

1º Juzgado Correccional de la Prov. de San Juan, Expte. N° 27.277/01, 04/2005. “Con motivo del fallecimiento de Chirino Silvia Noemí - Actuaciones por fallecimiento”.

Y VISTOS: Este Sumario N° 27.277/01 -caratulado- “Con motivo del fallecimiento de Chirino Silvia Noemí-Actuaciones por fallecimiento”, venido a resolver.-

Y CONSIDERANDO: Que ha quedado acreditado en autos, con elementos de convicción suficiente de conformidad a lo dispuesto en el art. 357 del C.P.P., que el imputado en autos G.S.M., es presunto autor responsable del delito de Homicidio Culposo (art.84 del C.P.), en perjuicio de Silvia Noemí Chirino.

Que en efecto, de las constancias de autos surge que el día 8 de julio del año 2001, siendo aproximadamente las 17,30, la Srta. Silvia Noemí Chirino circulaba por calle Rastreador Calívar, en dirección Sur-Norte, Dpto. de Chimbas, conduciendo una motocicleta Honda, modelo Econopower de 90 cc.. En su desplazamiento se topó con un lomo de burro que se encontraba ubicado al norte de calle El Sembrador, cayendo de la moto y perdiendo la vida días después.

Dicha construcción que no reunía las condiciones de seguridad adecuadas -porque tenía demasiada altura y carecía de adecuadas rampas de acceso, e inadecuada señalización-, fue dirigida por el imputado G.S.M., quien en esa época se desempeñaba a cargo de la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Chimbas.

Corresponde reseñar, la prueba rendida:

Que a fs. 07/08, obra acta de inspección ocular labrada en el lugar del hecho, la que reza: “nos constituimos en calle Rastreador Calívar, entre El Sembrador y Cosechero, Villa Obrera...que a unos cuarenta metros aproximadamente hay un lomo de burro...que está señalizado con pintura pero no es muy visible en su totalidad...por lo que está indicado con un cartel señalizador pintado en amarillo el lomo de burro...que también está a la misma distancia un lomo de burro...que está señalizado con un cartel con las mismas características del antes señalado...que este lomo de burro posee una altura aproximada a los 16 cm y un ancho de 37 cm. aproximadamente...que ambos montículos están pintados con pintura color blanco y amarillo, pero los mismos están un tanto deteriorados, siendo imposible su visibilidad nítida...que se observa una marca de neumáticos en la capa asfáltica metros antes de llegar al lomo de burro, que esta posible rayada de un vehículo de cuatro ruedas puede advertirse que es como consecuencia de la no advertencia a tiempo, del obstáculo...”.

Que a fs. 09, obra croquis ilustrativo, labrado por personal policial actuante, en el lugar del hecho.

Que a fs. 13, obra informe pericial realizado a la moto marca Econopower, 90 cc, de color rojo, dominio BFZ641 y un casco protector color bordo, con visera.

Que a fs. 23, obra declaración testimonial en sede policial de Rubén Francisco González, quien dijo: “que ese día domingo comenzó a correr un fuerte viento sonda con mucha tierra...que siendo aproximadamente las 17.30 hs. venía desde el cardinal sur una moto roja, la que era conducida por una mujer...que esa chica se lleva por delante un lomo de burro...que la chica al levantarse la moto desde la parte delantera, es despedida hacia

atrás pegando primero con su cabeza en el pavimento y luego con su cuerpo...que la moto continuaba arrastrándose por la calle hacia el cardinal norte...que en ambos costados hay carteles que señalan la existencia de esa loma...que ambos están muy encima del bulto, siendo fácil llevárselos por delante y no teniendo tiempo para nada a frenar el vehículo...que esas lomadas no están pintadas como es debido...que su altura, es demasiada alta...”.

Que a fs. 24, obra declaración testimonial de María Elena Tobares, quien manifestó: “que el domingo 8 de julio del corriente año, siendo aproximadamente las 17.30 hs. circulando a bordo de su automóvil Duna...que por calle Rastreador Calívar, viniendo desde el cardinal norte, es decir, desde la fábrica de carburo...que se llevó por delante un montículo de cemento, parecido a un lomo de burro...que no sabía que eso existía allí y no sabía precisar si hay cartel señalizador del mismo...que tuvo que realizar una maniobra brusca perdiendo el control del volante y el automóvil se le fue hacia la banquina...que venía una moto con el conductor sin acompañante a unos 40m km. por hora...que no venía tan fuerte...que observa por el espejo retrovisor que esa moto choca con esos montículos...que llevaba puesto un casco de color...que la moto era parecida a las Honda y era de color rojo...”.

Que a fs. 25, obra declaración testimonial de Carolina Sonia Barrionuevo, quien dijo: “que el domingo 8 de julio del corriente año siendo aproximadamente las 17.30 hs. circulando a bordo de un Fiat Duna color rojo de mi amiga María Elena Tobares por Rastreador Calívar viniendo desde el cardinal norte, es decir, desde la fábrica de carburo hacia el Sur...que su amiga se llevó por delante un lomo de burro...que no puede precisar si hay cartel señalizador...que su amiga tuvo que realizar una maniobra brusca...que perdió el control del volante y el automóvil se le fue a la banquina...que cincuenta metros antes de llegar a calle Calívar hay otro montículo parecido al anterior...que desde el cardinal sur venía una moto...que pasó por el lado, lo hizo a una velocidad normal...que no iba tan fuerte...que su amiga le dice que la chica que pasó por el lado se ha caído...que llevaba un casco de color rojo...que era una moto de las de cincuenta y de color rojo...”.

Que a fs. 27/28, obra certificado de defunción del cual surge que el fallecimiento de Silvia Noemí Chirino se produjo por traumatismo de cráneo.

Que a fs. 30, obra declaración testimonial de Ángela Marina Torres, en la que expresó: “que el domingo 8 de julio del corriente año estaba en la esquina de Rastreador Calívar y El Cosechero con su amiga Analía Estela Mabel Calívar...que observan que desde el sur venía una moto roja conducida por una persona sin acompañante... que venía con casco protector...que esa moto se lleva por delante un lomo de burro...que el conductor sale despedido y pega fuertemente con su cabeza en el piso, ya que el casco se le salió...que era una moto Honda Econopower de color rojo con detalles blancos...”.

Que a fs. 40, obra protocolo de autopsia en el que dice que la muerte de Silvia Noemí Chirino fue producida por compatible con traumatismo de cráneo.

Que a fs. 63, obra declaración testimonial de Carolina Sonia Barrionuevo, quien ratificó la brindada en sede prevencional a fs. 25 y dijo: “que los lomos de burro, sólo se podían pasar a paso de persona, porque eran muy altos y angostos...”.

