número de metros recorridos en una hora, por los 3600 segundos que componen la hora. Según esto, un automóvil lanzado a 70 Km./h. recorre en 1 M./seg. 19.44 metros, y un automóvil lanzado a 120 Km./h. recorre en 1 M./seg. 33.33 metros. Es fácil, pues, comprender que si la posibilidad de una situación de crisis en la circulación o el surgimiento de un estado de peligro son advertidos por el conductor del autovehículo o por los conductores de los autovehículos, protagonistas potenciales de un siniestro, en relaciones espaciales tan apreciables como son las que sobrepasan los 100 ó 200 metros entre autovehículos que marchan en sentido opuesto, las probabilidades de que la situación de peligro se transformen en un evento dañoso, son absolutamente mínimas (5).

Esta afirmación es en principio exacta. Mas la realidad y, particularmente, la vía, que es el ambiente específico de la circulación, con sus accidentes topográficos (cruces, bifurcaciones, curvas, cimas, lomos, obstáculos fijos o móviles que limitan la visibilidad aún en línea recta, etc.) hace que el campo o teatro de los sucesos, en su dimensión longitudinal, sea comúnmente de tal medida que no deja amplios márgenes de seguridad. Por ello es conveniente —considerado el momento en que aparecen en el campo del siniestro dos o más autovehículos que marchan en sentido contrario,— dividir el espacio que media entre ellos, con referencia al punto de choque, en partes proporcionales a las velocidades promedio que cada cual desarrolla en el tiempo inmediatamente precedente. Es así como se pone en evidencia que, entre el momento en que se inicia la crisis y el momento en que se produce su solución dinámica, transcurren por lo general sólo unos pocos segundos, tiempo que puede llegar al segundo o quedar por debajo del segundo, intervalo inferior al llamado tiempo psicotécnico o de reacción, que es el que media entre la percepción de la situación de peligro y el comienzo de ejecución de las reacciones motrices por parte del conductor, tiempo cuya duración varía según las cualidades fisiopsíquicas de cada sujeto (agudeza visual o auditiva, concentración de la atención, escaso agotamiento, rapidez de reacción a los estímulos externos, etc.) y que oscila entre medio segundo y segundo y medio, y puede tener como promedio un segundo (6), (7).

(5) G. SOTGIU, op. cit.

(6) G. SOTGIU, op. cit.

(7) Las dificultades para valorar la velocidad en cuanto causa de accidentes, se aprecian mejor cuando se trata de interpretar lo que los técnicos llaman "distancia de frenaje", que es aquella distancia recorrida por un vehículo desde el momento en que

Ahora bien, si, como sostiene Sotgiu, resulta evidente que la inducción es la única vía para investigar la sucesión cronológica de los momentos del siniestro, o sea el único elemento objetivo de carácter causal generalmente válido como dato de la experiencia, queda fuera de duda que los fundamentos del juicio sobre el proceso de causación del resultado dañoso, especialmente cuando las causas relevantes sean más de una, como cuando concurre el hecho de tercero o el hecho de la víctima, presentan en su mismo carácter de objetividad, consistencia vaga y valor relativo (8).

De aquí que el accidente de tránsito, y más especialmente el atropello por exceso de velocidad, sugieran a Farinelli las más graves dudas sobre la posibilidad de llegar a decisiones tranquilizadoras sobre la plenitud de la responsabilidad del imputado. Mientras subsistan las actuales condiciones de funcionamiento de los órganos de la jurisdicción penal especial, —afirma Farrinelli— será indudablemente difícil establecer esa responsabilidad, así como las consecuencias de hecho y la medida en que se dan las culpas concurrentes (9).

#### 5.— EL DELITO DE "EXCESO DE VELOCIDAD" EN LA LEY PENAL ESPAÑOLA DE 1950.

Unas de las pocas leyes especiales que ha erigido el "exceso de velocidad" en delito autónomo, es la ley penal española de 9 de Mayo de 1950, que sin derogar el principio general que reconoce al conductor como dueño del *movimiento* de su vehículo, establecido en el art. 17 del Código de la Circulación, reprime al que conduce a velocidad excesiva:

**"Art. 2º— El que condujere un vehiculo de motor con velocidad excesiva o de otro modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumenten el riesgo, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 50.000 pesetas".**

Se desprende de esta regla que la velocidad será excesiva cuando sea peligrosa, y será peligrosa no sólo en los casos taxativamente señalados en el art. 17 del Código de la Circulación, en todos los cuales la ley sin fijar límite de velocidad, impone al conductor la obligación de moderar o detener la marcha de su vehículo, sino en los del art. 95, a saber, cuando supere los 40 k.h. "en los cruces de caminos

---

los frenos actúan hasta aquel en que se detiene. La "distancia de frenaje" y su interdependencia con la velocidad del vehículo, es un punto frecuentemente debatido en los tribunales y sobre el cual no siempre llegan a ponerse de acuerdo los peritos. La complejidad de estos problemas ha sido recientemente demostrada en fórmulas matemáticas por Christian Sordet (V. Christian Sordet.— La distance de freinage, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique, Vol. VII, N° 4, Année 1953, Gêneve).

(8) G. SOTGIU, op. cit.

(9) Cit. p. G. SOTGIU, op. cit.

cuya visibilidad sea prácticamente nula" y "en los cambios de rasantes que oculten rápidamente la continuación de la carretera", y aún en todos aquellos casos en que las circunstancias del tráfico, las condiciones del camino, o de la visibilidad, o los propios vehículos impongan al conductor el mismo deber de moderación y prudencia, a fin de evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios de la ruta. Será igualmente peligrosa la velocidad cuando ésta supere las máximas de marcha que el art. 93 ha establecido según el tipo de llanta y la carga del vehículo.

Parece inútil agregar que este delito se consuma en el momento y lugar en que el conductor guía su vehículo en las condiciones y circunstancias previstas en los textos legales citados, aun cuando la velocidad excesiva, esto es, peligrosa, no cause daño a las personas o a las cosas. Claro está que, en caso de lesiones u homicidio, además del delito de exceso de velocidad se dará el correspondiente delito culposo contra la vida, el cuerpo o la salud.

Cuello Calón, al examinar esta figura en lo que respecta a la responsabilidad del agente y a los problemas de autoría que pueden darse, opina que de este delito responden tanto el inductor, esto es, el que ordena al conductor marchar a velocidad excesiva, siempre que entre el que da la orden y el que conduce exista una relación de dependencia (familiar, doméstica o jerárquica), cuanto el conductor mismo, ejecutor material del hecho delictivo y, por lo tanto, autor, a menos que concurra la eximente de obediencia debida (obediencia jerárquica) (10).



(10).—E. CUELLO CALON.— Ley Penal del automóvil, p. 41, Bosch, Barcelona, 1950

## VI

## EL DELITO DE "CONDUCCION PELIGROSA DE AUTOVEHICULOS"

## 1.— LA REALIDAD DEL TRÁNSITO Y LOS DELITOS DE PELIGRO COMÚN.

El "exceso de velocidad" que, admitido o rechazado como delito, constituye una forma peligrosa de conducir autovehículos, no agota todas las posibilidades o probabilidades de peligro que pueden darse y se dan en la esfera de la circulación automotriz. Esto es tan cierto, que el art. 2º de la Ley penal española del automóvil reprime al que conduce un "vehículo de motor con velocidad excesiva o de otro modo peligroso". Esta manera de complementar objetivamente el "exceso de velocidad", en cuanto índice de peligrosidad, con otros *modos peligrosos* de conducir, indica en lo indeterminado del complemento —(aplicable por extensión analógica a cualquiera otra circunstancia parecidamente peligrosa— que en la realidad del tránsito se dan muchos otros modos de conducción que ofrecen peligro para las personas y las cosas.

Estos actos, por ser peligrosos, no deben dejar de ser captados legislativamente, bien en una fórmula como la de la ley española (caso de ley compleja alternativa), que junto a una hipótesis singular (conducción a velocidad excesiva), pone una regla general indeterminada capaz de comprender en su indeterminación todos los posibles modos de conducción peligrosa de autovehículos; bien en una regla casuista que abarque todos esos modos peligrosos, sin exceptuar el "exceso de velocidad", por mucho que, a la postre, este casuismo no refleje toda la *realidad peligrosa* del tránsito.

Cualquiera que sea la fórmula que se adopte, ella deberá permitir vincular a un estado subjetivo culposo (delito culposo), cualquier conducta verdaderamente peligrosa de los conductores, producida en la esfera de la circulación.

Los peligros con que el automovilismo amenaza la seguridad pública del tránsito son tantos, que, desde el punto de vista de la política criminal, hay un consenso unánime sobre la necesidad de oponer una severa conminación punitiva a la temeridad de ciertos conductores, cuya voluntad de conducir *peligrosamente* los autovehículos no ha podido ser hasta ahora refrenada por la disciplina administrativa. Ya es hora de pasar, en este campo, de la figura de la *contravención* a la figura del *delito*.

## 2.— LA SEGUNDA FÓRMULA ZERBOGLIO.

Recogiendo esta necesidad, y teniendo además en cuenta que hay contravenciones que por crear peligro para la seguridad pública y por

darse en especiales circunstancias, pueden constituir delito, Zerboglio redactó el artículo 456 del Proyecto definitivo Rocco, poniendo en él una figura de *delito culposo de peligro común*:

**“El que al conducir un vehículo hiciere surgir, con la propia acción u omisión culposa, un peligro para la seguridad pública será reprimido . . . etc.”**

En esta figura se tomaba en cuenta solamente la situación de peligro, que es el dato objetivo del delito, y quedaba eliminada la previsión de las consecuencias letales o lesivas de la integridad personal ocasionadas por los accidentes, y asegurada en forma discreta la prevención de éstos.

Zerboglio abrigó la esperanza de que esta fórmula quedaría en el texto definitivo del Código; pero no sucedió así. La Comisión Parlamentaria la rechazó aduciendo que era muy difícil establecer, en cada caso, cuándo es que se ha producido un peligro para la seguridad pública, y expresó que sería necesario conceder absoluto crédito a los informes de la policía judicial o de tránsito, los cuales no siempre podrían afirmar que había habido peligro, y que aún cuando lo afirmasen, su afirmación tendría que depender de una falaz interpretación subjetiva y no de la realidad.

