

**LICENCIATURA
EN
CRIMINALÍSTICA**



**Universidad del Aconcagua
Facultad de Psicología**

Mendoza

LICENCIATURA EN CRIMINALISTICA

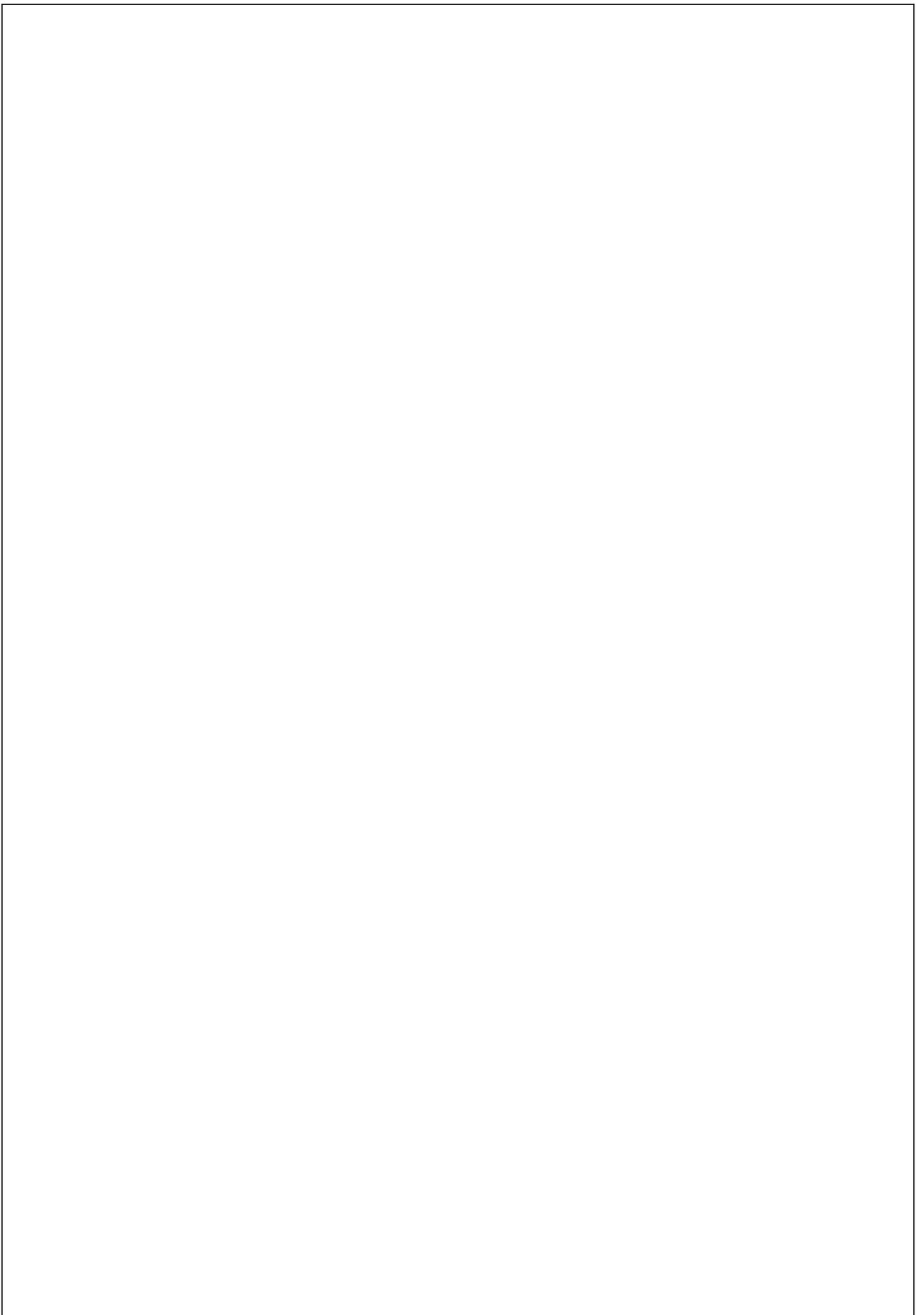
TESINA DE GRADO

***“ESTUDIO DE DATOS OBJETIVOS RELEVADOS EN
SINIESTROS VIALES”***

AUTOR: María Bárbara Galván

DIRECTOR: Licenciado Carlos Rossi.

Mendoza, 2013.-



RESUMEN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.

El presente trabajo de investigación está basado principalmente en analizar y consignar los datos objetivos recabados en los informes policiales referidos a hechos de accidentes de tránsito.

Para ello se analizaron 55 expedientes caratulados “Av. Lesiones culposas en accidentes de tránsito” tramitados en el juzgado de instrucción en lo Correccional, Contravencional y Penal N° 1 de la ciudad de Villa Mercedes, provincia de San Luis, de los cuales sólo se consideraron los informes realizados por personal policial.

Luego se realizaron tablas donde consta cada elemento detallado y en cuántos de los expedientes se encuentra consignado o se hace referencia al mismo. Con ello se pretendió obtener el total de expedientes en los que se encuentren relevados todos los datos objetivos relacionados con el hecho acaecido.

Como conclusión se pudo observar que en ninguno de los expedientes analizados se consigna la totalidad de los datos objetivos necesarios para la realización de la completa pericia accidentológica.

SUMMARY OF RESEARCH.

The present research is based primarily on analyzing and record collected objective data on police reports of events related to traffic accidents.

For this analyzed 55 records titled "Av. Negligent injury in traffic accidents" processed in the Magistrate's Court in Corrections, Criminal offences N° 1 in the city of Villa Mercedes, San Luis province, of which only considered reports by police.

Then there we retables where each element contains detailed and many of the records are entered or referred to it. This was intended to get the total cases which are relieved all objective data related injury sustained.

In conclusion it was noted that none of the cases examined is recorded all of the objective data necessary to carry out the complete expertise.

INDICE

- Hoja de Evaluación..... 3
- Resumen..... 4
- Introducción..... 14

Capítulo I

- El problema de la Investigación..... 14
- Justificación..... 15
- Objetivos..... 16

Capítulo II

- Antecedentes..... 18
- Marco Teórico
 - Accidentología Vial..... 20
 - Tetralogía Accidentológica..... 22
 - Relevamiento del lugar del hecho..... 26
 - Metodología de investigación criminalística..... 27
 - Embestido-Embistente..... 29

- Velocidad..... 30

Capítulo III

- Metodología de investigación
 - Tipo de investigación..... 32
 - Diseño de investigación..... 32
 - Selección de Muestra..... 33
 - Puntos de Pericia..... 34
 - Recolección de datos..... 34

Capítulo IV

- Análisis de discusión de resultados..... 38
- Análisis estadístico..... 39
- Entrevistas..... 53

Capítulo V

- Conclusiones..... 58
- Bibliografía..... 60

DEDICATORIA

Dedicado este trabajo a mi esposo, familia y amigas quienes colaboraron de diferentes maneras para lograr que hoy finalice este gran ciclo de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

A mi esposo Nicolás quien con su amor y apoyo me alentó insistentemente a finalizar esta tesina.