Que a fs. 64, obra declaración testimonial de Ángela Marina Torres, quien ratificó la vertida a fs. 30 en sede prevencional y expresó: “que observó a una distancia de una media cuadra aproximadamente, que venía por Rastreador Calívar de sur a norte un ciclomotor conducido por una chica...que venía a velocidad normal...que no se percató del lomo de burro al parecer, ya que desde donde estaba, no pudo apreciar que frenara o tomara alguna precaución al llegar al mismo...que estos lomos habían sido hechos hacía muy pocos días...que el lomo de burro era bastante mas alto por ese costado que por el resto de la calle...que el lomo tenía una malformación, bastante más alto por el costado...que por el costado pasó la chica...que perdió el control...que salió despedida de la moto cayendo como de espaldas y golpeando muy fuerte con la cabeza en el suelo...que traía puesto un casco el cual se le salió al saltar...que al parecer no lo tenía prendido...que la visibilidad era regular...que había un fuerte viento sonda que levantaba tierra...que los lomos de burro no estaban bien señalizados...”.

Que a fs. 71, obra declaración testimonial de Francisco Rubén González, quien ratificó su declaración de fs. 23 en sede prevencional y manifestó: “que la visibilidad no era la ideal...que el viento zonda que soplabo hacía levantar polvo que perjudicaba la visión...que era difícil ver el lomo de burro, dado que estaba como despintado...que además el cartel que tenía puesto al costado estaba prácticamente a la misma altura del lomo...que cuando uno veía el cartel, ya era tarde...que el lomo era tan pronunciado, sobre todo en los costados que fue por donde pasó la moto...que la moto saltó en el aire, despidiéndola hacia atrás...”.

Que a fs. 73, obra declaración testimonial de María Elena Tobares, quien ratificó su declaración en sede prevencional de fs. 24 y expresó: “que miró por el espejo retrovisor hacia atrás, observando que la chica caía a la altura del lomo de burro...que los lomos de burro se podían pasar a la mínima velocidad, en primera velocidad...que eran muy altos y angosto...que desde arriba del auto se sentían como un cordón de vereda...”.

Que a fs. 78/81, obra gráfico ilustrativo y plano del lugar del hecho, confeccionado por personal de División Criminalística de la Policía de San Juan.

Que a fs. 85, obra contestación de oficio N°: 415-J- 2002, nota N°: 103, de fecha 28 de mayo de 2002, por parte del Director General de la D. P. Vialidad, Ing. Civil José Antonio Serer, el que dice: “Punto 1: que las dimensiones de los dispositivos reductores de velocidad llamados “lomos de burro o lomadas”, son las que se adjuntan en plano tipo, que la D.P.V. adoptó para su construcción previo estudios y ensayos sobre el particular...que en cuanto a la lomada ubicada en calle Rastreador Calívar frente a la plaza de Villa Obrera, no responde a ninguna de las dimensiones de los planos mencionados...que atento a esta grave falencia cometida por la Municipalidad de Chimbas, única responsable de su ejecución, es que el Dpto. Conservación inició Oficio N°: 889-C-2001, haciendo notar que esa “lomada” ponía en serio peligro a los usuarios, debido a que tenía demasiada altura con respecto a la rasante y no poseía adecuadas rampas de acceso...Punto.2...que las señales colocadas por la Municipalidad de Chimbas no tenían papel reflectivo, por lo que no se ajustan a reglamentación vigente...Punto 3...que esta Jefatura no recepcionó ningún tipo de solicitud por parte de la Municipalidad de Chimbas para que nuestra Repartición autorizara la

construcción de lomadas en calle Rastreador Calívar (R. N°: 68) Villa Obrera...que se intime al Municipio de abstenerse a ejecutar esos trabajos sin permiso ni control de la D.P.V. en rutas de nuestra Jurisdicción...”.

Que a fs. 86, obra informe correspondiente a oficio N°: 899-C-2001, de fecha 5 de julio de 2001 dirigido al Director General de la D.P.V. por parte del Jefe de la División Obras Especiales, en el que informa la inspección efectuada a las lomadas construidas en rutas provinciales, el que dice: “que se detectaron construcciones de “Lomadas” ejecutadas por Municipios sin permiso ni control de la D.P.V...que las dimensiones adoptadas son totalmente arbitrarias y fuera de reglamentación...que se observa una pronunciada altura sin los accesos correspondiente...que ofrecen un serio peligro al tránsito vehicular...que la señalización vertical adoptada es bastante deficiente...que no se emplean materiales reflectivos y tampoco se respeta la normativa de cartelería vial...que por todo ello se requiere se notifique a los Municipios de abstenerse de construir estas obras en rutas provinciales, sin fiscalización de la D.P.V...que en el día de la fecha se recibe oficio N°: 823-M-01 en donde la Municipalidad de Chimbas, solicita asesoramiento para dispositivos de seguridad en los cruces de calle Oro y Tucumán, y calle Rodríguez y 9 de Julio...”.

Que a fs. 88 y 89, obran oficios de igual tenor cursados por la D.P.V. a los Municipios de Chimbas y Santa Lucía, respectivamente, en donde comunican que han detectado la construcción de lomadas ejecutadas por esos Municipios sin el permiso correspondiente de esa Repartición y fuera de la reglamentación que esa repartición adopta a tal fin. Asimismo, que la señalización vertical adoptada es bastante deficiente y sugiere abstenerse de construir esas obras en rutas provinciales sin la debida fiscalización de la D.P.V.

Que a fs. 93/96, obra pericia y gráfico ilustrativo practicado por personal de división Criminalística de la policía de San Juan.

Que a fs. 111, obra oficio de la Municipalidad de Chimbas de fecha 11 de junio de 2002, el cual reza: “PRIMERO: La Municipalidad de Chimbas, sí construyó los lomos de burro ubicados frente a la Escuela República Oriental del Uruguay...SEGUNDO: La construcción se realizó en fecha 05/07/2001, emplazándose carteles señaladores previamente, con 15 (quince) días de anticipación...TERCERO: Se procedió al completo retiro del reductor de velocidad (Lomo de Burro), en fecha 20/07/2001...CUARTO: El reductor comprendía las siguientes dimensiones: ANCHO DE CALZADA: 18.00 metros, ALTURA: entre 8 y 10 cm., ANCHO DE LOMADA: 0.60 metros...la demarcación del obstáculo con pintura refractaria...el apostamiento de indicadores que determinan la proximidad del edificio escolar...Las directivas de obras fueron impartidas por el Sr. Secretario de Obras y Servicios Públicos, Arquitecto G.S.M. ...QUINTO: La construcción fue realizada por el Sr. Lenzina José Lorenzo...González Juan Pablo...y Sánchez Miguel...”.

Que a fs. 115, obra oficio de la Dirección de Tránsito y Transporte, el que dice: “toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente, siempre y cuando no constituyan un obstáculo o peligro para la normal fluidez del transporte...se ordenó la remoción de los obstáculos que se encuentran en la vía pública en la Provincia...que no hubo comunicación alguna del

Departamento de Chimbas a esta Dirección en relación a la construcción de lomos de burro...que se adjunta informe realizado por el Departamento Planeamiento y por el Departamento de Coordinación Vial, en relación al relevamiento efectuado en calle Rastreador Calívar entre calles Sembrador y Cosecheros, en el Dpto. Chimbas...”.