Además, la Comisión recalcó que los actos que podían hacer surgir aquel peligro estaban ya previstos como contravenciones de tránsito, y que un excesivo rigor en esta materia ocasionaría perjuicio a las industrias automovilística y de turismo. Por todo ello, la Comisión Parlamentaria propuso la supresión de la segunda fórmula Zerboglio (1).

El Ministro Guardasellos Rocco manifestó, a su vez, que los argumentos de la Comisión le habían convencido y expresó que no debía ser considerado delito contra la seguridad pública un acto que no presenta los caracteres de gravedad propios de estas infracciones, tanto por tratarse de un hecho culposo como porque la nueva figura no estaba de acuerdo con el sistema seguido por el Código (2).

### 3.— UNA NUEVA FIGURA DE DELITO CULPOSO DE PELIGRO COMÚN.

Por valiosas que sean estas opiniones, la defensa de la vida y de la integridad corporal de las personas, puestas en constante peligro por la negligencia, impericia e imprudencia de los conductores de autovehículos, me obliga a reeditar, adicionándola, la segunda fórmula Zerboglio que hace veinticinco años una Comisión Parlamentaria enteró definitivamente. Dicha fórmula de delito culposo puesta bajo la rúbrica de los *Delitos contra la Seguridad Pública*, es más o menos la misma que aparece en el texto de aplicación alternativa del art. 2º de la ley española:

(1) ADOLFO ZERBOGLIO, op. cit., pag. 205.

(2) Codice Penale.— Relazione, p. 132 — Edit. Instituto Poligrafico dello Stato. Roma, 1932.

Art. . . . (Conducción peligrosa de autovehículos).

Será reprimido con prisión no mayor de seis meses el conductor de un vehículo de motor que, por inobservancia de las normas administrativas del tránsito, hiciere surgir en las vías públicas, con la propia acción u omisión culposa, un peligro para la vida o la integridad física de las personas.

A la pena de prisión se agregará multa de la renta de diez a sesenta días, si el conductor fuere hallado en el vehículo en estado de intoxicación alcohólica o bajo el influjo de estupefacientes.

El juez podrá suspender el permiso para conducir o retirarlo definitivamente según el grado de peligrosidad del conductor.

Esta fórmula incrimina la conducta negligente del conductor capaz de hacer surgir en las vías públicas un peligro para la vida o la salud de las personas, y, de modo especial, hace de la embriaguez una causa de agravación de la pena. En mi concepto, esto es todo cuanto cabe sugerir en un país como el Perú donde abundan los conductores con malos hábitos, pero donde aún no se ha ensayado una verdadera legislación punitiva del tránsito.

#### 4.— POSIBILIDAD DE LOS DELITOS CULPOSOS DE PELIGRO COMÚN.

La figura propuesta es la de un *delito culposo de peligro común* que guarda perfecta relación con el art. 82 del código penal peruano, en el cual se prevé que el resultado de la acción u omisión culposa puede ser tanto un efecto dañoso como un peligro. Esto no obstante, y aun cuando ya no se discute en derecho penal la posibilidad de que un estado subjetivo culposo sea imputado con referencia a un delito de peligro, quiero salir al paso de cualquier objeción que defienda la vieja tesis contraria.

Fué, sin duda, Rocco, quien sostuvo con más energía la posición negativa. Decía Rocco que sólo puede haber *delitos dolosos de peligro*, y que el *dolo de peligro* se distingue de la *culpa*: "a) porque para que haya culpa (o delito culposo) es necesario que se produzca un evento dañoso, mientras que para que haya dolo de peligro (y delito de peligro) no es necesaria la producción del evento dañoso; b) porque mientras en la culpa el resultado dañoso no debe ser ni previsto ni querido, en el dolo de peligro debe ser previsto, si bien no querido". "Una conducta que contenga en sí misma, no un peligro efectivo, sino la posibilidad de un peligro, puede producir como resultado un peligro efectivo, más no un daño efectivo; por consiguiente, no puede dar lugar a la noción de la culpa y del delito culposo" (3).

Rocco no se mantuvo mucho tiempo en esta posición, y hubo de abandonarla al estructurar el Proyecto de código penal que lleva su nombre, en cuyo Título VI, que trata de los *Delitos contra la incolumidad*

(3) A. ROCCO.— L' Oggetto del reato, Opere Giuridiche, T. I, p. 330. Edit. "Foro Italiano". Roma, 1932.

pública, incluyó, en el Capítulo tercero, unas cuantas figuras de delitos culposos de peligro común (4).

Los delitos culposos de peligro son posibles si admitimos que todo peligro incriminado, sea abstracto o concreto, constituye un resultado en el sentido que esta palabra tiene en derecho penal (5) (6).

Al margen de la distinción entre delitos de simple actividad (puros delitos de acción, delitos formales) y delitos de resultado (delitos materiales) cabe afirmar que en todo delito se da un resultado producido por la conducta corporal del agente. Esto es exacto aún respecto de aquellos delitos en los que, por la naturaleza y configuración del tipo, no es exigible un resultado externo que vaya más allá de la manifestación de voluntad. En tales delitos deberá tenerse como resultado esta manifestación de voluntad, en cuanto al trascender del agente, produce un efecto determinado, efecto que importa siempre una lesión a un bien jurídico. No vamos tan lejos en esta materia, sin embargo, como para admitir con Mezger que el resultado, en cuanto "total realización típica exterior", comprende "tanto la conducta corporal del agente como el resultado externo causado por dicha conducta" (7). Creemos más bien que resultado en sentido jurídico estricto es la proyección final de la acción del agente, pero no el proceso mismo de esta acción. O, para decirlo con frase de Soler: "Resultado es la modificación del mundo exterior no consistente en la actuación misma del sujeto: es el efecto de esa actuación" (8).

En los delitos de peligro común, el peligro constituye resultado aún en los casos de delito culposo, por lo mismo que todo delito, cualquiera que sea su naturaleza, importa "aquel mudamiento del mundo exterior en que el acto se concreta" (9). Negar, como hace Antolisei (10), que

(4) Dijo entonces Rocco, sin explicar la razón de ser del cambio operado en su pensamiento: "He considerado que la previsión de los delitos culposos de peligro es una excepción en el sistema jurídico. El Código en vigor (el de 1889) acoge tal configuración delictiva sólo en relación al desastre ferroviario, y por ello me ha parecido oportuno que, en el caso de tener que aceptarse una justificada extensión del principio, dicha extensión debía ser limitada a las situaciones verdaderamente alarmantes, tales como el desastre ferroviario y el naufragio, inundación y sumersión de una nave o de otro edificio flotante, y otras que ya he indicado expresamente". (V. Relazione).

(5) "En el resultado reside la clave para comprender la idea de peligro. El peligro es también, en sí mismo, un resultado; un estado que se da en el mundo exterior". (Von Liszt, Tratado, T. II, p. 289).

(6) ROCCO expresa lo mismo cuando dice que los "delitos de peligro o amenaza son aquellos que tienen por resultado o efecto directo e inmediato, no un daño (efectivo, real, concreto) sino un peligro (daño potencial, posible o probable)". (L'Objetto del reato, op. cit., p. 328).

Rocco insiste, una vez más, en considerar el peligro como resultado: "Peligro es la posibilidad de un daño en cuanto es el producto (resultado, efecto) de una fuerza física y mecánica. Este resultado o efecto o producto de una fuerza física o mecánica no puede ser sino una modificación del mundo exterior". (L'Objetto, p. 305).

(7) MEZGER, T. I, p. 175.

(8) SOLER, T. I, p. 299.

(9) F. CARNELUTTI, Teoría General del Delito, p. 175.— Edit. Revista de Derecho Privado, Madrid, 1941.

(10) F. ANTOLISEI, L'Azione e l'evento nel reato, pags. 97 y 98.— Edit. Instituto Editoriale Scientifico, Milano, 1928.

el peligro sea, objetivamente, un hecho externo perceptible por medio de los sentidos, es algo que no convence, precisamente porque —como dice Carnelutti— "el peligro no puede ser más que la alteración de una situación externa, y todo lo exterior es perceptible por los sentidos" (11).

El peligro común determinado por acciones que se juzgan peligrosas en abstracto, importa, allí donde él se produce, una posibilidad o probabilidad de lesión y, por ende, una perturbación de ciertas condiciones indispensables de seguridad, necesarias para la conservación de la vida, la integridad corporal, el bienestar y la propiedad en cuanto bienes referidos no al individuo sino a la colectividad. Por lo tanto, no es erróneo afirmar que la alteración de esas condiciones de seguridad, hecho perfectamente sensible y valorable, constituye resultado en el pleno sentido jurídico penal de la palabra.

El peligro en cuanto resultado penalmente relevante concebido con independencia de la eventual lesión, posee todos los atributos del hecho antijurídico, sin omitir el más importante de todos, el daño (12). Esta es la posición de Carnelutti, quien sostiene que también el peligro es un daño en cuanto la probabilidad de lesión de un interés lesiona el interés mismo. "Precisamente peligro y daño son dos grados diversos del mismo interés; el peligro de daño es una menor lesión del interés al cual el daño se refiere" (13). "Una distinción entre delitos de daño y delitos de peligro puede hacerse y debe ser hecha, pero no en el sentido de que los delitos de peligro son delitos sin daño, si bien en ellos el daño está constituido por la probabilidad de un mayor daño futuro" (14).

El concepto de peligro está, pues, muy lejos de ser la antítesis del concepto de daño (15), y, a veces, es la única especie de daño que determinados bienes —como el orden jurídico y político vigente en el país o ciertos bienes ideales o inmateriales— pueden experimentar, por mucho que este daño, prevalentemente público, no alcance en modo directo a los intereses privados protegidos por el derecho y ofendidos por el delito, y que por su naturaleza se preste más a una valoración especialmente objetiva (16). Por consiguiente, no hay exageración en decir que el resultado-peligro, producido por una conducta humana, es también un resultado-lesión (17).

Ahora bien, si la ley penal tiene motivos para incriminar este resultado en cuanto lo juzga lesivo para la seguridad de determinados

(11) F. CARNELUTTI, op. cit., p. 175, nota.