A mi familia que me brindó la posibilidad de formarme profesionalmente.

ALorena Angeletti que posibilitó la finalización de esta carrera y me brindó su amistad en el trayecto.

A MaiaPalombo quien con su locura me acompañó y apoyó en el transcurso del cursado y de la vida.

A la Dra. Celeste Pérez quien me ayudó en la entrega de la presente tesina y sobre todo me regaló su amistad.

A mis compañeros de trabajo y superiores que me brindaron el libre acceso al juzgado y a todos los expedientes seleccionados.

Al Licenciado José Escudero quien confió en la idea de esta tesina desde el primer momento.

Al Licenciado Carlos Rossi quiense brindó como director de tesina y colaboró de manera importantísima en la entrega del presente trabajo de investigación.-

INTRODUCCIÓN

Toda investigación de siniestros viales busca reconstruir la situación global del acaecimiento, lo cual equivale a establecer estáticamente, como primer paso, los factores propios de cada elemento componente de la tetralogía fundamental (hombre-vía-vehículo-entorno). El estudio de este material fáctico habilitará la reconstrucción de la dinámica del hecho que posteriormente, confrontado con la norma jurídica, permitirá formular un juicio valorativo que se expresará, o no, en una imputación.

Habiéndose producido un siniestro vial, se anoticia a personal policial por diferentes medios de comunicación, quien arriba al lugar a fin de realizar un relevamiento y recolectar datos del hecho.

Todas las tareas realizadas por él, tanto el relevamiento, fijación de indicios, recepción de declaraciones testimoniales, realización de planos del lugar como así también las vistas fotográficas, se plasman en un sumario policial.

Dicho sumario está conformado, en la generalidad de los casos, por un acta de procedimiento, donde constan los datos generales del hecho y el accionar policial. Además de ello se adjuntan todas las declaraciones testimoniales y de los partícipes de siniestro, informes criminalísticos y técnicos, planos, fotografías del lugar y todo otro dato que personal que intervienen en el lugar estime de interés para la causa.

Luego del plazo estipulado por el código de procedimiento criminal para la instrucción del sumario policial, éste es remitido, con sus

elementos si los tuviere, al juzgado de instrucción en turno que corresponda para su posterior tramitación.

Es en dicha dependencia donde se procede a la instrucción del sumario judicial donde, además de reiterarlas citaciones de las partes involucradas y testigos, se nombrará a un perito, que actuará de oficio, para que realice la pericia basándose en los puntos solicitados por la agente fiscal que toma conocimiento de la causa.

En esta instancia los elementos objetivos recolectados en el lugar del hecho tienen un papel fundamental para determinar la dinámica del siniestro investigado y, posteriormente, su responsable.

Todo lo expuesto tiene como objetivo explicar, a grandes rasgos, cómo es el accionar que desempeñan en conjunto el personal policial, los empleados judiciales y el perito designado en la investigación de un hecho de accidente de tránsito.

Como instructora de causas judiciales de estas características he podido observar algunos elementos que llamaron mi atención en los expedientes examinados. Uno de ellos es que las pericias accidentológicas, realizadas por el perito designado, anexadas al expediente principal, se basan principalmente en declaraciones testimoniales o no presentan conclusiones valorativas, alegando que no se cuenta con elementos suficientes para ello.

Es por este motivo que el presente trabajo de investigación pretende responder el siguiente interrogante: *“¿Constan en los informes policiales, sitos en los expedientes estudiados, los datos objetivos necesarios para la completa realización de la pericia accidentológica?”*.

A fin de presentar la investigación, la misma se organizó en cinco capítulos, a saber:

En el primer capítulo se expone la problemática que hoy en día puede observarse en las conclusiones de las pericias adjuntas a los expedientes estudiados, como así también los objetivos planteados.

En el segundo capítulo se detallan los antecedentes considerados y el marco teórico relevante.

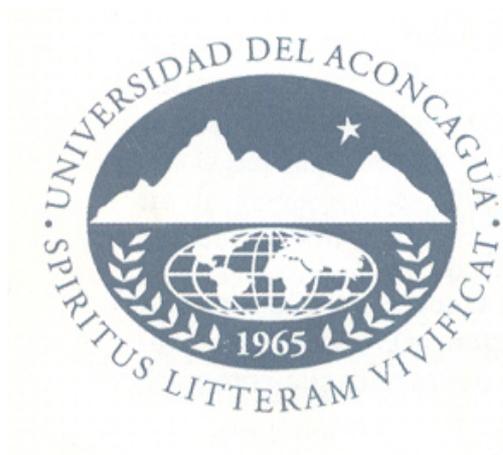
El tercer capítulo contiene la metodología de investigación, detallando tipo y diseño de la misma, selección de la muestra analizada, elemento de recolección de datos y el proceder en el examen de los expedientes considerados.

En el cuarto capítulo se consignó el análisis y discusión de resultados, haciendo uso de descripciones, gráficas y algunas entrevistas realizadas a fin de lograr un mejor entendimiento de la tesina por parte del lector.