Que a fs. 116, obra informe del relevamiento realizado por la Dirección de Tránsito y Transporte en calle Rastreador Calívar entre calles Sembrador y Cosechero el que dice: “se observó la construcción de lomos de burro de acuerdo a las siguientes características: ancho total de 90 cm., altura de 15 cm, largo total de 6.50 mts., banquetas 1.40 costado este y 1.50 mts., costado oeste...se encuentran también carteles indicadores no normalizados...que estos lomos de burro se encuentran ubicados frente a la Escuela República del Uruguay...que la Ley Nacional de Tránsito N°: 24.449 y Dto. Reglamentario N°: 779 establecen la prohibición absoluta de la construcción de dichas lomadas...Ley a la cual se encuentra adherida en su totalidad mediante Ley 6684 la Provincia de San Juan...que la Autoridad de Aplicación debe remover dichos obstáculos sin dilación por sí sola o con la colaboración del responsable...que este Dpto. de Planeamiento sugiere al Sr. Director el inmediato emplazamiento a dicha Municipalidad para que retire de calle Rastreador Calívar...que los mismos son un obstáculo causal de accidentes...que resulta imposible que este Dirección haya otorgado autorización para la construcción de dichos lomos de burro...”.

Que a fs. 117, obra resolución N°: 063 de la Dirección de Tránsito y Coordinación Vial de fecha 27 de agosto de 2001, la que dice: “...que en virtud de la Ley 24449, art. 48 inc. T, Ley Provincial de Adhesión, Decreto Reglamentario Nacional N°: 779/95 y Decreto Provincial 1.777 de Adhesión, las que expresan textualmente que: está prohibido en la vía pública estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o banquina y hacer construcciones...La autoridad de aplicación debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable...que la Dirección de Tránsito y Coordinación vial, es la Autoridad de Aplicación...que deberá comunicarse a los Municipios de la Provincia... La Dirección de Tránsito y Coordinación Vial, RESUELVE: ...ORDENAR, la remoción en forma inmediata...de los obstáculos que se encuentran en la vía pública...”.

Que a fs. 118/119, obra declaración testimonial de Gastón Nolberto Romero en la que ratifica la vertida en sede prevencional a fs. 26 y reconoce su firma, en la que expresó: “...que son las piezas fotográficas aportadas por el dicente por intermedio de sus abogados...que fueron sacadas por su pariente Marcelo González en su presencia el domingo siguiente al accidente, es decir, el día 15 de julio de 2001...que dos vecinos del lugar le comentaron que al día siguiente del accidente, personal del Municipio trasladó el cartel señalizador del lomo como una cuadra antes de donde estaba...que esto lo hicieron, al parecer, con la intención de ocultar la mala ubicación previa...que en las fotos se puede ver que la inserción del cartel en su nueva ubicación era muy reciente, por la tierra recién removida...que de este cambio, se hizo mención en el Diario de Cuyo...que su ex-pareja habría cruzado el lomo por el lado este del mismo, por la derecha, justo por encima de la raya blanca que delimita el costado de la calle...que la rayada que se ve en la foto 4, no es de la moto...que pertenece a otro vehículo...que la marca de la moto, era una rayada sobre el

costado de la calle...que la altura del lomo en la parte derecha, en los últimos dos metros del costado este, estaba notablemente mas alto que el resto...que tenía un sobrelomo...que los vecinos le comentaron, que por allí pasó su ex-pareja...”.

Que a fs. 122/123, obra declaración testimonial de Lorenzo José Lencina, quien expresó: “que sí trabajaba en la Municipalidad... cumpliendo sólo la función de abrir y cerrar el portón del edificio Municipal... que el dicente no construyó ni participó de modo alguno de la construcción de esa obra... desconoce quien dio las directivas para hacerlo... que sólo ha participado en la colocación de carteles señalizadores...que a la obra la dirige un capataz general que va variando...que a veces supervisan la obra el arquitecto G.S.M. y también el Director Mauricio Camacho...”.

Que a fs. 124/126, obra declaración testimonial de Juan Pablo González, que expresó: “...que si trabaja en la Municipalidad...que cumple funciones como empleado en la parte de obras y servicios...que el dicente no recuerda si construyó o no los lomos por cuanto ha construido un gran número de lomos de burro...que el dicente puede que haya estado presenciando el trabajo...que se acuerda de los carteles y del lomo de burro...que no recuerda si trabajó o no en esa obra... que el dicente pensándolo bien recuerda ahora que sí presenció cuando los construían... que el dicente llevaba una orden de trabajo para realizar esos lomos en la que se indicaban las medidas y la forma de hacer el trabajo...que se la entregaron en la Secretaría de Obras...que trabajaron cuatro pasantes para hacer esos lomos, cuyos nombres no recuerda...que el dicente no estuvo ni fue cuando se colocaron los carteles...que si recuerda que ya estaban puestos cuando fue a indicar donde había que poner los carteles...que la indicación también se la habían dado mediante una orden de obra...que la función del dicente era verificar que el cartel fuera lo más visible posible...que esos carteles se pintan según indican en la Secretaría Técnica...que desconoce si los modificaron o los sacaron después...que no sabe quien los pintó...que las medidas la determinan los jefes técnicos de la Secretaría de Obras y Servicios... que supone que la gente de la Secretaría de Obras lo controla luego, pero no le consta...”.

Que a fs. 127 y vta., obra declaración testimonial de Miguel Mateo Sánchez, que dijo: “...que hace mas de un año realizó en su camión particular que contrató la Municipalidad de Chimbas, el transporte de material premezclado hasta frente a la escuela...que desconoce para que se iba a ocupar este material...que desconocía que se iba a usar para construir lomos de burro...que por ese mismo lugar con su camión de noche se comió los lomos, los que eran sumamente bruscos para pasar, por ser altos y sobre todo muy estrechos...que el tipo de material y la cantidad que debía transportar, se lo encargó un capataz de playa del Municipio de Chimbas, sin recordar cuál de todos fue...”.

Que a fs. 151, obra declaración indagatoria del imputado G.S.M., en la que se abstuvo de prestar declaración indagatoria.