(12) G. RATIGLIA, Il Reato di pericolo, p. 200 — Giappichelli, Torino, 1932.

(13) F. CARNELUTTI, Lezioni di Diritto Penale, Il Reato, p. 172.— Giuffrè, Milano, 1943.

(14) F. CARNELUTTI, Lezioni, p. 41.

(15) Es Carnelutti quien afirma que "el peligro no es la antítesis, sino una subespecie del daño, en el sentido de que todo daño o lesión de un interés puede diferenciarse en daño (verdadero o pleno) y peligro. (V. Teoría General del Delito, p. 185).

(16) G. RATIGLIA, op. cit., p. 200.

(17) Esta doctrina unificadora del concepto de resultado, no es compartida por aquellos que se oponen a que se vea en el daño un elemento conceptual del delito y a que se le otorgue un sentido que resulta impropio "por la excesiva generalidad que se le acuerda, al comprender bajo esa designación: el daño efectivo, el daño meramente potencial (posibilidad de daño), el daño privado y el daño público". (V. Soler, T. I, p. 353).



bienes jurídicos, no hay razón para que el motivo de alarma de la sociedad se amortigüe y el contenido de daño se anule, por el hecho de que en la producción del peligro, el agente obra sin un propósito específico, esto es, a título de culpa y no de dolo (18). La punibilidad del resultado de peligro en una conducta culposa se justifica, si advertimos que los delitos de peligro, las más de las veces, se originan en conductas únicamente culposas (19).

##### 5.— LOS DELITOS CULPOSOS DE PELIGRO COMÚN EN EL CÓDIGO PENAL PERUANO.

El Código penal peruano posee una rica gama de *delitos de peligro común*, que el legislador ha distribuido en tres de los cuatro Títulos de la Sección Séptima (20), bajo la rúbrica genérica de *Delitos contra la seguridad pública*. Proceden estos delitos del Anteproyecto suizo de 1916, del cual se aparta muy poco la ley peruana. He aquí las diferencias entre uno y otra: 1º mientras el texto nacional coloca los *delitos de peligro común* bajo la rúbrica genérica que designa el bien jurídico que en todos ellos se tutela, a saber, la *seguridad pública*, el texto suizo sitúa estos delitos en capítulos autónomos, sin referirlos especialmente a un interés común u objeto genérico de tutela; 2º mientras el texto peruano pone al título primero la etiqueta "*Incendios y otros estragos*", el texto suizo cubre estos mismos delitos con el nombre "*Delitos que crean un peligro colectivo*", membrete que hace presumir que, para este texto, de los delitos comprendidos en sus capítulos séptimo (*Delitos que crean un peligro colectivo*), octavo (*Delitos contra la salud pública*) y noveno (*Delitos contra las comunicaciones públicas*), los únicos que merecen el nombre de *delitos de peligro común* son los primeros, lo que no es exacto (21); 3º mientras el anteproyecto suizo incluye entre los

(18) G. RATIGLIA, op. cit., p. 200.

(19) Conf. FLORIAN, quien afirma que, "una vez admitida la incriminación por culpa en algunos delitos, este criterio debe aplicarse en las hipótesis de los delitos de peligro común, ya que éstos representan un gran peligro social y las más de las veces provienen de culpa más que de dolo". (V. Del delitti contro la pubblica incolumità, p. 225).— También: ANTOLISEI, L'offesa e il danno, p. 88; ZERBOGLIO, Delitti contro la pubblica incolumità, p. 21.

(20) Hago esta afirmación taxativa, porque de estos cuatro títulos, los que se refieren a los delitos de "Incendio y otros estragos", "contra las comunicaciones públicas" y "contra la salud pública", son los únicos que deben formar el contenido de la sección séptima, pues el título cuarto que trata de los delitos de piratería encaja mal en la misma, no sólo porque el legislador, incurriendo en lamentable error, ha establecido confusión entre la piratería internacional (en la que los actos piráticos proplamente dichos determinan la aplicación extraterritorial de la ley penal) y la piratería de derecho interno, sino porque cualquier acto pirático que se produjera en los ríos de la república o en el mar territorial, además de ser improbable, estaría muy lejos de afectar la seguridad pública y de constituir peligro común e indeterminado. Habría, en todo caso, que referir estos actos a otro bien jurídico para fundamentar mejor su incriminación.

(21) Contra esta aparente limitación está el amplísimo sentido que los comentaristas suizos otorgan a los "atentados contra la seguridad pública" en cuanto delitos de peligro común. Siguiendo un concepto tradicional, Clerc considera como "manifestaciones antisociales que crean un peligro colectivo", no sólo los delitos que en el C. P. F. S. respon-

Delitos que crean un peligro colectivo las figuras de "daños en las instalaciones eléctricas, trabajos hidráulicos y obras de protección", y entre los Delitos contra la salud pública la figura de "adulteración de forrajes", el código peruano ignora dichas figuras. Fuera de estas desemejanzas, las coincidencias entre ambos textos son casi literales.

La coincidencia más importante es, sin duda, la que se refiere a los delitos culposos de peligro que ambos textos admiten, como reverso de las correspondientes figuras dolosas, superando por un pequeño margen el texto peruano al texto suizo. Dichos delitos, todos ellos imputables por negligencia, se denominan en el texto peruano: "incendio"; "explosión"; "empleo negligente de explosivos"; "inundación, derrumbe, sumersión o varamiento de una nave"; "perturbación de la circulación pública, del servicio de ferrocarriles, de la comunicación telegráfica o telefónica, de la explotación de una empresa pública destinada a las comunicaciones o de un establecimiento o de una instalación destinada a distribuir al público el agua, la luz la fuerza o el calor"; "contaminación del agua potable"; "fabricación y circulación de productos nocivos para la salud"; "propagación de enfermedad peligrosa y transmisible, de parásitos o gérmenes peligrosos para el cultivo agrícola y de epizootias entre los animales domésticos".—

Aunque la rúbrica "Delitos contra la seguridad pública" no aparece en el C.P.F.S., que en esta materia se inspira fielmente en el Anteproyecto de 1916, los comentaristas suizos están de acuerdo en designar a todos los delitos descritos en los capítulos séptimo, octavo y noveno de este texto —que guardan correspondencia con los de los títulos séptimo, octavo y noveno del C.P.F.S.— como *atentados contra la seguridad pública*, esto es, como "infracciones que no lesionan simplemente a una o más personas determinadas, sino que son capaces de hacer correr un peligro a un número indeterminado de individuos, en una palabra, a la colectividad" (22).

Evidentemente, lo característico de estas acciones u omisiones por medio de las cuales se expone a peligro a las personas o a las cosas y se lesiona el bien jurídico de la seguridad pública, es que sus efectos trascienden la esfera de lo individual en cuanto se propagan o pueden propagarse a un número relevante e indeterminado de personas, perjudicando o amenazando la seguridad de la convivencia social. Y son justamente estas notas de "colectividad" e "indeterminación", referidas a las personas, lo que distingue los *delitos contra la seguridad pública* de los *delitos contra las personas* y de determinados *delitos contra la industria y el comercio* o *contra el patrimonio*.

---

den a esta precisa denominación (Título séptimo) a los cuales se agregan los *delitos contra la salud pública* y los *delitos contra las comunicaciones públicas*, sino también los *delitos contra la tranquilidad pública* y los *delitos contra la fé pública* (falsificación de documentos y falsificación de moneda, etc.) (V. Cours, Partie Speciale, T. II, p. 103).

(22) CLERC, Cours, Partie Speciale, T. II, p. 108.

NO SE PRESTA A DOMICILIO

El bien de la *seguridad pública* que la ley tutela bajo la incriminación de los *delitos de peligro común*, no es otra cosa que el complejo de condiciones, garantizadas por el orden jurídico, necesarias para la conservación de la vida, de la integridad personal y de la salud y para el ejercicio de la libertad de circulación y comunicación. La ley peruana, a semejanza de su modelo suizo, tutela también la *seguridad de las cosas* en cuanto esta protección implica la seguridad de las personas, y por ello, tanto en los delitos de "incendios y otros estragos", como en los delitos "contra las comunicaciones públicas", reprime, por dolo o por negligencia, al que pusiere en peligro "la vida o la salud de las personas o la propiedad de otro".

De lo dicho se infiere que el sistema del código penal peruano puede admitir sin dificultad, la inclusión, de *lege ferenda*, del delito de "conducción peligrosa de autovehículos", en el elenco de los delitos contra la *seguridad pública*.

#### 6.— LAS CONTRAVENCIONES CULPOSAS DEL TRANSITO.

Las varias acciones u omisiones culposas capaces de crear peligro para la seguridad del tránsito, están regularmente previstas en la ley como contravenciones, algunas de las cuales, por efectuarse en condiciones y circunstancias muy singulares, han venido a convertirse en delitos. Si miramos hacia el campo de las contravenciones en general veremos que este proceso, y el inverso, no son de ahora. Ya Pedro Dorado Montero tratando de probar que entre delito y contravención no existe sino una diferencia facticia, reconocía, de un lado, la posibilidad de que el legislador "haga pasar actos que figuran en el libro de las contravenciones al de los delitos, o al contrario, según está ocurriendo con suma frecuencia" (23); y, de otro lado, constataba el ensanchamiento incesante de la esfera de las contravenciones a expensas de los delitos, debido a la corriente humanitario-individualista que arranca de la Revolución Francesa y que "ha producido, entre otros efectos, el de rebajar muchos hechos antes considerados como delitos a la categoría de contravenciones" (24).

Los hechos culposos del tránsito no son para el sistema legislativo peruano contravenciones penales, susceptibles de poder entrar en el campo del derecho punitivo y de tener cabida en el Libro de las Faltas del Código penal, sino *contravenciones de policía* que, por ser tales, se hallan presentes en el R. G. T. La ley peruana admite, pues, en principio, la necesaria distinción entre un *derecho penal propiamente dicho* y un *derecho penal administrativo* (25).

(23) PEDRO DORADO MONTERO, El Derecho Protector de los Criminales.— T. I, p. 600.— Victoriano Suárez, Madrid, 1915.

(24) Ibidem.