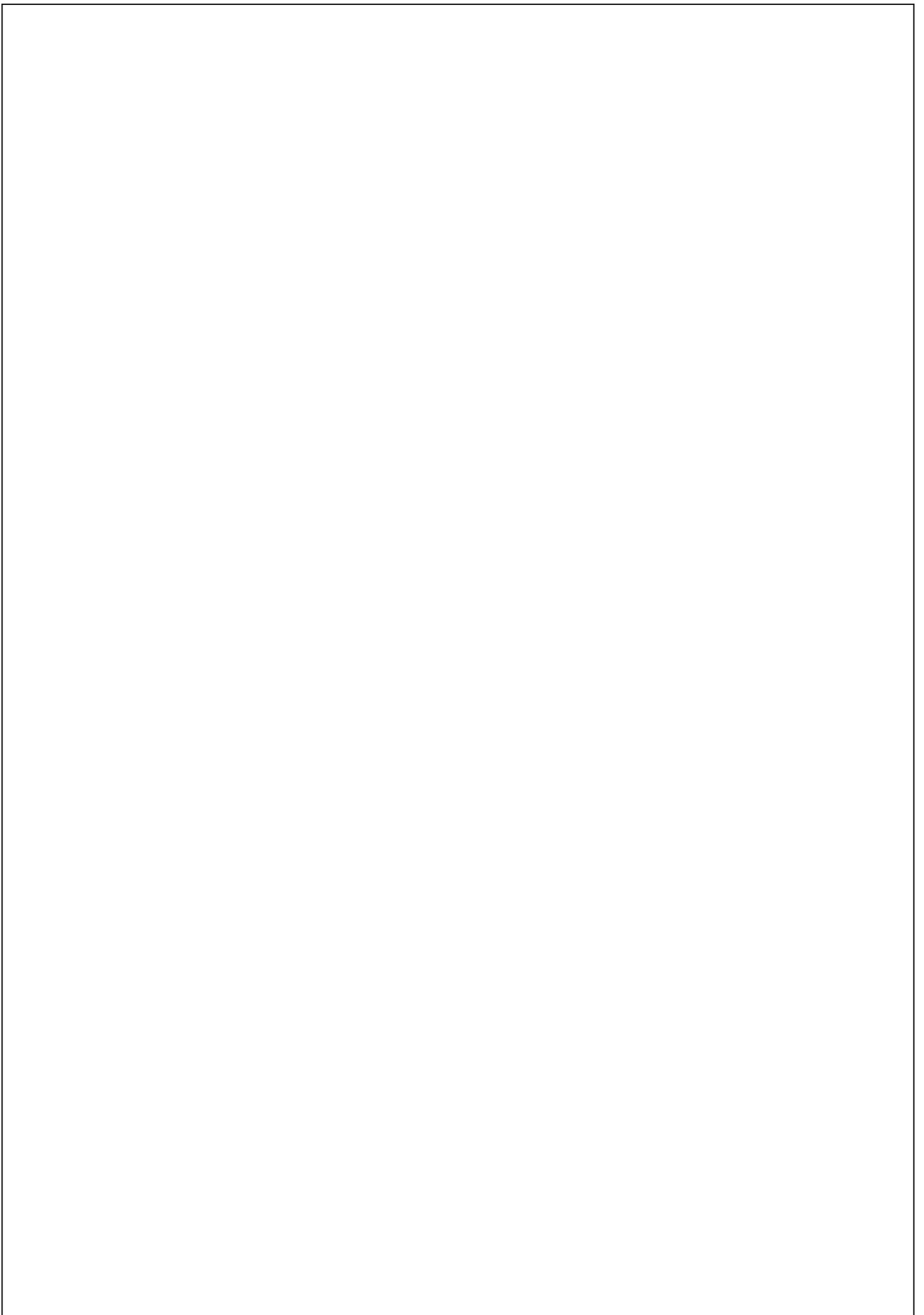
Por último, el capítulo quinto detalla las conclusiones de la presente tesina de forma clara y precisa.-

Habiendo expresado en términos generales el contenido de la investigación, realizada como trabajo final de la carrera de grado Licenciatura en Criminalística, los invito a comenzar con la lectura de la misma.

CAPITULO I



- EL PROBLEMA DE INVESTIGACION
- JUSTIFICACION
- OBJETIVOS



EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Realizando la observación de pericias accidentológicas sitas en expedientes caratulados “Av. Lesiones culposas en accidente de tránsito”, se puede observar que el perito designado de oficio no siempre responde a ciertos puntos de pericia solicitados alegando que no posee los elementos suficientes para lograr ese cometido o simplemente lo hace basándose en declaraciones testimoniales.

Ello puede deberse a dos circunstancias: Por un lado que para el perito sea dificultosa la tarea de responder a ciertos interrogantes por la complejidad del suceso y por esto concluye de forma negativa o utiliza lo que los testigos del hecho manifiestan; y por otro, que efectivamente no cuenta con los elementos objetivos necesarios para tal fin.

De lo anterior surge la siguiente pregunta: *“¿Constan en los informes policiales, sitos en los expedientes estudiados, los datos objetivos necesarios para la completa realización de la pericia accidentológica?”*

No contar con el completo relevamiento de los elementos objetivos relacionados con el siniestro vial acaecido dificulta la tarea del fiscal y del juez, quienes se basan (entre otros elementos) en las conclusiones de la pericia accidentológica solicitada para resolver.-

JUSTIFICACIÓN

Los beneficios esperados del presente trabajo de investigación son que el técnico en Accidentología, Licenciado en criminalística o personal policial que interviene en el lugar del hecho puedan adoptar medidas tendientes a garantizar una completa observación y fijación del lugar del hecho, base fundamental para que el perito accidentólogo pueda realizar una completa pericia. Además se pretende colaborar con la criminalística de campo, específicamente con la tarea fundamental de relevamiento de la escena con el fin de que ningún dato objetivo se encuentre sin consignar en los informes, y con la labor del perito a fin que sus conclusiones sean siempre objetivas.

Como fin último se busca colaborar con la tarea de administración de justicia, ya que se desea observar dónde se halla la falla que lleva al perito a concluir de la forma que lo realiza, ya que ello tiene total incidencia en la decisión del juez de atribuir las responsabilidades penales del hecho, teniendo las siguientes posibilidades, a saber: la ausencia de datos objetivos y/o su falta de objetividad en la labor desempeñada.

Para finalizar se aclara que la justificación del presente trabajo de investigación reside, además, en la posterior exposición del mismo, por intermedio del Instituto de Capacitación del Poder Judicial de la provincia de San Luis, a personal policial y peritos actuantes en causas penales, con el fin de que puedan observar los procedimientos e investigaciones

realizados con el objetivo de mejorarlos y así asegurar un completo relevamiento de datos objetivos relacionados con un siniestro vial.-

OBJETIVOS

Dicha problemática llevó a plantear lo siguiente:

Objetivo General:

- “Determinar si en los informes policiales constan los datos objetivos necesarios para la completa realización de la pericia accidentológica solicitada”.

Objetivos Específicos:

- “Individualizar los expedientes caratulados “Av. lesiones culposas en accidente de tránsito” cuya tramitación esté comprendida entre los meses de Enero y Junio inclusive de año 2012”.
- “Detallar los puntos de pericia solicitados por el Agente Fiscal en la generalidad de los casos”.
- “Determinar cuáles son los datos objetivos que deben relevarse basados en los puntos de pericia”.

CAPITULO II



- ANTECEDENTES

- MARCO TEORICO

ANTECEDENTES

Los antecedentes considerados para la realización de la presente tesina de investigación se basan en la metodología utilizada: la observación documental.

Se consignan dos trabajos de investigación presentados en la ciudad de Mendoza, en los cuales se ha realizado la compulsión de expedientes en trámite a fin de recolectar datos objetivos recabados en el lugar del hecho, relacionados con cada suceso investigado.