Que a fs. 161, obra contestación oficio por parte de la Dirección Provincial de vialidad de fecha 04-02-03, el que reza: “ PUNTO 1:que se propuso conformar una comisión para estudiar bases técnicas y jurídicas para la construcción de lomadas a fin de evitar accidentes de tránsito...que luego de confeccionar un proyecto con diseño geométrico y señalamiento seguro (Oficio N°: 2564 P- 2000) cuya fotocopia se adjunta, se presentó

ante el Consejo Provincial de Seguridad Vial...que es aprobado y se resuelve comunicar a las Reparticiones y Municipios de la Provincia, quedando pendiente la formalización del acto reglamentario que le dé sustento legal...PUNTO 2:Respecto de la señalización...se utilizaron las normas vigentes de Vialidad Nacional...PUNTO 3:que en la Provincia se ha integrado el Consejo de Seguridad Vial...que se integran entre otros la Dirección de Tránsito y Transporte y Dirección Provincial de Vialidad...que con fecha 27 de agosto de 2001 la dirección de Tránsito y Coordinación vial emite Resolución n°:063-DTCV-01, prohibiendo y ordenando la remoción de lomos de burro y cualquier otra forma de obstaculizar la circulación en la vía pública, se adjunta fotocopia...que en cuanto a la habilitación, no corresponde hasta tanto no surja una norma legal que apruebe y autorice su construcción...PUNTO 4:que los Municipios tenían la obligación de solicitar permisos...PUNTO 5:que el Municipio de Chimbas solicitó a esta Dirección como propietario patrimonial de la Ruta, en los oficios que menciona, los cuales no fueron contestados al Municipio solicitante, en vista de no existir norma legal que permita su construcción...que no obstante lo apuntado, la obra fue realizada sin permiso ni controles por personal de esta dirección Provincial de Vialidad y fuera de toda norma, diseño geométrico, señalamiento y mantenimiento periódico necesarios para la seguridad. Este trabajo fue observado en inspecciones técnicas realizadas (ver fs. 1 del oficio N°: 899-C-2001) con posterioridad a su ejecución, lo que se comunicó oficialmente al Municipio por nota Oficial N°: 33 de fecha 16 de julio de 2001...”

Que a fs. 163/169, obra fotocopias de las especificaciones técnicas para la construcción de reductores de velocidad.

Que a fs. 180, obra contestación de oficio de fs. 177, por parte de la Dirección Provincial de Vialidad, el que dice: “ Punto 1:que en cuanto a la lomada ubicada en calle Rastreador Calívar (R N°:68), frente a plaza de Villa Obrera, no responde a ninguna de las dimensiones de los planos mencionados...que atento esta grave falencia cometida por la Municipalidad de Chimbas...que el Dpto. Conservación inició oficio N°: 899-C-2001 haciendo notar que esa lomada ponía en serio peligro a los usuarios, debido a que tenía demasiada altura con respecto a la rasante y no poseía adecuadas rampas de acceso...Punto 2:...que las señales colocadas por la Municipalidad de Chimbas, no tenían papel reflectivo, por lo que no se ajustan a reglamentación vigente...Punto 3:que esta jefatura no recepcionó ningún tipo de solicitud por parte de la Municipalidad de Chimbas para que nuestra repartición autorizara a construcción de lomadas en calle Rastreador Calívar...que a tal fin, y por detectarse la construcción en una inspección de rutina, se elaboró el oficio mencionado con fecha 5 de Julio de 2001 (ver fs. 189) para dar cuenta de lo observado y sugerir a la superioridad, se intime al Municipio de abstenerse a ejecutar esos trabajos sin permiso ni control de la D.P.V. en rutas de nuestra jurisdicción...Punto 4:que posteriormente con fecha 30 de julio de 2001, se efectúa una nueva inspección a las lomadas de referencia, donde se constata el deterioro de la demarcación horizontal y la existencia de las mismas señales no reflectivas....”.

Que a fs. 214, obra contestación de oficio de fs. 213 por parte de la Dirección de Tránsito y Transporte, el que expresa: “ 1....que no existen dimensiones reglamentarias para

lomos de burro por cuanto está prohibida su construcción (no se reglamenta lo prohibido) de acuerdo a lo dispuesto por la ley Nacional de Tránsito N°: 24449 y su decreto reglamentario N°: 779/95, art. 48 inc. (t) de plena vigencia en nuestra provincia de acuerdo a la Ley Provincial N°: 6684...2...que los puntos 2, 3 y 4, no corresponderían por cuanto no existe metodología ni autoridad (organismo o dirección) que efectúe la reglamentación, inspección ni autorización a los lomos de burro por estar prohibidos...3...que para el punto 6, se adjunta fotocopia del Expte. N°: 211-502-D-01 (ver fs. 202/206) inspección realizada en calles Rastreador Calívar, tramo correspondido por las calles Sembrador y Cosecheros, en el Dpto. de Chimbas...”.

Que a fs. 212, obra dictamen fiscal respecto de la vista conferida a fs. 211, el que dice: “que advierte que en autos no se presenta ninguna de las cuatro hipótesis previstas en el art.314 del C.P.P., razón por la cual estima no resulta procedente el dictado de sobreseimiento en favor del imputado G.S.M., existiendo constancias que por el contrario, autorizan el procesamiento...que en efecto, conforme surge de las constancias de autos, especialmente de las declaraciones testimoniales obrantes a fs. 23, 24, 25, 26, 63, 64....que surge que el día 8 de julio de 2001 en horas de la tarde, en calle Rastreador Calívar entre calles El Sembrador y el Cosechero, Villa Obrera, Chimbas, se produjo un accidente en el que la Srta. Silvia Noemí Chirino perdió la vida. Que la víctima conducía la moto Honda-modelo Econopower 90 cc. y en forma sorpresiva se encontró y embistió a un “lomo de burro”, que no reunía las condiciones reglamentarias para su construcción, como tampoco se encontraba suficientemente señalizado. A raíz de esta grave falencia técnica imputable al Sr. G.S.M., responsable por la realización de dicha obra, la que fue llevada a cabo sin las debidas precauciones, ocurrió el hecho del que derivó el fallecimiento de la víctima...que por ello este Ministerio se opone al sobreseimiento del imputado G.S.M. y solicita a V.S. dicte Auto de Procesamiento en contra del mismo por el delito de Homicidio Culposos (art.84 del C.P.), en perjuicio de Silvia Noemí Chirino...”.

Que a fs. 221/226, obra ampliación de declaración indagatoria de G.S.M., en la que dijo: “que los lomos de burro efectuados se realizaron bajo las órdenes directas de su inmediato superior que era y es el Intendente Antonio José Camacho...que por escrito a raíz de las notas presentadas por la directora de la Escuela República Oriental del Uruguay, Sra. Antonia Guzmán Artes quien solicitó la construcción de lomadas para evitar accidentes...que este expediente pasó al Intendente, quien lo pasó a su vez a la Secretaría de Obras Públicas, cuyo responsable es el dicente...que en este expediente constaba la orden directa que le da el Intendente para construir las lomadas...que en este pedido no constaba sin embargo las medidas de las lomadas, que esto debía definirlo el dicente...que se formó un expediente N°: 1615...que este pedido le llegó aproximadamente antes de agosto del 2000...que el dicente, consciente de que por ser una ruta provincial se debía pedir autorización a Dirección Provincial de Vialidad...que solicitó el permiso el día 10-08-00...que el oficio no fue contestado por ellos...que en fecha 26-06-01, volvió a insistir la Directora de la Escuela con la construcción de la lomada...que a raíz de la nueva nota de la Directora, se reactiva el proceso de construir los lomos de burro, por nueva orden del Intendente...que a raíz de esta nueva orden del Intendente, decidió hacer de inmediato los