(25) No es ésta la ocasión para reabrir un debate, que siendo muy antiguo, no parece haberse cerrado todavía. El afán de fijar una distinción conceptual entre los crímenes y los delitos, de un lado, y entre éstos y los llamados "delitos de policía", de otro, ha preocupado sobre todo a los juristas alemanes desde los tiempos de Feuerbach. Mas a pesar

NO SE PRESTA A DOMICILIO

No hemos ido tan lejos en nuestra evolución legislativa como para poder contar con una ley autónoma de contravenciones. Pero admitida la indispensable distinción entre un *Derecho penal propiamente dicho* y un *Derecho penal de policía*, hay que admitir también la posible y lógica duplicidad de estatutos — *Código Penal* y *Código de Policía* — sobre la base de una revisión de la legislación penal que suprima, por un lado, de las normas del Derecho Penal Administrativo, los tipos que deben ser tratados como criminales, y que elimine, por otro lado, de la ley penal y de las leyes penales accesorias, aquellos tipos que deben ser tratados como delitos de *Derecho Penal Administrativo* (26).

Mientras llega el momento de que esta duplicidad cobre vida, debemos intentar, siquiera parcialmente, el trasiego al código penal de aquellos tipos de infracción que, por considerárseles equivocadamente veniales, ocupan sitio como contravenciones en leyes especiales o en simples reglamentos. Es esto lo que pretendo —con el fin de dar existencia autónoma a la figura de delito propuesta— respecto de aquellas contravenciones culposas "por imprudencia temeraria", cuya característica es la de poner en peligro "la vida y la salud de las personas y aún la propiedad de otro", y que se alojan en el art. 58 del R. G. T. (27). Huelga decir que ninguna de estas contravenciones se halla prevista en el Código penal, aun cuando todas ellas podrían ser atrapadas dentro del inciso 9º del art. 392, que, "en general", reprime al que "con actos de cualquiera naturaleza originare un peligro de daño personal que pudo ser fácilmente previsto".

---

de los esfuerzos realizados, la doctrina alemana no ha logrado madurar un criterio que sirva tanto para distinguir cualitativamente el "delito de policía" de los demás hechos punibles, como para deslindar un típico *Derecho de Policía* frente al *Derecho Penal*. Y es que resulta intento vano el de querer fijar estas diferencias dentro del Derecho Criminal, porque en este campo el problema es insoluble, y para resolverlo hay que trasladarse a otro plano jurídico en el cual pueda fijarse un término de comparación. Si la ilicitud penal (delito penal) es reprochable en razón del arraigo que en la moral dominante tienen los bienes o intereses jurídicamente protegidos, lo que hace que su represión incumba a la Justicia Punitiva, el delito administrativo que no se proyecta en la conciencia jurídica o moral, es nada más que una ofensa a simples intereses administrativos declarados administrativamente, por lo que su represión compete a la autoridad administrativa. El Derecho Penal Administrativo está, pues, "por razón de sustancia", fuera del Derecho Criminal y forma parte del Derecho Administrativo (V. James Goldschmidt, *El Derecho Penal Administrativo*, Nota Preliminar de Ernesto R. Gavier, p. 18. Imp. de la Universidad de Córdoba, 1946).

(26) J. GOLDSCHMIDT, op. cit., p. 49.

(27) Si el R. G. T. concibe estas contravenciones culposas característicamente como de peligro común, ello no significa que todas y cada una de las contravenciones inscritas en su texto tengan este carácter diferencial. Ni las contravenciones del tránsito, ni las contravenciones en general pueden ser definidas como hechos de puro peligro. Mantener esta designación equivaldría a admitir con Zanardelli que los delitos están constituidos por actos que ocasionan una lesión jurídica, y las contravenciones por actos que determinan un mero peligro para la tranquilidad pública o para el derecho ajeno, criterio, desde luego, falaz. Manzini lo ha evidenciado así al concluir, luego de examinar la teoría zanardelliana, que la distinción entre delitos de daño (lesión jurídica) y delitos de peligro "no corresponde a la distinción entre delitos y contravenciones". (V. Trattato, T. I, p. 538).

Las *contravenciones culposas* (28) de la circulación se hallan taxativamente previstas en el art. 58 del R. G. T. Ellas son:

- 1º— Conducir un vehículo "a cierta velocidad o de tal manera" que el agente "ponga en peligro su vida" o "la vida, salud o propiedad de alguna persona";
- 2º— Adelantar a otros vehículos "que marchan a velocidad reglamentaria";
- 3º— Cruzar o cortar "de un lado al otro de la vía cuando el tránsito de vehículos se desarrolla en líneas paralelas";
- 4º— Obligar al conductor de otro vehículo, por virtud de la comisión de los actos que constituyen las infracciones segunda y tercera, "a frenar súbitamente, a desviarse de la línea de tránsito o a detenerse intempestivamente";
- 5º— Virar a la derecha o a la izquierda teniendo al frente la luz roja con flecha verde, "sin autorización policial" y sin asegurarse el conductor de que puede hacerlo "sin peligro para los vehículos que cruzan la intersección";
- 6º— Desviar el vehículo, "en todo o en parte, hacia la izquierda", en "una curva ciega y en vía de tránsito de doble sentido", o "al acercarse a menos de 200 metros de una cuesta en vía de tránsito de doble sentido".

Aunque el R. G. T. no lo diga expresamente, todas estas contravenciones son *idóneas* para ocasionar *peligro* en el campo de la circulación y constituyen otras tantas *contravenciones culposas de peligro común e indeterminado*, que no agotan todos los modos de *conducción peligrosa de autovehículos*, pues sólo recojen las de mayor relevancia. Mas por tener tan excepcional carácter, todas estas infracciones, en cuanto son causa u origen de los más graves accidentes de tránsito, ultrapasan la esfera de un *Derecho Penal de bagatelas*, más propia-

(28) La manera como el R. G. T. hace de estas contravenciones hechos imputables taxativamente a título de "imprudencia temeraria", obliga a recordar que en las contravenciones es suficiente la culpa para determinar la punibilidad, salvo los casos en que expresamente se requiere dolo. Principio de cuya generalidad fluye que la forma de imputación culposa no debe ser especialmente declarada respecto de determinado tipo de contravención, tal como ocurre con la norma del art. 58 del R. G. T., pues "el comprobar si una contravención es en concreto dolosa o culposa, resulta, por lo regular, indiferente" (Manzini, op. cit., p. 689).

El código penal peruano acepta este principio cuando en el inc. 1º del art. 383 dice: "Las faltas sólo se reprimirán en el caso de estar consumadas, sin atender más que al hecho mismo, sin consideración a si hubo intención o negligencia; pero el R.G.T. se aparta de él y dá a las contravenciones del art. 58 carácter expreso de culposas, lo que no significa, por cierto, que todas las demás sean dolosas.

mente, la de un *Derecho Penal de Policía*, que es donde se hallan situadas. La frecuencia con que se producen y el nexa causal que existe entre ellas y las numerosas lesiones o muertes que a diario ocurren en el campo de la circulación, permiten identificar objetivamente su especial peligrosidad y caracterizarlas, fuera de los casos de daño concreto, no como contravenciones, sino como *delitos culposos de peligro común*.

Esta caracterización se apoya en razones valederas:

- 1º— El Derecho Penal de Policía se limita a castigar la violación de ciertas leyes o de ciertos reglamentos establecidos en interés del bienestar público o de la buena administración pública para cuya conservación ellos proveen medidas precaucionales que obligan a los ciudadanos a hacer algo o a abstenerse en interés de la tranquilidad, de la salubridad y de la seguridad pública;
- 2º— Las contravenciones de policía —mucho más numerosas que las contravenciones propiamente penales— son actos comisivos u omisiones contrarios no a la *actividad administrativa jurídica* del Estado, y, por lo tanto, no constituyen lesión a un interés jurídico, sino lesión a un interés administrativo que se reputa necesario para el bien público;
- 3º— En las contravenciones de policía —para decirlo con palabras de Pedro Dorado Montero— “se previene, no se castiga; se combate el mal en su fuente (*ne peccetur*), sin esperar a que se haya producido para reaccionar contra él; se ejercita, por tanto, una facultad de policía correccional, y no una facultad propiamente punitiva”; y por eso, “el conocimiento de semejantes contravenciones se encomienda ordinariamente a las autoridades de policía administrativa, las cuales no pueden imponer (tal es la exigencia doctrinal de esta posición) *penas verdaderas*, sino *medidas de corrección*” (29).
- 4º— Lejos de ser hechos inocuos por sí mismos, las contravenciones del art. 58 del R. G. T. son actos contrarios al bien general de la *seguridad pública del tránsito*, dentro del cual hallan protección la vida y la integridad física de las personas (colectividad). Y por cuanto ponen en peligro estos bienes considerados en su propia entidad y no en las condiciones ambientales que los rodean, dichos actos constituyen algo más que simples ofensas a intereses de policía, esto es, verdaderos y propios delitos.
- 5º— En última instancia —según lo ha puesto en claro James Goldschmidt— el delito administrativo no se proyecta en la concien-

(29) PEDRO DORADO MONTERO, op. cit., p. 602.

cia jurídica o moral de la sociedad, y es nada más que una ofensa a simples intereses administrativos declarados administrativamente, cosa que no puede decirse de las contravenciones culposas "por imprudencia temeraria" del art. 58 de R. G. T., que sí se proyectan sobre la conciencia jurídica y moral por la intensa alarma que produce la sola probabilidad de daño futuro con que a cada momento amenazan los conductores imprudentes, y por la facilidad y frecuencia con que el resultado-peligro deja el paso al daño concreto, esto es, a un sangriento y doloroso desastre en cualquier vía pública.