A continuación se detallan:

- El Lic. Fornetti Ariel Orlando, en el año 2008, expuso su tesina titulada: *“Integridad de la Prueba material”*. En su investigación utilizó como muestra de estudio 22 expedientes caratulados como “Homicidios” tramitados entre los meses de Enero a Diciembre de año 2006 en la Fiscalía de Instrucción N° 17 de la Unidad Fiscal Especial N° 6, de la ciudad de Mendoza. En su caso particular realizó una investigación dirigida especialmente a la cadena de custodia de los indicios recabados en el lugar del hecho.-
- La Lic. Teragni Romina (2012) en su tesina titulada *“Protocolo de actuación de siniestros viales para la investigación de homicidios culposos”* analizó un total de 100 expedientes caratulados “homicidios culposos”. En la misma utilizó específicamente los

informes técnicos realizados por la división criminalística de la provincia de San Juan, actas y otros peritajes incorporados en los expedientes elaborados en base a hechos ocurridos durante el periodo 2009- 2010.

MARCOTEÓRICO

La Criminalística es una ciencia auxiliar del Derecho Penal y llega a él por medio del Derecho Procesal Penal, ajustándose a sus normas, para exponer científicamente la cadena de pruebas necesarias en el campo material fáctico, probando científicamente las exigencias del conocimiento formalístico causal, pruebas cuya valoración tendrá definitivo influjo en la determinación del culpable y en la aplicación de la sentencia. Ello se encontrará debidamente expresado en un dictamen pericial que el perito realizará basado en elementos objetivos, relacionando cada uno de ellos a fin de llegar a las conclusiones del caso estudiado (Juan, 2005).

El dictamen pericial no consiste en una mera opinión del perito que puede prescindir del correcto sustento científico o técnico y este no puede sobreentenderse sino que debe exponerse en detalle. No debe tratarse de una abstracción ni una afirmación dogmática que escapa a la demostración. El experto debe proporcionar al magistrado los elementos que conducen al sustento de las conclusiones, ya que en caso contrario la colaboración resulta estéril; es decir deben evacuarse con rigor técnico y científico los puntos propuestos y no efectuar apreciaciones genéricas (Moisset de Espanés –Sánchez, 1998).

La pericia no es, como el testimonio, un elemento probatorio independiente, sino que siempre funciona accesoriamente para establecer o garantizar la existencia o el valor de una prueba que no se

puede advertir o apreciar con seguridad mediante la observación y conocimientos comunes (Arocena y otros, 2009).

Se define a la ACCIDENTOLOGÍA VIAL *como la especialidad de la criminalística cuya finalidad implica el estudio referido a la participación y protagonismo de todos los vehículos automotores que estén vinculados con los momentos inmediatos, mediatos y posteriores al siniestro vial acontecido* (Juan, 2005).

Es apropiado diferenciar al Accidente del siniestro vial:

El diccionario de la Real Academia Española define accidente como *suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas*. Esto significa que en el hecho debe haber actuado una fuerza extraña a los partícipes, imprevisible e irresistible, como causa determinante del mismo, por ejemplo influencia de elementos naturales o animales (Tabasso, 1995, p.472)

Nisini (citado en Tabasso, 1995) define al Siniestro Vial como un *“evento con efectos nocivos que se verifica en las vías con la participación de una o más personas, las cuales, causan o sufren perturbaciones estáticas o dinámicas en el normal desenvolvimiento del tránsito, en la cual el siniestro mismo causalmente tiene origen”*(p.473).

Tabasso (1995) expresa que en los momentos inmediatos al hecho acaecido debe realizarse, lo que el denomina, encuesta siniestrológica. Con ella se pretende *reconstruir la situación global de lo sucedido, lo cual equivale a establecer estáticamente, como primer paso, los factores propios de cada elemento de la tetralogía fundamental <Hombre-vía-vehículo-ambiente>, tal como se presentaron en el evento* (p.491).

TETRALOGIA ACCIDENTOLÓGICA.

- HOMBRE.

Este se halla siempre en el centro del fenómeno circulatorio, en cuanto participa con su voluntad y su comportamiento, con la conducta de manejo de los animales o vehículos de cualquier género para utilizar la vía del mejor modo.

En este aspecto corresponde analizar los papeles que asume dentro del tránsito –peatón, conductor, pasajero-, sus capacidades psicofísicas para desenvolverse en él, sus reacciones psicológicas, su responsabilidad, sus <conductas de tránsito>, los actos que debe realizar y los que se le prohíben (Academia de tráfico de la Guardia Civil, s.f.).

Lesiones: En general el ser humano sufre lesiones debidas al contacto directo y violento con objetos duros, por lo que tales lesiones suelen indicar la dirección relativa del impacto. Aquí reside la importancia de la verificación de las lesiones en los partícipes.-

- VEHICULO.

Al circular por la vía, se aprecian tanto vehículos motorizados, como vehículos carentes de motor, como los bicilos o vehículos tracción a sangre.

Los automotores, cualquiera sea su forma, diseño o propósitos, están integrados por cuatro sistemas básicos: de propulsión, de rodamiento, de dirección y de detención. Cualquiera de estos sistemas es esencial para la seguridad en el tránsito, de ahí que constituya una obligación jurídica inexcusable poseer dichos elementos y mantenerlos en perfectas condiciones de funcionamiento (Tabasso, 1995).

Es imprescindible, que la inspección de todos los rodados, se realice de manera ordenada y sistemática, para lograr una correcta

ubicación y posicionamiento de todos los desperfectos, anormalidades o vestigios que presenten los mismos

Deben constar datos identificatorios del rodado o rodados participantes como marca, modelo, color, dominio, daños que presente y elementos de seguridad activa (espejo retrovisor, luces, neumáticos, dirección, limpiaparabrisas, etc.) y de seguridad pasiva (cinturón de seguridad, airbag, casco protector, asientos especiales para niños, etc.), principalmente (Tabasso,1995).

- VIA.

Su concepto puede entenderse de dos maneras: en un sentido restringido, como el aspecto material, geométrico y constructivo de la calle, camino y demás obras viales que los integran, es decir, los elementos corpóreos, tangibles y evidentes sobre y entre los que se actúa y desenvuelve el desplazamiento espacio-temporal de vehículos y personas. En un sentido integral se incluyen además otros elementos que hacen a la funcionalidad y seguridad, que no son evidentes y ostensibles (excepto la señalización), pero que se encuentran íntima y esencialmente vinculados con el concepto mismo de "vía pública" como espacio organizado y estructurado destinado al desenvolvimiento efectivo del fenómeno dinámico de la circulación peatonal-vehicular.