lomos, sin volver a pedir autorización a Vialidad...que las medidas de la lomada las determinó por usos y costumbres...que las medidas usuales eran de 10 cm de altura, con un paso o ancho del lomo entre 60 y 80 cm...que la cuadrilla con esta orden, construyó las lomadas en forma rápida el día 5-7-01...que las medidas las tomó de los usos y costumbres, debido a que no existía ni existe reglamentación al respecto...que en cuanto a la señalización como no está reglamentado, también por usos y costumbres sólo hizo poner los carteles a la misma cuadrilla quince días antes sin especificar distancia precisa para ponerlo...que en cuanto a la pintura se usó esmalte sintético...que no se usó pintura especial, debido a una cuestión de costos...que por tal razón se ponían los carteles simplemente pintados...que a los encargados de la cuadrilla, Juan Pablo González y José Lencinas, a ambos les encargó el trabajo en forma personal...que exhibidas 10 fotos vinculadas a la causa, las reconoce como las que ordenara construir...”.

Que a fs. 227/241, obra expediente administrativo N°: 1615, iniciado por ante la Municipalidad de Chimbas.

Que a fs. 250/251, obra declaración testimonial de Héctor Duilio Mercado, quien expresó: “que reconoce las firmas obrantes al pie de lo escrito a fs. 7/8 de autos, como así también el croquis ilustrativo de fs. 9...que ratifica el contenido del acta como del croquis, por haber sido realizado de su puño y letra...que el lomo era notablemente abrupto...que en lugar de ser redondeado parecía un cordón, mas bien el perfil era como el de un triángulo, con la punta hacia arriba...que les sorprendió al pasarlo con el móvil policial por lo brusco que era, ...que tenía marcadas incluso varias rayadas de otros vehículos...”.

Que a fs. 253/254, obra declaración testimonial de Alejandro Alberto Morales, que dijo: “que reconoce la firma obrante al pie y a la derecha de lo escrito a fs. 07/08 en tinta azul, por ser de su patrimonio escritural y que ratifica el contenido del mismo en todos sus términos, como así también el croquis ilustrativo por ajustarse a lo que observaron en esa oportunidad...que era un lomo angosto y abrupto, no ancho y suave como los que existen en otros lugares de similar tránsito...”.

Que a fs. 258/259, obra declaración testimonial de Jorge David Asencio, que manifestó: “que reconoce al plano de fs. 94 como el que realizara el dicente en el lugar que se menciona...que esta fue una pericia que realizó el dicente junto a Luján, que sacó las fotos de fs. 95 y 96...”.

Que a fs. 262, obra dictamen fiscal, el que expresa: “notificado este Ministerio Fiscal de la vista conferida a fs. 260...que impuesta la suscripta de las constancias de autos, en especial de las obrantes desde fs. 213 en adelante, advierte que éstas no han gravitado en importancia como para que pueda variar el punto de vista sustentado por este Ministerio a fs. 212 y vta., razón por la cual se remite a lo dictaminado con anterioridad y reitera el pedido de que se dicte Auto de Procesamiento para resolver la situación del imputado G.S.M. (art.302 del C.P.P.)...”.

Que a fs. 268, obra contestación de oficio de fs. 267, por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, el que expresa: “1) La D.N.V. se rige para la implementación de elementos en la calzada por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N°: 24449 y su dcto. reglamentario 779/95- art. 23 y art. 51...2) Se adjunta copia de la Resolución N°: 422-

02-AG, a través de la cual se prohíbe básicamente la instalación de lomos de Burro, lomadas y/o otros reductores físicos de velocidad sobre las calzadas principales de Rutas Nacionales...”.

Que a fs. 269/300, obra copia de resolución 422/02 y anexos y Norma de Señalización en rutas que atraviesan zonas urbanas.

Que a fs. 313/314 y vta., obra pericia practicada respecto de la mecánica del accidente y la velocidad desarrollada por el ciclomotor, antes y durante el paso por la lomada, confeccionada por el Ingeniero José Ricardo Godoy.

Que corrida vista a fs. 329 a la Sra. Agente Fiscal, emite su dictamen a fs. 330 y expresa: que impuesta la suscripta de las nuevas probanzas incorporadas, consistente en las constancias producidas desde fs.213 en adelante, y los informes obrantes a fs. 268/300 y 313/314 y vta., advierte que las mismas no hacen variar el criterio ya sustentado con anterioridad por este Ministerio Público por lo que reitera lo expuesto a fs. 212 y vta. y 262,...que en efecto conforme...que la víctima conducía la moto Honda modelo Econopower 90 cc. y en forma sorpresiva se encontró y embistió a un lomo de burro, que no reunía las condiciones reglamentarias en su construcción, como tampoco se encontraba suficientemente señalizado...que conforme acta y croquis labrados por la autoridad policial en el lugar del hecho obrante a fs. 7/9, la altura del lomo de burro era de 16 cm y la longitud inferior a la permitida...que a su vez tampoco la señalización del obstáculo según esa documentación resultaba visible, pues la pintura no era la exigida por la ley 24449...que a raíz de esta grave falencia técnica imputable al Sr. G.S.M., responsable por la realización de dicha obra, la que fue llevada a cabo sin las debidas precauciones, ocurrió el hecho del que derivó el fallecimiento de la víctima...que por ello solicita a V.S. se dicte Auto de Procesamiento en contra del mismo por el delito de homicidio culposo (art.84 del C.P.) en perjuicio de Silvia Noemí Chirino...”.

Así las cosas, corresponde resolver esta causa. Ha quedado acreditado, según las pruebas colectadas, que G.S.M. se condujo con negligencia, constituyéndose su conducta en la causa eficiente, principal y directa de la muerte de Silvia Noemí Chirino.

En primer lugar hay que señalar que está probado que el imputado hizo construir los lomos de burros en calle Rastreador Calívar, entre calles El Sembrador y El Cosechero, como él mismo lo reconoció cuando prestó declaración como imputado, y que lo hizo porque ese trabajo fue encomendado por el Intendente Camacho, siendo él Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Chimbas. También quedó probado que la víctima perdió la vida al encarar uno de ellos, el que está más al sur, más cerca de calle El Sembrador.

Este reductor de velocidad -me refiero al que encara la víctima, por que es el que interesa para resolver la causa-, estaba construido de tal forma que verdaderamente significaba un obstáculo peligroso para todo aquel que tratara de sortearlo, máxime si se trasladaba en motocicleta como sucedió en este caso. El resultado está a la vista.