Es posible que estas razones no sean del todo convincentes y que su fuerza probatoria pueda invertirse para conservar a los hechos previstos en el art. 58 del R. G. T. el carácter de simples contravenciones culposas. Pero frente a esta posibilidad me limito a poner las abultadas y siempre crecientes cifras de muertes y lesiones de que son responsables los conductores de autovehículos, precisamente por incurrir en aquellas infracciones del tránsito imputables sólo a título contravenicional culposo y que el R. G. T. conmina —cuando no se dan aquellos resultados y sólo hay una posibilidad de daño— con penas demasiado benignas. Si se medita acerca de esta benevolencia, no parece lógico que habiendo entre el hecho de peligro (daño probable) y el daño efectivo una proximidad tan ceñida, que basta una fracción de segundo o una mínima circunstancia para que aquél se convierta en ésta, la ley reprima el homicidio y la lesión culposas, ocurridos en accidentes de tránsito, con pena privativa de libertad, y las contravenciones culposas idóneas para crear grave peligro para la vida y la integridad física, en el campo de la circulación automotriz, nada más que con "la suspensión, anulación o cancelación de la licencia para manejar" (R. G. T., art. 58, inc. e) o con una multa que oscila entre diez y quinientos soles (30). Sancionar estos hechos culposos de peligro con penas más severas, o sea con aquellas que corresponden a verdaderos

(30) Esto no es de extrañar cuando vemos que el Reglamento de clasificación de infracciones y escala de multas, aplicable a las ocurrencias del tránsito, reprime con multa de 50 a 200 soles el atropello de una persona "en la calzada", y con multa de 10 a 500 soles el atropello de una persona "en la esquina o bocacalle, o subiéndose a la vereda". No parece sino que, ignorando la acepción de la palabra atropello, el autor del R. G. T. hubiera concebido este tipo de accidente como un hecho más o menos inocuo y, desde luego, puramente contravenicional, lo que es contrario a la naturaleza misma del hecho.

¿Qué puede ocurrir en caso de que el atropello resulte una lesión que no produzca incapacidad permanente? (R. G. T., art. 58). Que esta lesión se impute a título contravenicional y no a título de delito culposo, lo que es opuesto a su propia entidad, ya que el criterio que sirve para diferenciar la lesión - delito de la lesión - falta, no es precisamente el de la permanencia o remisión absolutas de la incapacidad del lesionado, sino el de duración relativa, tanto de la inhabilitación para el trabajo, como del tratamiento médico, elementos temporales que la jurisprudencia nacional ha encerrado en la fórmula  $6 \times 8$  (R. de los T., 1940, p. 478) considerada límite divisorio entre la lesión - falta y la lesión - delito, y que se concreta legalmente en el art. 12 del C. de P.P., el cual reputa lesiones leves las faltas "que requieran asistencia facultativa hasta por un período de seis días". He aquí, pues, una prueba más de que el R. G. T. contiene normas penales contra legem.

y propios delitos sería, sin duda, un medio de prevenirlos mucho más eficaz que los medios represivos que pone en juego el R. G. T.

Caso de aceptarse la refundición de estos y otros hechos contravencionales de peligro en la fórmula de delito que propongo, este dispositivo sería derogatorio de la contravención culposa de peligro común inscrita en el inciso a) del art. 58 del R. G. T., y lo sería también de las contravenciones culposas contenidas en el inciso e) del propio artículo, en cuyas reglas tendrían mejor cabida las más indispensables prohibiciones o recomendaciones de *no hacer*, sin referencia alguna subjetiva. Claro está que para evitar que se las tome por contravenciones y que, por ello, sean *contra legem*, el R. G. T. debería poner aquí una norma de reenvío que diga que la infracción de estas prohibiciones es reprimible sólo a título de delito culposo de peligro común. Así, en este caso particular, el R. G. T. sería, tal como debe ser, *fuentes de normas penales*, más que de penas, en el sentido de que a ellas podría remitirse el *precepto indeterminado* contenido en el texto legal propuesto, el cual, por su indeterminación, constituiría *ley penal en blanco*.

#### 7.— EL DELITO DE CONDUCCIÓN PELIGROSA DE AUTOVEHÍCULOS.

La razón de ser de esta incriminación —que voy a examinar como si ella correspondiese a una norma vigente— es, según ya se ha dicho, la necesidad de que la *seguridad pública del tránsito* sea tutelada contra los peligros originados por el comportamiento culposo de los conductores de autovehículos.

Se trata de un tipo delictuoso, no contravencional, imputable a título de culpa, en el que el elemento dañoso, sin lesionar el bien que constituye la objetividad jurídica de la norma, determina, por la gravedad de la amenaza, una modificación de las condiciones de seguridad del bien jurídico agredido, por sí misma relevante.

*Agente* de este delito puede ser únicamente el *conductor*, esto es, el sujeto brevetado o nó, apto o inepto, que maneja en una vía pública un vehículo de motor, propio o ajeno, y en cuya posesión ha entrado a título legítimo o ilegítimo.

*Paciente* puede ser tanto el peatón como el conductor de otro vehículo o sus acompañantes o pasajeros, o el acompañante o pasajero que se encuentra en el vehículo del autor, o cualquier persona próxima a un vehículo conducido peligrosamente. En principio, *paciente* es la colectividad.

El *bien jurídico* que se pretende tutelar —contra el *peligro común* que la conducta culposa del agente hace surgir— es un *interés colectivo*, el de la *seguridad pública del tránsito*, especie derivada —por fuerza del progreso mecánico— del bien genérico de la *seguridad pública*, que la ley protege bajo la incriminación de los delitos de peligro común. La *seguridad del tránsito*, en cuanto bien colectivo, es un complejo de condiciones garantizadas por el orden jurídico-administrativo, necesarias para facilitar el libre ejercicio de la libertad de circulación.



Esta libertad asegurada, esto es, *garantizada penalmente*, no es sólo la de los conductores, sino también la de los peatones y la de cualquier persona ajena al manejo de un autovehículo. Juntamente con esta libertad, la norma tutela lo que dentro de ella debe quedar protegido, a saber, la vida y la integridad física de las personas. Esta tutela es especialmente necesaria dentro de una esfera de actividad tan idónea para crear peligro como la de la circulación automotriz, y ella constituye la *ratio essendi* del delito inculpativo.

A) *La acción.*— El delito previsto consiste en hacer surgir, culposamente, un peligro para la vida o la integridad física de las personas, por medio de actos contrarios a la seguridad pública del tránsito, cometidos al tiempo de conducir el agente un vehículo de motor.

*Hacer surgir* da tanto como causar, determinar, provocar o suscitar, de pronto, el *peligro*, con la propia acción u omisión culposa. La insurgenencia de este peligro deberá ser deducida no sólo del modo de ejecución, sino de la situación de las personas amenazadas, del lugar en que el hecho se produjo y de otras circunstancias que el juez valorará concretamente, pues no se trata de un peligro presunto, sino de un peligro real. Si la conducta culposa no *hace surgir* el peligro, ella podrá ser reprimida a título de contravención del tránsito, con arreglo a las normas del R. G. T.

Siendo como es la circulación de autovehículos actividad expuesta a riesgos, hay que admitir en ella un cierto margen de peligro normal no punible. Lo que da base a la inculpativo es el hecho de *sobrepasar* el conductor, por medio de un acto de conducción negligente, ese margen de peligro connatural, creando una amenaza para la vida y la integridad física de las personas y provocando una perturbación en la esfera de seguridad del tránsito.

La conducta culposa puede hacer surgir el *peligro*, tanto por *acción* (conductor que marcha a velocidad antirreglamentaria) como por *omisión* (conductor que detiene de noche su vehículo en una carretera sin encender la luz roja de peligro.)

La norma fija aquí, como típico, un determinado *medio local de comisión* del delito: las *vías públicas*. Por consiguiente, un acto de conducción peligrosa ejecutado en otro lugar no caerá bajo el tipo. Esto se halla en consonancia con el hecho de que la regulación y el control administrativo del tránsito tienen que ver únicamente con las "*vías públicas*", (31) o sea con la "*circulación vehicular y de peatones*"

(31) Sin embargo, tratando de establecer su propio "*campo de aplicación y de obediencia*", el R. G. T. se muestra contradictorio, pues mientras, de un lado, señala como tal campo "*las vías públicas de la república*" (art. 27), de otro lado, al hacer la interpretación auténtica contextual de los términos más usados en la actividad del tránsito, define lo que debe entenderse por "*camino privado*" (art. 16, inc. e); y llevando más lejos la contradicción, previene que "*las cláusulas de los capítulos IV y V son aplicables a las vías públicas y a cualquier otro lugar de la república*" (art. 27, inc. 2). Por virtud de esta imprecisión y de los evidentes obstáculos materiales que se oponen a su comprobación, habrá de ser muy difícil, si no imposible, constatar y reprimir las contravenciones de la circulación que se produzcan en los "*caminos privados*" o en lugares que no sean las vías controladas administrativamente por las autoridades del tránsito.

considerada así "en su aspecto urbano" como "en lo relacionado con las vías de comunicación que unen las vastas zonas del territorio nacional". (32).

Los modos de ejecución del delito, o sea sus referencias temporales y espaciales, se hallan fuera del precepto penal (ley penal en blanco), y habrá que ir a buscarlos en las *reglas administrativas del tránsito*, cuya inobservancia es lo que da vida a esta infracción culposa. Tales modos de ejecución pueden ser, entre otros, los descritos en el art. 58 del R.G.T. (33).

El único medio material de ejecución que la figura contempla, es el autovehículo, esto es, cualquier *vehículo de motor* en cuanto fuerza natural encerrada por el hombre en una máquina, medio idóneo por excelencia para lesionar o matar. Quedan excluidos los vehículos *no motorizados*, cualquiera que sea su clase.

La conducta culposa debe hacer surgir un *peligro común* para la vida o la integridad física de las personas. Este *peligro* no es una especial condición de punibilidad: es un *elemento constitutivo* del delito que integra la objetividad del mismo.

Por *peligro común* se entiende aquí la *probabilidad* (peligro próximo) de que se produzca un daño para la vida o la integridad física en cuanto bienes referidos a la colectividad. Aunque la expresión común sugiere la idea de cantidad, no es necesario que sean varias las personas que corran el peligro. El requisito esencial de los delitos contra la seguridad pública, es que ellos no se dirijan a una *persona* determinada, sino que *las personas* se hallen indeterminada y genéricamente expuestas a peligro, aun cuando concretamente una sola lo corra.

Como se comprende, el peligro que aquí se toma en cuenta no es el *peligro abstracto* (hecho que no reúne en sí todos los elementos activos del delito en sentido objetivo), sino el *peligro concreto*, esto es, el peligro que surge como una amenaza real en un momento dado y no como algo inherente a un hecho.