Es el elemento más estable que interviene en un siniestro; se debe observar fundamentalmente su aspecto material (conformación, trazado, límites y características constitutivas), y su faz técnica y sus límites en ésta área (mano, preferencia, velocidad, capacidad, señalización, etc.).

Con respecto a su conformación las vías pueden estar edificadas a partir de dos tipos de firmes distintos rígidos o flexibles. Cualquiera de estos, se encuentra recubierto por una capa superior denominada pavimento, la que se halla en contacto con la atmósfera, creando una superficie de rodadura cómoda y segura.

Se considera conveniente y necesario apreciar su trazado en planta y perfil; ya que influye enormemente en la producción de siniestros viales; sobre todo en intersecciones, curvas o cambios de rasante.

Un elemento importante que conforma las características de la Vía es su señalización.

Señalización Vial.

Weston (citado en Tabasso, 1995) expone que el objeto de la señalización es *guiar al conductor hacia el punto de destino, advertirle de los peligros posibles, indicar el derecho de paso, canalizar el tránsito, y reglamentar en otras formas la conducta que se ha de seguir dentro de la vía.*

La clasificación según su soporte material es la siguiente:

Señalización Vertical: Se colocan sobre el nivel de la vía a una altura calculada técnicamente para la fácil y necesaria lectura del usuario. En este tipo de señal se hace referencia a carteles señalizadores de todas las características y a semáforos.

Señalización Horizontal: Se ubica sobre el pavimento de la vía, en forma de marcas, líneas o agregados. Wringt y Paquette (citados en Tabasso, 1995) expresan: Las marcas de tránsito son símbolos pintados o fabricados de algún otro material que se colocan sobre el pavimento, guarniciones y otros lugares para transmitir los reglamentos de tránsito y los avisos a los conductores. Dichas marcas pueden utilizarse solas o en combinación con señales o semáforos. Enumeran cinco tipos según su variable constructiva: sobre pavimento, en guarniciones, en otros objetos, luces de demarcación y pavimentos coloreados.-

- ENTORNO.

El escenario del tránsito (la vía pública y su zona aledaña) se encuentra inmerso en un cumulo envolvente y activo de factores físicos que forman parte indisoluble de la totalidad conectados inmediata y

directamente con la circulación, sobre la que inciden causalmente en diversos grados: A su conjunto se denomina "entorno" o "ambiente" de la circulación (Tabasso, 1995, p. 435).

El campo de circulación comprende *todo lo que puede de cualquier modo tener influencia sobre el comportamiento del usuario, determinando acciones y reacciones* (Trattato citado en Tabasso, 1995, p. 434.).

Se incluyen en este aspecto las fuerzas de la naturaleza, considerándose su causalidad no sólo respecto del conductor, sino también a la vía y al automotor, pues su incidencia causativa sobre la circulación es determinante, permanente y primaria, iniciándose, desenvolviéndose y cesando según su propia normativa de modo totalmente ajeno a la voluntad humana.

Se puede hacer una distinción entre los factores constantes de carácter general, que se encuentran presentes como parte esencial componente de la escena física en que se desarrolla la circulación, afectando o influyendo sobre la totalidad del flujo que transcurre en el área geográfica sobre la que se localizan, como por ejemplo fenómenos meteorológicos (hídricos, telúricos, eólicos); y los factores constantes locales, son también de carácter permanente pero localizados en puntos determinados de la vía pública, ejemplo: factores topográficos y edilicios.

Los Factores de entorno eventuales, son denominados así debido a su presencia aleatoria dentro del flujo circulatorio, aunque por esencia, previsibles por la gran frecuencia con que se dan. Como lo son los congestionamientos de vehículos, concentraciones de personas, fenómenos naturales, siniestros, inundaciones, trabajos en la vía, humo de incendios, niños jugando en la calzada, etc. Estos factores son anormales dentro del conjunto de la circulación, pero previsibles por lo usual de su aparición (Tabasso.1995, p.455).

RELEVAMIENTO DEL LUGAR DEL HECHO.

Con él se pretende *congelar por medios técnico-objetivos de reproducción las evidencias materiales del hecho en el lugar del acaecimiento.*

Los puntos importantes a relevar, investigar y documentar son los siguientes:

- Intangibilidad de la escena del hecho: La propia posición final constituye una evidencia probatoria de valor fundamental, por lo que la remoción de los cuerpos participantes del lugar de la ocurrencia debe efectuarse luego de su determinación y reproducción documental exactas (excepto cuando por auxiliar a las víctimas se estime necesario mover los elementos intervinientes).
- Relevamiento de la posición final: En este aspecto se consideran una serie de elementos fundamentales, ellos son:
 - Relevamiento fotográfico: realizando tomas generales de la escena desde diversos ángulos que permitan apreciar los elementos del entorno, así como tomas particulares de cada objeto y de las trazas materiales (huellas, deterioros, daños, etc.)
 - Relevamiento planimétrico: puede realizarse mediante fotografías aéreas diagramadas, con la ubicación de los elementos del hecho o planos levantados, alternativamente y a elección, según los métodos de las coordenadas cartesianas, de ejes ortogonales o de triangulación.
 - Relevamiento altimétrico: se impone cuando el declive longitudinal ascendente o descendente de la vía, pudo haber tenido influencia sobre el hecho siniestral.
 - Relevamiento del estado físico de la vía: se deja constancia de los materiales que la componen – hormigón, tierra, etc.-, características que presenta, estado de conservación y mantenimiento, calidad y cantidad de eventuales cuerpos extraños, etc.

- Relevamiento de las condiciones ambientales: principalmente comprende el factor iluminación en el momento de ocurrencia del hecho, acción e intensidad de los elementos climáticos, grado poblacional de la zona, edificios u obras sitios en la cercanía que pudieren haber influenciado la ocurrencia del suceso.
- Relevamiento del estado mecánico de los rodados: especialmente del estado de frenos, neumáticos, dirección y elementos de seguridad activa (espejos retrovisores, limpiaparabrisas, iluminación, etc.). Se requiere aquí un doble examen consistente en una revisión estática de los sistemas y otra dinámica. En este aspecto se incluye principalmente el estado de transitabilidad de los rodados previo al accidente, localización del impacto y daños del vehículo.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CRIMINALÍSTICA.

Montiel Sosa (1997) menciona que en el lugar de los hechos, deben aplicarse cinco pasos sistemáticamente y cronológicamente ordenados, conocidos técnicamente como metodología de la investigación criminalística consistentes en:

- a) La protección del lugar de los hechos
- b) La observación
- c) La fijación
- d) Colección de indicios
- e) Suministro de Indicios al Laboratorio.

Para la presente investigación son de importancia los que se explican a continuación.