El acta de inspección ocular de fs. 7/8, consigna que tenía una altura de 16 cm. y un ancho de 37 cm.. El policía Mercado, que confeccionó la misma, dijo cuando declaró, que el lomo era notablemente abrupto, que parecía un cordón y que el perfil era como el de un

triángulo con la punta hacia arriba, que les sorprendió al pasarlo con el móvil policial (fs. 250/251).

El otro funcionario policial que lo acompañó -Alejandro Alberto Morales-, describió al lomo como angosto y abrupto, “no ancho y suave como los que existen en otros lugares de similar tránsito...” (fs. 253/254).

María Elena Tobares dijo que los lomos podían ser superados a la mínima velocidad, en primera velocidad que eran altos y angostos “que desde arriba del auto se sentían como un cordón de vereda” (fs. 73 y vta.).

Similar descripción realizó la testigo Barrionuevo, señalando que podían ser superados a paso de persona porque eran muy altos y angostos (fs. 63 y vta.). Ángela Marina Torres, al igual que las anteriores se expidió diciendo que el lomo de burro al parecer tenía una malformación, ya que era bastante más alto por ese costado que por el resto de la calle (fs. 64).

Es decir que la declaración de quien confeccionara el croquis a los pocos minutos de ocurrir el accidente, coincide con lo declarado por estos otros testigos, no en cuanto a la medida del lomo, pero sí refiriéndose a él, como si fuera un obstáculo similar al que midió Mercado - como un “cordón”, según su descripción.

Pondero a su vez, el informe pericial confeccionado por el Ing. Raúl Godoy, que se refiere a la mecánica del accidente, describiendo un lomo de burro de las medidas que dió el policía -37 por 16 cms. (fs. 313/314 vta.).

También se corresponde con un lomo abrupto como si fuera “un cordón”, la forma en que sucede el accidente. María Elena Tobares vio por su espejo retrovisor la caída de la chica a la altura del lomo y Ángela Marina Torres dijo que la chica salió despedida cayendo de espalda. El perito Godoy refiere en su informe que la moto conducida por la chica se levantó de la parte delantera.

Nada hay en la causa que indique con certeza que este lomo tuviera otras medidas al momento del accidente que no sean aquellas que dio el policía Mercado y su acompañante, como los testimonios compatibles de las testigos ya nombradas.

En efecto, las fotografías que en fotocopia se agregan a fs. 245/246, y que según certificación notarial corresponden al mismo día del accidente, una hora y media después, sólo permiten visualizar un cartel indicador de un lomo de burro, que a causa de las sombras de los árboles y la falta de pintura no se puede divisar con claridad.

No obstante lo categórico que fue el policía Mercado en su declaración, surge sin embargo como probable que el lomo de burro tuviera otras medidas -mayor longitud en relación a la dirección de la calle-, y que la víctima lo haya pretendido sortear por un extremo -costado Este de la calle-, que sin duda, por quedar menos expuesto al tránsito vehicular, habría mantenido una altura superior a la de su parte media. Este fenómeno físico se puede apreciar con claridad en las fotografías agregadas a la causa, aún cuando vale la pena aclararlo, las mismas fueron tomadas el Domingo siguiente de sucedido el accidente, es decir, el 15 de julio de 2001, como lo afirma la persona que las acompañó a la causa (fs. 118 y vta.). De modo que la forma y medidas que se aprecian en las fotos, no son las mismas que presentaba la construcción vial al momento de suceder el accidente. En esta

oportunidad, el obstáculo era mucho más importante, peligroso y difícil de sortear. En la foto de fs. 95, se aprecia un mayor aplastamiento en el lugar por donde pasan los vehículos -más que en los extremos-, si bien es cierto, no se corresponden con las medidas que da el policía Mercado (16 X 37 cms.).

Pondero las medidas que da Criminalística (fs. 94), cuando realiza su inspección y toma las fotografías pertinentes, al día siguiente de sucedido el hecho, ya en horas de la noche. Se indica una longitud del lomo de 87 cms., como medida uniforme siendo que las fotos a las cuales ya me referí (la de fs. 95) y las que acompañó el testigo Gastón Nolberto Romero, muestran una clara deformación, que se traduce en el lugar donde pisan los neumáticos de los vehículos, en menor altura y mayor longitud en relación a la dirección de la arteria. El informe de fs. 111, indica una longitud de la construcción equivalente a 0,60 mts., es decir mayor a la constatación realizada por la policía, tanto al momento de la inspección ocular, como cuando concurre al lugar personal de División Criminalística.

Cuando afirmo que pondero estas otras pruebas referidas a las medidas del lomo de burro, que difieren por cierto de las que da el policía Mercado en el acta de inspección ocular, quiero decir que es posible que este funcionario se haya equivocado, dejando abierta la posibilidad no comprobada de que esa construcción se haya modificado deliberadamente entre la tarde del día en que sucede el accidente y la noche del día siguiente que es cuando concurre personal de División Criminalística al lugar. Lógicamente, la eventual modificación de la construcción, si es que se hizo, fue con el propósito de morigerar la forma acordonada del lomo, tornándolo más suave.

Hecha esta última salvedad, como dije, queda abierta la posibilidad de que la construcción haya tenido una longitud superior a los 37 cms.. No obstante, cualquiera que hayan sido las medidas -37, 87 o 60 cms. (según constancias de la causa ya citadas)-, las mismas son suficientemente descriptivas de un obstáculo importante en la vía, creador de un peligro cierto para los usuarios. Para tal conclusión bastan los testimonios rendidos por quienes pasaron por el lugar. Incluso hasta para el propio policía Mercado, que describe el lomo, como un cordón. Es decir, que la sensación que quienes pasaron por el lugar, sigue incólume, cualquiera que hayan sido las medidas del reductor; eso es lo que vale, lo cual a su vez, se corresponde con la mecánica del accidente y el resultado acaecido.

Es decir que el tremendo peligro que entrañaba este lomo de burro, dado su diseño y conformación, desnaturalizaba la idea de utilidad que se tuvo en cuenta para su emplazamiento. Es cierto que el lomo de burro como reductor físico de velocidad, se construye para que los conductores, ante su presencia, la disminuyan. Lo que no puede ser, porque contraría la finalidad perseguida logrando un resultado tremendamente grave y no querido, es que el lomo de burro se transforme en una trampa mortal puesta por la autoridad en la vía pública; de modo que si el conductor no reduce su velocidad, pierda la vida, como ha ocurrido en este caso. Si alguien no ve la construcción, porque objetivamente es imposible o difícil que sea divisada a tiempo, o circule distraído, por ejemplo, corre el peligro de morir, o en el mejor de los casos para él, terminar gravemente herido.

Considero por el contrario, que la circunstancia de encarar un lomo de burro o lomada, aún a una velocidad superior a la permitida por la ley de tránsito, sólo debe ser

percibido por el conductor como una molestia, como una señal de alerta, a fin de que en lo sucesivo, circule con mayor atención y disminuya la velocidad para evitar verse en la misma situación. Siempre y cuando sepa de su emplazamiento, por cierto.