Cuando Carrara habla de *peligro temido* y *peligro corrido* hace un distinguo necesario. El *peligro temido* es aquel que tiene su raíz en una previsión humana y se funda sobre datos que, aunque existen como hecho, no representan un *peligro actual* acaecido como hecho presente. El *peligro corrido* es una realidad que existe como *hecho positivo* en un

(32) Ver los considerandos del Decreto aprobatorio del R. G. T.

(33) Siendo muchas las causas de grave peligro que se vinculan, en el campo de la circulación, a la imprudencia o negligencia del conductor, esos modos de ejecución pueden darse también "cuando se procede sin la debida cautela en una curva cerrada, o al atravesar un paso a nivel, o en una vía falta de luces o de visibilidad, o en tiempo de niebla, o al pasar por entre la polvareda levantada por el paso de otros vehículos, y así en una gran variedad de casos que sería muy difícil catalogar a priori. (V. Zerboglio, op. cit., p. 204).

Es evidente que la eficaz aplicación de la norma propuesta dependerá en gran parte de que en el R.G.T. se expongan en forma clara y casuista las reglas bajo cuyo imperio debe desarrollarse la circulación automotriz, por lo mismo que es su inobservancia la que determina los *modos peligrosos* de conducir. Esta evidencia es una razón más para propugnar su reforma con vistas a lograr un ordenamiento jurídico que responda a las actuales necesidades del tránsito.

determinado momento en que es inminente la lesión del bien agredido (34). En el primero se da una *posibilidad*; en el segundo, una *probabilidad* de peligro. Como en la fórmula propuesta se reprime al que *hace surgir* un peligro, este peligro no puede ser otro que el *probable*, concreto o *corrido*, que es aquel en que, de pronto, se ven colocadas una o más personas, por imprudencia del agente. Sin embargo, ya veremos al tratar de la agravante por ebriedad del conductor, cómo, en este caso, es posible reprimir la mera *posibilidad* de peligro.

El *peligro común*, elemento de la acción incriminada, consiste, pues, en una *probabilidad* de daño que se vincula a un objeto cuantitativamente indefinido.

Basta la prueba de que el peligro *ha surgido*, por haberse dado la *probabilidad* de que la muerte o la lesión hayan podido producirse, para que objetivamente el delito exista. Convenamos, aquí, en que esta prueba será un escollo para la represión del delito propuesto, porque —como lo reconoce Borettini a propósito del delito de exceso de velocidad— ella dependerá, en buena parte, del criterio subjetivo y empírico del policía de tránsito y del denunciante.

El objeto del peligro está concebido en forma limitada, pues éste se refiere taxativamente al *daño probable* que pueden sufrir las personas, mas no al que pueden sufrir las cosas.

Para la aplicación de la norma es necesario que la muerte o la lesión no se hayan producido. La conminatoria de la pena, limitada a la situación de peligro, nada tiene que ver con la consecuencia letales o lesivas de la integridad personal.

Entre el peligro y la conducta culposa debe existir un *nexo causal* que el juez comprobará en cada caso.

El delito se *consume* en el momento y lugar en que surge el peligro para la vida o la integridad física de las personas, o, lo que es lo mismo, en el momento en que se expone a peligro el bien jurídico tutelado, a consecuencia de la conducta culposa del agente o del omite, aun cuando, como se ha dicho, sea una sola persona la que corra dicho peligro.

◁ B) *Elemento psíquico*.— El delito previsto es imputable a título de *culpa*. Por lo tanto, en cada caso concreto deberá comprobarse la voluntad de realizar la conducta irregular que deviene en causa de un peligro para la vida o la integridad física de las personas, peligro,

(34) CARRARA, Programa, T. VI, 3158.— Desde distintos puntos de vista se oponen a esta distinción Rocco y Manzini. Afirma Rocco que para el concepto de peligro es indiferente el más o el menos, esto es, el grado de posibilidad; que la posibilidad de daño, cualquiera que sea su grado, es necesaria, pero también suficiente para el concepto de peligro; que toda posibilidad es posibilidad de un fenómeno determinado y, en este sentido, posibilidad concreta, puesto que no existe una posibilidad abstracta, como posibilidad de un fenómeno cualquiera; y que, por consiguiente, todo peligro es posibilidad de un daño determinado, esto es, peligro concreto, ya que no existe un peligro abstracto como peligro de un daño indeterminado (L' Oggetto del reato, p. 305.) En sentido radicalmente opuesto expresa Manzini: "Distinguir entre peligro concreto y peligro abstracto, es impropio, porque el peligro, como cualquier otro juicio lógico, es siempre una *abstracción*" (T. I, p 553).

desde luego, no querido por el agente u omitente. Queda excluida de esta conducta la voluntad de ocasionar muerte o lesiones o de determinar deliberadamente un peligro común.

Para la debida inteligencia de la norma propuesta, es necesario tener presente la regla definitoria de la culpa contenida en el art. 82 del C. P., a fin de saber si el autor obró con *imprevisión culpable*, sea por no haber hecho uso de "las precauciones impuestas por las circunstancias", sea por haber omitido hacer uso "de las precauciones impuestas por su situación personal"; y a fin de saber igualmente si dicho autor hizo surgir el peligro "sin darse cuenta" (culpa inconsciente) o "sin tener en cuenta" (culpa consciente) las consecuencias de su acto".

Se sobrentiende que, en ningún caso, podrá aceptarse la prueba de la *involuntariedad* del evento, porque para que pueda ser imputado a título de culpa, éste debe presuponerse *involuntario*. A nada conduciría que el conductor pretendiese demostrar que el peligro que hizo surgir fué provocado *involuntariamente*, porque con ello no llegaría a probar que su acto no fué culposo. Lo propio cabe decir del error proveniente de *negligencia*, porque en este caso tampoco se sale de la esfera de la culpa: un resultado no querido importa *ignorancia* o *error* acerca de la naturaleza del acto o *error* acerca de la posibilidad de evitar tal resultado (C.P., arts. 82, 87). En el primer caso se da la *culpa inconsciente*, en el segundo la *culpa consciente*. Podría admitirse más bien la prueba en caso de que el hecho del tránsito que se atribuye a *título de dolo*, tenga en realidad los caracteres de un *hecho culposo de peligro común*.

La responsabilidad desaparecerá si se dá el caso *fortuito*, porque el conductor no puede responder por hechos que escapan a la más remota previsibilidad, como cuando el peligro surge por imprudencia del peatón.

C) *Penas*.— La norma propuesta prevé una pena privativa de libertad que, aunque moderada, es suficiente para llenar el fin de prevención general que con ella se persigue. Tal pena es preferible a la de *confiscación* del automóvil, no sólo porque ésta es demasiado severa y hasta cruel tratándose de choferes profesionales, sino porque su aplicación sería limitada, ya que no podría imponerse en caso de que el vehículo fuese ajeno (C.P. art. 42). Además, semejante pena sería inadmisibles porque, pese a la generalidad con que está concedida la regla del art. 42 del C.P., la *confiscación* de los *instrumenta sceleris* no procede en los delitos culposos, según lo tiene establecido la doctrina más generalizada (35); y porque —esto es lo fundamental— en el Perú "no puede imponerse la pena de *confiscación de bienes*" (Const. art. 57), pena que sólo aplican en casos muy especiales los arts. 276 y 382 del C.P., con taxativa referencia a los *instrumenta sceleris* y a los *producta sceleris*. En el presente caso, el automóvil no debería ser equiparado a un *instrumenta sceleris* en sentido estricto, puesto que como *medio de ejecución* del delito sobrepasa este carácter.

(35) Así Frank, p. 74, cit. p. Soler, T. II, p. 451.

Las altas cifras de accidentes provocados por la causa que sirve de fundamento a la agravante, justifican el que a la pena privativa de libertad se añada la *multa*, cuando el peligro sea provocado por la *intoxicación alcohólica* del conductor o por hallarse éste bajo el influjo de un *estupefaciente*. No es indispensable que la intoxicación se constate en el momento en que éste conducía torpemente su vehículo por una vía pública. Bastará con que la constatación se haga mientras el vehículo se hallaba detenido en una "estación" o paradero. Claro está que aquí nos vemos obligados a admitir, por excepción, que también es reprimible la conducta culposa que crea nada más que una simple *posibilidad* de peligro.

La inmediata toma de sangre, y cualquier examen que sea necesario, deberán ser facilitados y no resistidos so pretexto de "ofensa a la libertad individual", porque de todos los sujetos que manejan máquinas peligrosas, el conductor de autovehículos tiene, como ninguno, el deber inexcusable de abstenerse del alcohol.

La valoración de la *embriaguez* en cuanto calificativa agravante no ofrece dificultades, pues aunque a primera vista no lo parezca, la intoxicación étilica o de otra clase puede constituir *circunstancia* del delito propuesto y servir para aumentar el efecto de la pena, sin que a ello se oponga la posibilidad de que sea invocada como *causa de inimputabilidad*, posibilidad que sólo puede darse en la embriaguez fortuito o por fuerza irresistible (fuerza mayor).

La embriaguez *voluntaria* o *culposa* (no accidental), esto es, que no deriva ni de caso fortuito ni de fuerza irresistible (fuerza mayor), no podrá ser alegada por el conductor aun cuando sea de tal grado que quite la capacidad de entender y de querer. Conforme a la buena doctrina, semejante embriaguez "no tiene ningún efecto sobre la imputabilidad del delito cometido en tal estado" (36) (37). La embriaguez

(36) MANZINI, T. II, p. 137.

(37) Aquel que es imputable —dice Aloisi— esto es, persona capaz de derecho penal, debe responder del delito cometido en estado de embriaguez no accidental, porque libremente se ha puesto en condición de hacer el mal" (V. Actas de la Comisión Parlamentaria, p. 142, cit. por Manzini, T. II, p. 138, nota 1).

Por su parte, Mezger expresa que, "con frecuencia, en la embriaguez (aunque no en modo alguno siempre) despliegan su eficacia impulsos y sentimientos verdaderamente propios de la personalidad, no ajenos a ella. Y precisamente es misión de la teoría de la culpabilidad, hacer responsable al sujeto por aquellos actos que son expresión de su personalidad. Por ello no existe motivo alguno para favorecer con la exclusión de la imputabilidad al sujeto de instintos brutales que sólo en la embriaguez despliega su propia y brutal naturaleza". (V. T. II, p. 73).