- **PROTECCION DEL LUGAR DE LOS HECHOS**: Según el Manual de Procedimientos para la preservación del lugar del hecho y la escena del crimen del Programa Nacional de Criminalística, (2004) la protección

inicial del lugar del hecho o escena del crimen implica un conjunto de disposiciones con la finalidad de mantener intangible el espacio físico en el que se pudieran hallar elementos, rastros e indicios vinculados con el suceso, rigiéndose por un criterio de delimitación amplio, a fin de evitar cualquier omisión, alteración o contaminación. Esta primera acción concreta o conjunto de medidas que se practican con el fin de proteger el material significativo en el escenario del tránsito, implica desde aprovechar accidentes o barreras naturales, hasta la colocación de conos, vehículos o barreras de seguridad para asegurar los espacios donde con mayor probabilidad se hallan los indicios del evento que se investiga.

- **OBSERVACIÓN DEL LUGAR:** El objetivo de la misma es que no pase nada inadvertido, ajustándose a la metodología de lo general a lo particular, de lo particular al detalle y del detalle al mínimo detalle.

Después de observar meticulosamente el sitio, sus evidencias y seleccionar las que están estrechamente ligadas al hecho, se estará en posibilidad de verificar la realidad del caso y conocer sus circunstancias.

- **FIJACION DEL LUGAR:** La correcta fijación documentada del lugar del hecho, garantiza su preservación, la integridad de la investigación y la posibilidad de tener un registro permanente, lo que permite evaluaciones posteriores para la reconstrucción histórica del suceso. Para llevar a cabo una correcta fijación ante la ocurrencia de un siniestro vial es preciso optar por la aplicación de técnicas tales como la fotografía, la planimetría, el moldeado, la filmación y la descripción escrita.

Descripción Escrita: Consiste en la narración por escrito de lo que se encuentra en el lugar del hecho. Debe realizarse en el mismo orden en que se llevo a cabo la inspección ocular, de lo general a lo particular,

de lo particular al detalle y del detalle al mínimo detalle. Debe integrar características, ubicación geográfica, orientación, dimensiones, formas, elementos, y ubicación precisa de cada elemento, rastro y/o indicio que se observe y se estime este vinculado al siniestro vial. Así también debe consignar, como mínimo, en el acta que se labre: fecha, hora de comienzo y de cierre de la descripción; nombre, apellido y función de las personas intervinientes, en el caso de los testigos incorporar su nombre completo, domicilio y número de documento, diligencias practicadas y resultados y declaraciones recibidas. Finalizada se procede al cierre de la misma con firma de todos los intervinientes (Programa Nacional de Criminalística, 2005). Debe ser precisa, detallada, realista e imparcial a efectos de permitir a la persona que la lea formarse una idea clara del lugar y de la ubicación de los rastros detectados, aunque ella nunca haya estado en el lugar. Es importante registrar en el momento en que se lleven a cabo las pruebas pasajeras (olores, ruidos, etc.), condiciones climáticas y de visibilidad.-

EMBESTIDO – EMBISTENTE.

La determinación de estos factores ha llevado y lleva a conclusiones erróneas en algunos casos.

Limitar la definición de embistente a los daños o consecuencias del embestimiento empieza por ser un error metodológico. Si bien los daños sufridos de un rodado resultan valiosos indicios de lo ocurrido, no debe olvidarse que son consecuencia y no causa del accidente.

A fin de determinar el papel de los rodados deben valorarse tanto los daños ocasionados a cada uno, como los momentos previos al siniestro y principalmente la zona de impacto de los vehículos (Irureta, 2003).

DETERMINACIÓN DE LA VELOCIDAD.

A fin de realizar el cálculo respectivo deben tenerse en cuenta los siguientes factores que de diferente manera intervienen en el mismo:

- Clase y estado del pavimento,
- Condiciones climatológicas,
- Pendiente de la carretera,
- Tipo y Marca de vehículo,
- Sistema de frenos y estado de los mismos,
- Neumáticos,
- Carga,
- Longitud de huellas de frenada,
- Desperfectos de vehículos y su desplazamiento luego de la colisión.

Existen Variadas maneras de calcular este factor, una de ellas (la más sencilla) es teniendo en cuenta la huella de frenado. Consta en la utilización de la ecuación de las fuerzas Vivas, lo cual no lleva a la siguiente fórmula:

$$V^2 = 2.u.g.d$$

Donde;

u: es el coeficiente de rozamiento que depende de tipo de pavimento y está aproximadamente determinado para cada uno.

g: valor de la gravedad, constante.

d: distancia de huella de frenado.

Otras formas de calcular la velocidad lleva a mediciones más exactas y utilización de fórmulas complejas, a saber: cálculo de la velocidad por las deformaciones producidas en los vehículos, Velocidad por trabajo, Velocidad por principio de la cantidad de Movimiento, etc. (Academia de tráfico la Guardia Civil, s.f.)

CAPITULO III



- METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.

TIPO DE INVESTIGACIÓN.

La presente investigación abarca el tipo de investigación **Descriptiva**, éste busca especificar las propiedades importantes de cualquier fenómeno que sea sometido a análisis; miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar, desde el punto de vista científico, describir es medir, en este tipo de estudios se seleccionan una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas, con la finalidad de describir lo que se investiga. En el presente caso se busca hacer constar los datos objetivos que constan en los expedientes seleccionados.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

Se utilizó un diseño de tipo **No experimental**, es decir que se realiza sin manipular deliberadamente las variables. Se trata de investigaciones donde no se cambian intencionalmente las variables independientes, porque ya han sucedido. Lo que se hace es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos.

A su vez, la obtención de los datos objetivos estudiados en la presente tesina, se realizó mediante la **Observación documental**, específicamente sobre informes policiales sites en los expedientes estudiados.

SELECCIÓN DE LA MUESTRA.

Como unidades de análisis se consideraron expedientes caratulados "Av. Lesiones Culposas en Accidente de Tránsito". Se seleccionaron aquellos tramitados entre los meses de Enero a Junio inclusive de 2.012, en el Juzgado de Instrucción en lo Penal, Correccional y Contravencional N° 1 de la ciudad de Villa Mercedes, provincia de San Luis, descartando aquellas causas que no tuvieron actuaciones policiales debido a la urgencia de la asistencia de los lesionados, y las que se encontraron reservadas por no haberse instado la acción penal cuando se tratare de lesiones leves.

Así se obtuvo una muestra de 55 expedientes, de los cuales se estudiarán sólo los informes y actas realizados por personal policial.

Expedientes caratulados "Av. Lesiones culposas en accidente de tránsito"		<u>TOTAL</u>
Enero	4	
Febrero	7	
Marzo	14	<u>55 expedientes</u>
Abril	8	
Mayo	10	
Junio	12	

PUNTOS DE PERICIA.