En este sentido, es conveniente tener presente que el art. 23 del decreto N° 779/95, reglamentario de la misma norma correspondiente a la ley 24.449, a la que adhiere la Provincia de San Juan por decreto N° 1777 de fecha 28 de septiembre del año 2000 (art. 97), dispone que *“Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su diseño no agredan ni provoquen incomodidad al mismo, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía donde dicho elemento se instale...”*.

De modo que si a la máxima velocidad permitida, el obstáculo no debe causar incomodidad, lo lógico es que si se sortea el mismo a una velocidad superior en algunos kilómetros, la sensación sea la de transmitir incomodidad al usuario, pero nunca ocasionar la muerte. La construcción, como reza la norma citada, jamás puede atentar contra la seguridad del usuario.

A más de lo señalado, debió ordenarse en el lugar del accidente una señalización suficiente e importante. Esto no se hizo. Debió estar pintada la construcción de forma tal que no pasara desapercibida ni aún para el conductor más desprevenido. Este recaudo que hace al deber objetivo de cuidado, debió tenerse muy en cuenta, precisamente porque se trataba de un obstáculo en la calzada que alteraba la circulación de tipo vehicular y ponía en peligro la vida de las personas. El peligro que entrañaba la construcción -máxime ésta, dado su diseño físico-, impone el deber de poner un especial esmero en su señalización; ya sea pintándolo adecuadamente y anunciando su presencia con carteles adecuados colocados con la suficiente antelación. El material a utilizar debió ser el adecuado a los fines de que todo conductor pueda saber con la suficiente antelación con que se va a encontrar mas adelante.

Todo debe ser preparado con criterio de rigurosa diligencia puesta al servicio de la seguridad pública y pensado incluso para el conductor distraído. La construcción es para evitar accidentes, no para ocasionarlos. El cartel a su vez, como ya expresé, debió estar ubicado a una distancia prudencial previa al obstáculo, de modo que el conductor tenga tiempo de disminuir la velocidad al llegar al lugar.

El anexo “L” del Decreto 779/95, sobre Sistema de señalización Vial Uniforme, consigna que en el señalamiento vertical en las vías pavimentadas, las señales deben ser de láminas reflectivas o con iluminación interna o externa. En los tramos de la vía que tengan características de *“alto riesgo...presencia de obstáculos o ante la proximidad de cualquier otro peligro grave para la circulación, las señales deben ser de alta reflectividad...”*(Art. 7 inc. a) apartado 1 del anexo “L”).

En síntesis, toda obra que se instale en la vía pública para que en ella surta efecto *“debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial”*, y todo debe hacerse *“bajo el concepto global de seguridad vial”*(Cfr. art. 21 de la ley 24.449 y Dec. 779/95).

Como puede advertirse en la fotografía de fs. 245, que fue sacada poco tiempo después de sucedido el accidente, no se aprecia con nitidez el lomo de burro. El cartel

únicamente indica su presencia y al parecer está emplazado casi a la altura de la construcción. Francisco Rubén González a fs. 23 y 71, refiere que era difícil ver el lomo de burro, dado que estaba despintado; que el cartel estaba prácticamente a la misma altura del lomo...”que cuando uno veía el cartel, ya era tarde...que el lomo era tan pronunciado, sobre todo en los costados que fue por donde pasó la moto...que la moto saltó en el aire, despidiéndola hacia atrás...”. De modo que el concepto de seguridad vial se dejó de lado, tanto en lo que hace al diseño de la construcción como a su señalización. Se dejaron de lado criterios básicos de sentido común, que no pudieron jamás estar ausentes en el imputado, dado el cargo y el título de técnico que poseía.

A fs. 85, la Dirección Provincial de Vialidad informa que la lomada tenía demasiada altura en relación a la rasante y no poseía adecuadas rampas de acceso, por lo cual se ponía en serio peligro a los usuarios. Se indica que la cartelera no tenía papel reflectivo. Se le hace saber de las mismas al municipio (fs. 88).

El imputado, debió actuar con diligencia; ser cuidadoso. El cargo que ejercía - Secretario de Obras Públicas del Municipio- y su título de arquitecto, se lo imponían. No era un obrero inculto. Precisamente, el art. 902 del C. Civil establece que cuando mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos. Siendo Arquitecto el imputado, su deber de diligencia era mayor, máxime tratándose del tránsito vehicular que está íntimamente vinculado con la seguridad de las personas. Comentando esta norma del Código Civil, resulta muy elocuente del sentido de la misma, la expresión de Fontán Balestra de que *“no es lógico exigir las mismas precauciones a quien transporta fardos de pastos que al que debe efectuar el traslado de una sustancia explosiva”* (Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal Parte Especial, 15ª Edición, Abeledo Perrot, pág. 58).

En consecuencia, conociendo de la conformación del Consejo de Seguridad Provincial; y habiendo pedido permiso previamente a la Dirección Provincial de Vialidad - miembro integrante del Ente-, no debió proceder a la construcción de los lomos ante la no contestación de los oficios. Debió, por el contrario, apersonarse en la Dirección Provincial de Vialidad y asesorarse con los técnicos sobre el diseño mas adecuado para preservar la seguridad de los usuarios de la vía. Idéntica actitud debió asumir con respecto a la señalización.

De haber procedido así, los funcionarios de la Dirección de Vialidad le habrían facilitado el proyecto de diseño geométrico y señalamiento seguro que obra a fs. 163/169. El proyecto experimental prevé una lomada de 10 cms. de altura y una longitud de 2,70 mts., con señalización horizontal y vertical. Respecto de esta última están previstos carteles de prevención antes de la lomada (10 m- 100 m- 250 m con papeles o pintura reflectiva). Es más, hasta la construcción de “pianitos” están previstos antes de la lomada si fuere necesario.

Si el imputado hubiese hecho esta gestión, conforme a las pautas vigentes al momento del hecho, que son, dicho sea de paso, las que hay que tomar en cuenta a los fines de resolver esta causa, el accidente no habría sucedido porque la víctima no se habría caído de su moto. Su rueda delantera no se habría levantado al cruzar el lomo, porque el diseño

de la construcción de Vialidad Provincial, prevé poca altura en un desarrollo de mucha mayor distancia, lográndose una rampa de acceso suave.

No debió determinar el imputado las medidas de la lomada “por usos y costumbres”, como lo reconoció al declarar, habiendo podido asesorarse debidamente para adoptar una decisión cuidadosa y diligente. Esos usos y costumbres a los que se refiere, resultan a todas luces arbitrarios y no hace otra cosa que poner de manifiesto su falta de cuidado; primero porque no hay una medida uniforme para todos los lomos, según constancias de la causa (fs. 89 vta.), y segundo porque parecería que da igual una lomada de 60 cms. que otra de 80 cms., cuando a la hora de sortear estos obstáculos, la diferencia resulta sustancial. Uno es mas acordonado que el otro y por ende más peligroso. Esto no ha sido tenido en cuenta por el imputado, siendo que por su profesión lo debió ponderar, aún cuando construyera a “ojo de buen cubero” como lo hizo, acudiendo a los usos y costumbres. Es más, por ser técnico pudo y debió diseñar una construcción no peligrosa; tenía los conocimientos para ello.