Frente al art. 10 del C.P.F.S. —cuya letra es idéntica a la del inc. 1º del art. 85 del C. P. peruano— Logoz enuncia la conclusión que en rigor parece lógica: "si el sujeto se ha embriagado hasta el punto de ser irresponsable no debería ser reprimido por la infracción cometida en tal estado". Mas Logoz descubre aquí un conflicto "entre la lógica jurídica y ciertas exigencias de la política criminal y del sentimiento popular", conflicto que ya había sido resuelto —bien resuelto, desde luego— por diversos códigos cantonales anteriores al C. P. F. S. en el sentido de prever, de una u otra manera, la *represión* de las infracciones cometidas en estado de embriaguez alcohólica o de intoxicación causada por *estupefacientes* y debida a culpa del agente (Op. cit., p. 41).

A los comentaristas sulzos les es fácil resolver afirmativamente este conflicto, sobre todo porque el art. 263 del vigente C.P.F.S. reprime "al que hallándose en estado de irres-

—salvo algún caso de intoxicación crónica, como el del ebrio habitual (degeneración alcohólica, sicosis alcohólica y otros estados patológicos derivados de la embriaguez), que puede ser declarado "irresponsable" (C.P., art. 41)— no constituye "enfermedad mental" (38).

La embriaguez *fortuita* o *por fuerza mayor*, sí puede ser considerada como causa de inimputabilidad, a condición de que sea plena o completa y de que produzca un estado de "grave alteración de la conciencia" (trastorno mental transitorio) (39) capaz de privar al agente, "en el momento de obrar", de "la facultad de apreciar el carácter delictuoso de su acto o de determinarse según esta apreciación" (C.P., art. 85, inc. 1º), en cuyo caso la agravante no podrá funcionar por no haber capacidad penal en el sujeto. Un chofer, por ignorar los efectos de la bebida con que se le obsequia, o por un cálculo equivocado sobre la cantidad de ésta y su grado alcohólico, o por otro caso fortuito, o bien por coacción, malicia o broma, puede llegar a embriagarse sin su culpa y ser capaz de hacer surgir un peligro para la vida o la integridad física de los demás, por ponerse a manejar su vehículo en ese estado. Esta embriaguez accidental, *involuntaria en la causa*, es la única que puede ser invocada como causa de inimputabilidad.

El problema se simplifica grandemente si nos atenemos a la experiencia del tránsito. Ella nos dice que la intoxicación verdaderamente peligrosa no es la *plena* o *completa* que puede sumir al conductor en profundo sueño o ponerlo en estado de coma, sino la *ligera*, aquella que manteniendo la capacidad de entender y de querer, aunque disminuída, alegra el ánimo y engendra un estado de euforia y de confianza excesiva, y es suficiente para, entre otros efectos, paralizar los procesos psíquicos más elevados, disminuir los poderes de inhibición y, sobre todo, provocar la imprudencia. Este tipo de intoxicación atribuible a voluntaria negligencia o imprudencia, integra, como causa in-

ponsabilidad causada por embriaguez o intoxicación debidas a su culpa, comete un acto reprimido como crimen o delito", dispositivo que no existe en el C. P. peruano.

La máxima concesión que hace la doctrina en este caso, es la de atribuir carácter de culposos a los hechos cometidos en estado de embriaguez total y voluntaria. Dicha doctrina es la sustentada por Carrara; "Si la ebriedad fué procurada voluntariamente o por culpable imprudencia, podrá encontrarse en ésta los elementos de la culpa, pero ello no hará surgir el dolo en la acción sucesiva, que no estuvo acompañada por una voluntad inteligente" (Programa parág. 332). Se infiere de aquí que, en todo caso de ebriedad voluntaria (no preordenada), el hecho cometido será punible a título de culpa, cuando esté previsto bajo esa forma.

Las consecuencias jurídicas de la aplicación de este criterio, pueden ser en la práctica las que Sebastián Soler extrae tanto de la jurisprudencia como del derecho penal argentinos: "si el hecho está previsto solamente en su forma dolosa, la comisión en estado de ebriedad es impune; si se prevén en la ley la forma dolosa y la culposa, el hecho se imputa a título de culpa; si se prevé solamente la forma culposa, el hecho se imputa a ese título". (T. II, p. 64).— Conf. Núñez (La Culpabilidad en el Código penal, p. 80).

(38) MANZINI, T. II, p. 134.

(39) LUIS JIMENEZ DE ASUA, Alcohollismo y criminalidad.— El Criminalista, T. II, p. 286, nota 12.— Edit. La Ley, Buenos Aires, 1943.— Conf. Mezger cuando califica de acertado el distinción que hace la jurisprudencia alemana (sentencia J., 63, 46 (47-48) entre "la perturbación morbosa de la actividad del espíritu de índole transitoria producida por el alcohol en sujetos sin base morbosa, y la reacción morbosa al alcohol" que se manifiesta en verdaderos estados patológicos de embriaguez (T. II, p. 72).

mediata de la conducta creadora de peligro, la causa mediata, voluntaria, que determina la acción culposa. Dicha intoxicación entra sin dificultad en la esfera del delito culposo de que se trata, sin eficacia atenuante, antes bien, como agravante que concilia su carácter de tal con la naturaleza del tipo al cual se agrega como *circunstancia*. El conductor no quiere el evento, pero éste es perfectamente previsible para él, si, una hora antes de salir de viaje, y sabiendo como sabe que puede ocurrirle un percance, confiado en su buena cabeza o en el conocimiento que tiene de la ruta, se dedica a beber. Es aquí, en esta *previsibilidad del resultado*, donde radica la razón de ser de la agravante, que por ello tiene un eminente carácter preventivo.

Integra también la agravante la ebriedad del conductor producida por el uso de *sustancias estupefacientes* (40). Como éstas pueden producir alteraciones psíquicas semejantes a las de la embriaguez alcohólica, rige respecto de ellas y de sus efectos todo lo que acabamos de decir. Si el uso de estupefacientes ocasiona una verdadera y propia "*enfermedad mental*", y la *habitualidad* en dicho uso resulta comprobada, podrá aplicarse al conductor que maneja autovehículos peligrosamente lo previsto en el art. 41, C.P. Si el hecho fué cometido en estado de incapacidad de querer o de entender, y bajo la acción de estupefacientes usados por caso fortuito o fuerza mayor, la agravante dejará de funcionar porque la *imputabilidad quedará excluida*. Funcionará, en cambio, la agravante si las sustancias estupefacientes fueron usadas *intencional o culposamente*, aún cuando al tiempo de ser detenido el conductor se hallare en estado de incapacidad de entender y de querer (41).

De lo dicho se desprende que la embriaguez puede ser agravante en la figura de delito culposo de peligro, propuesta, tal como puede serlo cuando es preordenada (delitos dolosos). Si el conducir contra el reglamento es acto imprudente, el conducir en estado de embriaguez dobla la imprudencia, y por ello la ebriedad del conductor es causa más que suficiente para reforzar el efecto de la pena. Sólo una represión severa podrá disminuir la subida cifra de accidentes ocasionados por ebriedad de los que manejan autovehículos.

Se justifica plenamente que, en vista de la peligrosidad del conductor puesta de manifiesto en actos reiterados de conducción irregular, el juez pueda suspender el *permiso para conducir* o retirarlo en forma definitiva, sanción que preven todos los Códigos de la ruta. La caducidad del permiso para conducir es para algunos una *medida*

(40) El elenco de estupefacientes taxativamente contenido en el art. 2º de la Ley Nº 4428 (26 noviembre, 1921) y reproducido en el art. 2º del Decreto-Ley Nº 11005 (28 marzo, 1949) es exiguo. Falta en él sustancias, preparaciones y derivados importantes que sería conveniente nombrar de modo enumerativo, ya que el tráfico ilícito de estupefacientes es delito y no basta decirle al juez que dicho tráfico tiene que ver con el "opio, morfina, cocaína, heroína y sus sales y derivados"; y falta, sobre todo, una norma que sea capaz de comprender, por extensión analógica, cualquier sustancia estupefaciente nueva que escape a la enumeración reglamentaria.

(41) MANZINI, T. II, p. 150.

de seguridad, criterio al cual adhiero, y para otros pena accesoria de las de prisión o multa, carácter que le otorga, p. ej., la ley belga de 19 de Agosto de 1924. Sin embargo, la Casación de Bruselas al hacer ciertos distingos en orden a su naturaleza y aplicación, ha establecido que la caducidad es *obligatoria* cuando el autor es reconocido físicamente incapaz para conducir un vehículo, en cuyo caso no tiene el carácter de pena, sino de una *medida de seguridad pública* que puede ser ordenada solamente por un término igual a la duración probable de la incapacidad física del agente, y que es *facultativa* en todos los otros casos, en los cuales funciona como *pena accesoria* (42).

La legislación suiza, la más severa a este respecto, autoriza el retiro del permiso para conducir por nueve motivos, entre los cuales se hallan: la ebriedad sin accidente, la ebriedad con accidente, el exceso de velocidad con accidente, contravenciones a las prescripciones de la circulación sin y con accidente, enfermedad y mala reputación. La duración del retiro oscila entre 5 días y 10 años, pudiendo, en los casos graves, ser definitivo. Las autoridades administrativas suizas entienden que el retiro del permiso para conducir no es una sanción penal, sino un medio de eliminar de la ruta y de poner en condiciones de no infringir los reglamentos a aquellos conductores que son un peligro para la circulación (43).

En 1948 fueron retirados en Suiza 147 permisos, por un término de cinco días a dos semanas. Desde esa fecha, en los Cantones de Zurich, Schwytz y Ginebra, se publican los nombres y direcciones de los conductores cuyos permisos han sido retirados, medida que, a juicio de las autoridades, se aplica solamente a los casos graves (44) (45).

(42) ANDRE RUTTEN, Problemes posés par la dechéance du droit de conduire.— Revue de Droit et de Criminologie, 34 Année, N° 1.

(43) ANDRE BUSSY, op. cit.