Como punto inicial, en los expedientes analizados, la agente fiscal solicita la realización de una pericia mecánica a fin de determinar algunos puntos relacionados con el hecho investigado.

A fin de cumplimentar uno de los objetivos específicos se la presente investigación a continuación se exponen los puntos de pericia solicitados en la generalidad de los casos por la fiscal, a saber:

1. Vehículo embistente y embestido.-
2. Causas que determinaron la colisión.-
4. Prioridad de paso y todo otro elemento que pueda ayudar a la averiguación real de los acontecimientos.-
5. Mecánica del accidente.-
6. Determinantes en la producción del accidente.-
7. Velocidades de los vehículos.

RECOLECCIÓN DE DATOS.

En primer lugar, en base a aquellos datos objetivos que se deben relevar en todo siniestro vial y teniendo en cuenta los puntos de pericia expuestos precedentemente, se confeccionó una tabla de recolección de datos, donde se dispone cada Variable dividida en sub-variables, como a continuación se detalla.

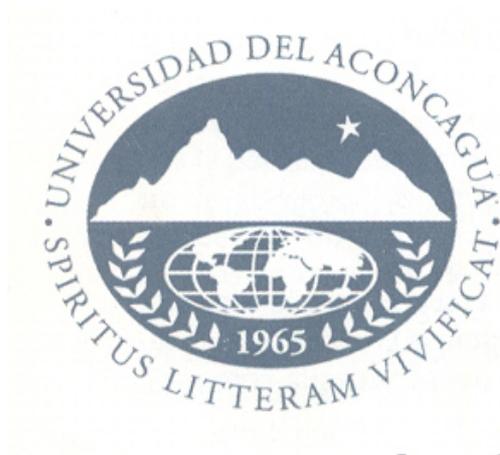
PLANILLA DE RECOLECCION DE DATOS.

EXPEDIENTE N°					
VARIABLES	SUB-VARIABLES		CONSTAN		
GENERALES	DIA Y HORA		SI	NO	
	UBICACIÓN		SI	NO	
	POLICIAS INTERVINIENTES		SI	NO	
	DEPENDENCIA		SI	NO	
PERSONAS INTERVINIENTES	NOMBRE Y APELLIDO		SI	NO	
	SEXO		SI	NO	
	DNI		SI	NO	
	EDAD		SI	NO	
	DOMICILIO		SI	NO	
	INFORMES MÉDICOS		SI	NO	
VEHICULO INTERVINIENTE	MARCA		SI	NO	
	MODELO		SI	NO	
	DOMINIO		SI	NO	
	COLOR		SI	NO	
	POSICION FINAL		SI	NO	
	REVISION TECNICA		SI	NO	
	DAÑOS		SI	NO	
	ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA	VIDRIOS		SI	NO
		LUCES		SI	NO
		FRENOS		SI	NO
		NEUMATICOS		SI	NO
		LIMPIAPARABRISAS		SI	NO
		VISIBILIDAD		SI	NO
	ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA	LIMPIAPARABRISAS		SI	NO
		CINTURON DE SEGURIDAD		SI	NO
		AIRBAG		SI	NO
		CASCO PROTECTOR		SI	NO
	APOYACABEZAS		SI	NO	
VIA	MATERIAL		SI	NO	
	TIPO		SI	NO	
	ESTADO		SI	NO	
	FLUJO VEHICULAR		SI	NO	
	SENTIDO DE CIRCULACION		SI	NO	
	SEÑALIZACIÓN	SEMÁFORO		SI	NO
		CARTELERIA		SI	NO
		SEÑ. HORIZONTAL		SI	NO
	CANTIDAD, UBICACIÓN		SI	NO	
ENTORNO	ZONA (urbana, etc..)		SI	NO	
	CONDICIONES CLIMATICAS		SI	NO	
	ILUMINACIÓN		SI	NO	
	VISIBILIDAD (EDIF Y TOPOG)		SI	NO	
	OTROS (CONGEST, INUND)		SI	NO	
FOTOGRAFIAS	DESCRIPCION		SI	NO	
	TOMAS	GENERALES		SI	NO
		VEHICULOS		SI	NO
		DETALLE		SI	NO
PLANIMETRIA	ESCALA/medidas		SI	NO	
	REFERENCIA		SI	NO	
	ORIENTACION		SI	NO	
INDICIOS	UBICACIÓN		SI	NO	
	DESCRIPCION		SI	NO	

A continuación se procedió a la lectura completa de actas de procedimiento e informes criminalísticos y a la observación de fotografías y croquis-planos de cada expediente seleccionado. Luego, y en base a la planilla confeccionada, se fueron consignando aquellos elementos objetivos que se detallaban o a los que se hace referencia y los que no.

Para el procesamiento de los datos obtenidos, se volcaron todos los datos recopilados en una planilla de Excel y posteriormente se diagramaron los diferentes gráficos estadísticos que permitieron una representación visual de los resultados de la investigación.

CAPITULO IV



- ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

A continuación se exponen los resultados de la presente investigación con su respectiva interpretación.

INFORMES POLICIALES: Pudo observarse en los sumarios preventivos que en las actas de procedimientos no se adopta una metodología establecida, ya que en algunas de ellas se consignan todos los datos relacionados con un hecho determinado mientras que en otras faltan demasiados.

Asimismo pueden establecerse diferentes criterios a la hora de realizar las vistas fotográficas, el croquis ilustrativo y plano del lugar. La cantidad de datos consignados depende principalmente del personal que interviene en cada suceso.

Se adopta una misma labor a la hora de realizar las actuaciones, en cuanto a cómo organizar cada página del sumario a fin de entender el caso investigado.

ANÁLISIS ESTADÍSTICO.

A fin de explicar las gráficas que se encuentran a continuación, es necesario hacer constar los elementos que en forma definitiva se tuvieron en cuenta a la hora de realizar la investigación. Estos datos son:

- Datos Generales del Siniestro: Fecha y hora, ubicación, personal interviniente y dependencia a la que pertenecen. La importancia de consignar estos datos reside en hacer un estimativo de la iluminación de la vía(hora) y, con respecto al personal policial, a fin de consultarle por cualquier duda que pueda surgirle tanto al instructor como al perito.
- Personal Intervinientes: se dividió este dato en las gráficas en dos partes. Por un lado haciendo constar los datos identificatorios como nombre y apellido, edad, número de documento y su domicilio. Por otro sólo se tuvieron en cuenta las personas lesionadas a fin de consignar las descripciones de las lesiones y los informes médicos expedidos por personal autorizado. Cabe destacar que la importancia de hacer constar estos datos reside principalmente en conocer la edad de la persona que pueda influir a la hora de atribuir responsabilidades y la ubicación de las lesiones ocasionadas por el siniestro.-
- Vehículos intervinientes: Al igual que el ítem anterior se dividió en dos partes. La primera detallando datos generales del rodado

como ser marca, modelo, dominio y color. En la segunda gráfica constan los elementos más relevantes del siniestro, a saber: posiciones finales, daños, revisión técnica y elementos de seguridad activa y pasiva. Es importante el detalle de la marca y modelo ya que teniendo noción de ello pueden inferirse cuestiones relacionadas con el funcionamiento del rodado.