No debió construir el lomo en base al método de prueba y error, porque antes del hecho no había muerto nadie, según expresó. Precisamente, el deber de cuidado es anticiparse a la ocurrencia del hecho, es evitar el peligro; y si otras contrucciones como éstas son peligrosas, no deben servir de ejemplo para reincidir en conductas similares. La disculpa que ensaya el imputado no es válida para este caso. Precisamente, subjetivamente *la culpa es la falta de previsión o previsión tardía para evitar el resultado típico* (Cfr. Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal Parte General, pág. 333).

El imputado no fue previsor, y se conformó, tomando como modelos para el diseño de la construcción de la lomada, otros casos igualmente peligrosos, sin reparar en la posibilidad de un accidente. El resultado está a la vista, no previó lo que realmente ocurrió, cuando pudo y debió preverlo.

Reconoció que no tenía claro la distancia de los carteles, dándoles “cierta autonomía” a los que lo colocaban de acuerdo a su costumbre. Hubiera tenido claro este tema, si hubiera concurrido a la Dirección Provincial de Vialidad y conversado con un profesional sobre el tema, e incluso si hubiera hecho una aplicación responsable de sus conocimientos técnicos. No es posible que siendo profesional, los obreros decidieran la forma de colocación de los carteles. El propio intendente, a fs. 228 vta., se refiere a la necesidad de señalar y pintar los reductores de velocidad.

La orden de construir los lomos por parte del intendente, no lo exime de tomar los recaudos en orden a la diligencia debida para evitar los peligros.

En fin, que la falta de diligencia del imputado se tradujo en una construcción sumamente peligrosa, carente de la suficiente, adecuada y necesaria señalización. Estas carencias fueron la causa del fallecimiento de la infortunada víctima.

Es probable que ésta se desplazara a una velocidad superior a la permitida (64,2 Km/h promedio), como indica el perito Ing. José Ricardo Godoy, calculada para un lomo de 37 cm. de ancho por 16 de alto; no obstante no es esta conducta la causa principal de su fallecimiento, sino la construcción y la deficiente señalización, toda vez que de haber tenido el lomo otro diseño físico y hubiera estado suficientemente señalizado, el fallecimiento de la víctima no hubiera ocurrido cualquiera que haya sido la velocidad

impresa a su rodado. A mayor abundamiento, cabría señalar que en materia penal no hay compensación de culpas.

Debe recordarse, conforme a la teoría de la causalidad adecuada, que una condición es causa de un resultado cuando resulte idónea para producirlo, y lo será la que “*es adecuada a ese resultado por ser generalmente apropiada para producirlo*” con arreglo a un juicio de probabilidad”(Cfr. Ricardo Núñez, Manual de Derecho Penal, Parte General, 4ta. edición actualizada por Roberto Spinka y Félix González, pág. 128 y sgtes.).

“La teoría pretende así seleccionar de la cadena causal, aquellos eslabones que, según pautas de previsibilidad fundadas en la regularidad del acontecer real, se acomodan o son adecuados para el resultado. De este modo se descartan aquellas causalidades anteriores, contemporánea o posteriores que no se acomodan con dichas pautas (concausas)”. (Humberto S. Vidal, Derecho Penal Argentino, Parte General, Editorial Advocatus, pág. 102).

En definitiva, la conducta de G.S.M., por sí sola, según el curso normal y ordinario de las cosas, resultó ser en este caso una condición idónea para producir el accidente y su consecuencia dañosa.

Debo reiterar una vez más, el imputado actuó con falta de precaución, con indiferencia frente al acto de construir y señalizar la lomada, no adoptando los recaudos del caso. En esto consistió su negligencia.

“Es negligente el comportamiento descuidado. Es un hacer de menos, un dejar de hacer. Falta de adopción de las precauciones debidas. Es una actuación negativa” (Breglia Arias-Gauna, “Código Penal, Comentado, Anotado y Concordado”, Editorial Astrea, Pág. 130). *“...objetivamente, el hecho culposo supone un riesgo evitable, creado innecesariamente, y subjetivamente, el incumplimiento de un deber de diligencia a consecuencia del cual se causa un resultado típicamente antijurídico...”* (Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal Introducción y Parte General, Editorial Abeledo Perrot, Pág. 386).

Que a mayor abundamiento, menciono lo que al respecto la Jurisprudencia tiene dicho: *“ 1) En los delitos culposos el resultado es objetivamente imputable cuando la acción produjo un aumento del riesgo de que aquel aconteciera, esto es que hubo una acción que contribuyó al peligro preexistente y se concretó en el resultado. 2) Probada una conducta descuidada..... como factor productor del impacto que ocasionó la fractura comenzando así la secuencia que terminó con la muerte de la víctima, este resultado fatal será imputable al violador del debido cuidado.....C.N. Crim. Sala III (Correc.) -Massoni, Ocampo, Loumagne (Correc. J, sec. 67) c. 29.042, SAVERIO, Enrique Boletín de Jurisprudencia. Año 1991. N 3...”*.

En suma, el imputado G.S.M. no previó, pudiéndolo hacer, lo que era objetivamente previsible y evitable, *“creando con su falta de diligencia un riesgo mayor que el que resulta del acontecer común y corriente de las cosas”* (Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal, Introducción y Parte General, 14ª Ed. Actualizada, Ed. Abeledo Perrot, pág. 368).

CALIFICACION LEGAL: Que la conducta desplegada por G.S.M., encuadra en la figura prevista y reprimida por el art.84 del C.P., es decir, Homicidio Culposo en perjuicio de Silvia Noemí Chirino, como autor material.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts. 357, 359 y 361 del C.P.P. y 84 del C.P.,

RESUELVO:

I. Ordenar el procesamiento sin prisión preventiva de G.S.M., Prontuario Policial N°: 381.569, D.N.I. N°: 20.551.274, de nacionalidad argentina, de estado civil casado, de 34 años de edad, de profesión Arquitecto, nacido en San Juan el 4 de Diciembre de 1968, domiciliado en B° Atsa 4, casa N°: 13, Mzna. "E", Rivadavia, hijo de J. M. y de I.C., por el delito de Homicidio Culposo (art. 84 del C.P.), en perjuicio de Silvia Noemí Chirino.

II. Trabar embargo sobre bienes propios del nombrado, hasta cubrir la suma de Cuarenta Mil (\$40.000.-), a cuyo fin líbrese el correspondiente mandamiento.

III. Protocolícese, agréguese copia autorizada a autos y notifíquese a quienes corresponda.-

Fdo.: Enrique De la Torre.