(44) El Departamento Federal de Justicia y Policía suele hacer a sus subordinados recomendaciones como éstas:

- a) En todos los casos de retiro de los permisos para conducir debe procederse con el más grande rigor.
- b) Acreditadas las condiciones legales, el retiro debe ser inmediato.
- c) Puede hacerse el retiro a título provisorio, bajo la reserva de fijar ulteriormente la duración del mismo, una vez que los elementos del caso hayan sido debidamente comprobados;
- d) La policía debe retirar el permiso en todo caso de accidente grave y en caso de embriaguez debidamente acreditada.

(45) El art. 20 del Reglamento de licencias vigente en el Perú autoriza a la D.G.T. para cancelar el permiso para conducir en los siguientes casos:

- 1) Si por sentencia judicial se declara responsable de la muerte producida como resultado de un accidente de tráfico.
- 2) Manejar un vehículo motorizado bajo la influencia del alcohol o narcóticos.
- 3) Cualquier crimen en que se haya usado un vehículo motorizado para cometerlo.
- 4) No detener su vehículo para prestar ayuda en un accidente de tránsito.
- 5) Por no prestar ayuda a las personas lesionadas como resultado del atropello a un peatón o choque con otro vehículo".

El propio reglamento autoriza la suspensión o cancelación de la licencia en los siete casos del art. 21.



## VII

## LOS NUEVOS DELITOS DE CIRCULACION

Las figuras examinadas no agotan el elenco de los nuevos delitos que integran el llamado Derecho penal del automóvil, cuyo campo de especialidad tiende a hacerse cada vez más rico.

La Ley de Circulación británica (*Road Traffic Act.*) de 1930, reformada en 1934, sanciona:

- 1.—el exceso de velocidad;
- 2.—la embriaguez del conductor;
- 3.—el hurto de uso de vehículo de motor.

La Ley federal suiza de la Circulación, de 15 de marzo de 1932, contiene, además de las contravenciones, los siguientes delitos especiales:

- 1.—embriaguez del conductor;
- 2.—fuga y omisión de socorro; (1)
- 3.—circulación sin permiso;
- 4.—hurto de uso de un automóvil;
- 5.—uso de placa de control falsa, falsificada, hecha ilegible o correspondiente a otro vehículo;
- 6.—daño, desaparición, falsificación o modificación de las señales del tráfico.

La Ley española de 9 de mayo de 1950, dictada para disciplinar penalmente el uso y circulación de los vehículos de motor, y que en mucho se inspira en la ley suiza, reprime como delito:

- 1.—la embriaguez del conductor;
- 2.—la conducción a velocidad excesiva o de otro modo peligroso;
- 3.—la omisión de auxilio a la víctima de un accidente;
- 4.—la falta de permiso para conducir;
- 5.—el uso de matrícula falsa o distinta de la debida, o alterada, o hecha ilegible;
- 6.—el retiro, cambio, simulación o alteración de las señales del tráfico;
- 7.—el acto de perturbar u obstaculizar la circulación;

(1) Este delito se halla también previsto en el art. 128 del C. P. F. S.

- 8.—el de lanzar piedras u otros objetos contra un vehículo en marcha;
- 9.—el de utilizar un vehículo ajeno sin la debida autorización o sin causa lícita.

Estas figuras no son propiamente nuevas, puesto que proceden del viejo régimen contravencional instituido por las leyes de la circulación. La novedad estriba en haberse transformado diversas contravenciones del tránsito en verdaderos y propios delitos que, por razón de su especial naturaleza, caen ahora bajo la competencia de los jueces y tribunales comunes, a cuya disposición se halla un sistema severo de penas.

---

## VIII

## RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS AUTOMOVILISTAS

El enfoque jurídico-penal del accidente de tránsito nos lleva a tratar en forma brevísima de la responsabilidad civil de los automovilistas.

Hasta fines del siglo pasado prevaleció en el derecho positivo la regla romana que dice que *no hay responsabilidad sin culpa*, regla por virtud de la cual la responsabilidad civil se halla sustentada en el principio de la imputabilidad moral.

No obstante que una gran mayoría de juristas presta todavía adhesión a la responsabilidad aquiliana, en virtud de la cual el autor sólo debe ser condenado si ha incurrido en culpa y en proporción a dicha culpa, la responsabilidad causal nacida de la noción del riesgo creado, tiende a imponerse en vista del desarrollo del maquinismo, de la intensificación del ritmo de la vida y de las consideraciones sociales que se aducen a favor de las víctimas (1).

El progreso de la técnica ha impuesto el uso de máquinas útiles pero peligrosas, y las cifras cada vez más altas de accidentes producidos por esas máquinas han dado vida a la teoría del riesgo, que al absorber la noción de la culpa libera al juez del deber de investigar la conducta del presunto agente responsable, limitando su función a la tarea mecánica de examinar una simple relación de causalidad, en virtud del principio: *el que hace nacer un riesgo debe responder por el daño causado*. Por duras que parezcan en algunos casos las consecuencias de este principio, esa dureza puede ser atenuada por medio de un seguro de responsabilidad civil, legalmente obligatorio, capaz de garantizar al damnificado y de prestar servicio, indirectamente, al responsable (2).

La teoría del riesgo, objetiva e impersonal, que funcionó primero frente a los accidentes del trabajo, bajo la forma de *riesgo profesional*, en la relación jurídica patrono-obrero, ha entrado a funcionar en el campo de los accidentes automovilísticos, bajo la forma de *riesgos del tránsito*, en la relación atropellador-atropellado.

Pero mientras el riesgo profesional se halla consagrado desde hace medio siglo en las leyes de accidentes del trabajo, el riesgo del tránsito alienta únicamente por obra de la jurisprudencia y con un mínimo de intervención legislativa.

(1) ANDRE BUSSY, op. cit.

(2) A. BUSSY, op. cit.

El estudio comparativo realizado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, muestra las divergencias que existen en esta materia. En tanto que el sistema inglés del *common law* somete al automovilista a las reglas comunes de la responsabilidad *ex culpa*, la ley suiza y la jurisprudencia francesa mantienen el principio de la responsabilidad causal del conductor, salvo prueba liberatoria limitada, y países como Italia se acercan al sistema de la responsabilidad objetiva, admitiendo la inversión de la prueba de la culpa.

A pesar de estas divergencias se advierte cómo, no sólo en Europa, sino en países de Hispanoamérica, la jurisprudencia, por virtud de una cada vez más afinada apreciación de la culpa, va poniendo a cargo del conductor del vehículo la responsabilidad por el accidente, siempre que haya una mínima negligencia en el primero o un defecto mecánico en el segundo. Esa misma jurisprudencia va creando una serie de presunciones *hominis* que favorecen la situación de la víctima, aliviándola del peso de la prueba de la culpa.

No siendo posible adoptar en forma absoluta el principio de la responsabilidad objetiva en todo caso de accidente de tránsito, conviene poner en práctica un sistema conciliatorio y prudente como el concebido por el Ante Proyecto de Ley Uniforme que elaboró hace doce años el Instituto Internacional para la unificación del Derecho Privado. Según ese sistema, el principio de la responsabilidad causal es el dominante, pero deben admitirse pruebas liberatorias de la responsabilidad, y tomarse en cuenta el concurso de la culpa del damnificado para la reducción de la indemnización (3); y en cuanto a los titulares de la responsabilidad, deben serlo en forma solidaria el poseedor y el conductor del vehículo.

NO SE PRESTA A DOMICILIO

(3) INSTITUT INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE.— Unification internationale en matière de Responsabilité civile et d'Assurance obligatoire des automobilistes.— Avants-Projets et rapports.— pag. 19.— Rome, 1940.

## IX

## SEGURO OBLIGATORIO DE LOS AUTOMOVILISTAS

La responsabilidad civil de los automovilistas y el seguro obligatorio de los mismos, son dos aspectos de una misma cuestión. Por eso debo ocuparme aquí del amparo a las víctimas de los accidentes de tránsito.

Todos sabemos cuan difícil es obtener el resarcimiento del daño causado por un autovehículo en un accidente, ya porque la propiedad del automóvil causante se halla en tela de juicio; ya porque el perjudicado se encuentra frente a la sola responsabilidad del conductor, cuando el propietario prueba no haber querido la circulación del vehículo; ya porque el propietario responsable carece de bienes y el valor del automóvil es inferior al daño causado.

Para salvar estas dificultades e impedir que la víctima sea burlada se ha propuesto que el dueño del automóvil se asegure contra el riesgo, garantizándose a sí mismo tanto la capacidad económica de resarcimiento del daño como la disminución del propio patrimonio. De todos los procedimientos recomendados, el del seguro obligatorio es el mejor, y por ello ha sido adoptado en casi todos los países europeos y en los Estados Unidos de Norteamérica.

Es aquí igualmente recomendable el sistema propuesto por el Anteproyecto de Ley Uniforme elaborado por el Instituto Internacional para la unificación del Derecho Privado. Según ese sistema el propietario del vehículo deberá contratar un seguro de responsabilidad civil de capital limitado, que cubra los daños causados a terceros (daños en las personas y en las cosas) por el hecho de un vehículo puesto en circulación, sin cuyo requisito dicho vehículo no podrá ser registrado ni admitido al tránsito.

---

## RECOMENDACION

Por todo lo expuesto el autor propone el siguiente Proyecto de Recomendación:

El Congreso de Juristas

### RECOMIENDA:

1º— Que se adopten cuantas medidas sean necesarias para prevenir los accidentes de tránsito;

2º— Que se incorpore en el Título de los delitos de "exponer a peligro o abandonar personas en peligro", de los códigos penales, la hipótesis delictuosa de "omisión de asistencia a las víctimas de un accidente de tránsito";

3º— Que se incorpore en el Título de los delitos "contra la seguridad pública", de los códigos penales, la figura culposa de "conducción peligrosa de automóviles";

4º— Que en materia de responsabilidad civil de los automovilistas, por accidente de tránsito, se adopten los principios contenidos en el Anteproyecto de Ley Uniforme elaborado por el Instituto Internacional para la unificación del Derecho Privado;

5º— Que para garantizar a las víctimas de accidentes de tránsito la efectividad de la responsabilidad civil, se adopten igualmente los principios sobre seguro obligatorio de los automovilistas contenidos en el Anteproyecto de Ley Uniforme elaborado por el referido Instituto Internacional, dejándose en libertad a cada país para determinar la cuantía del capital garantizador.

---