- Elementos de la vía: Considerando de mayor importancia, a fin de determinar la dinámica del suceso, los datos de material de la calzada (hormigón, tierra, etc.), tipo (calle, avenida, etc.), estado de la vía y su sentido de circulación.

- Señalización vial: Se encuentra considerada dentro del factor vía. Se tuvo en cuenta si se hace referencia en los informes a los distintos tipos de señalización, teniendo en cuenta lo siguiente: horizontal, vertical y lumínica, como así también su ubicación y estado (esto ya sea ubicado en la descripción o en el croquis ilustrativo)

- Factores del entorno: Aquellos elementos que afectan de alguna manera todo fenómeno vial. En este caso se consideraron las condiciones climáticas, iluminación, visibilidad y otros (elementos de carácter fortuito como ser una inundación o la caída de un árbol sobre la vía).-

- Características de Vistas fotográficas: Se observaron las características principales que deben tener las fotografías, a saber: tomas generales, tomas de los vehículos y tomas en detalle de los daños de los mismos. Así también se observó

aquellas que tuvieren o no la descripción escrita de cada vista, donde se hace una breve referencia de lo que se destaca.-

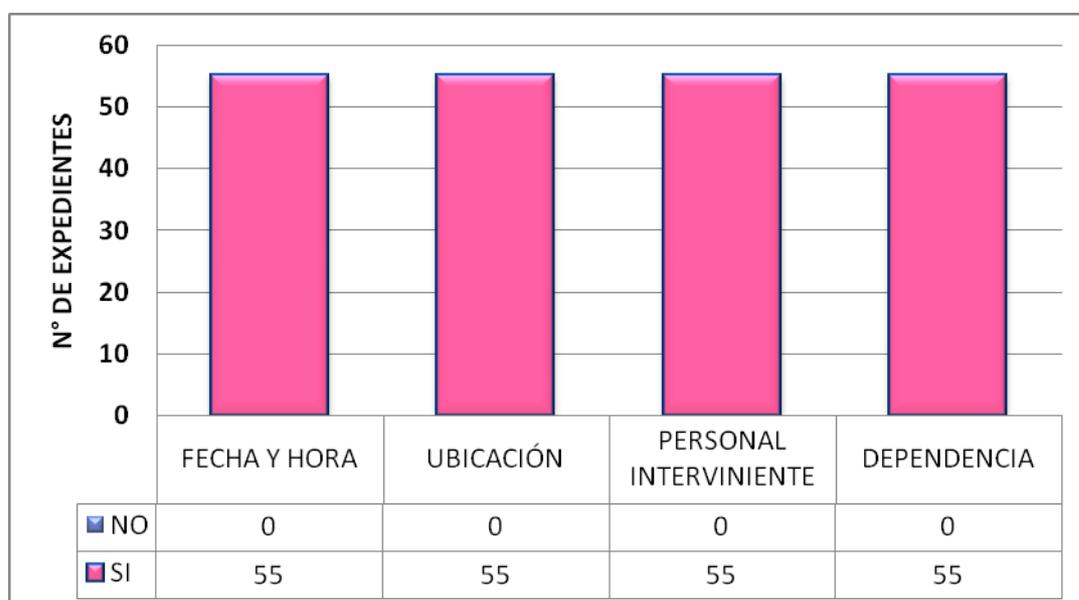
- Características de croquis-plano:En relación a estos se consideró si se detallaba la escala o en su caso las medidas, la referencia que se tuviera en cuenta para realizar el plano o croquis y la orientación espacial (delimitar un punto cardinal).-
- Indicios sitios en el lugar:Este dato se tuvo en cuenta de forma muy general, debido a la imposibilidad de detallar absolutamente todos los indicios de cada siniestro vial. Por ello se estudió la ubicación y descripción de cada uno.-

GRAFICO N° 1

DATOS GENERALES DEL SINIESTRO

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



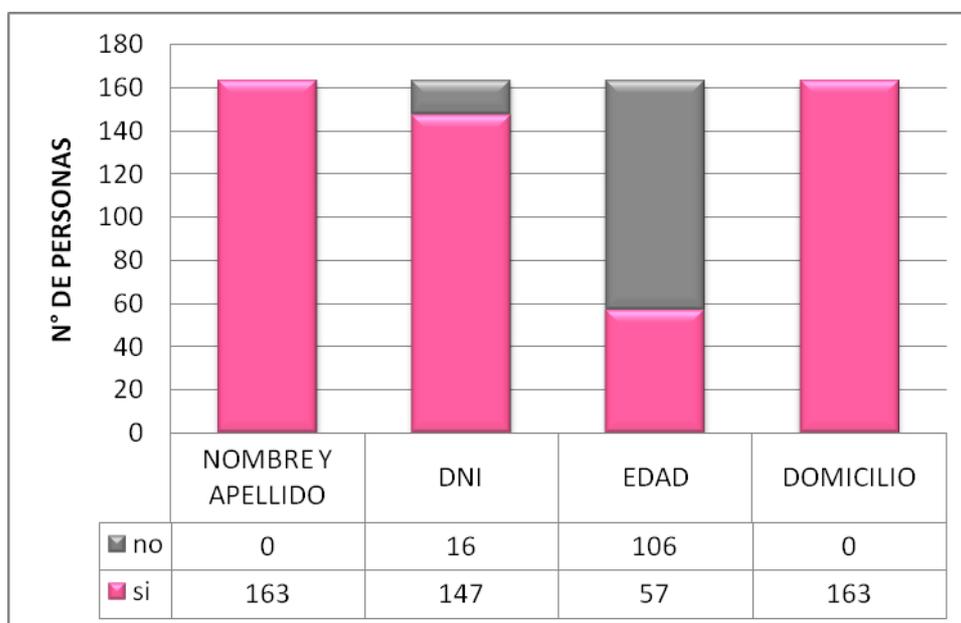
Como puede observarse en la gráfica, se han consignado en el 100% de los informes estudiados los datos generales de cada siniestro vial, referidos a fecha y hora del suceso, ubicación geográfica, personal policial interviniente en cada hecho y la dependencia o comisaria a la que pertenecen.-

GRAFICO N° 2

PERSONAS INTERVINIENTES

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.

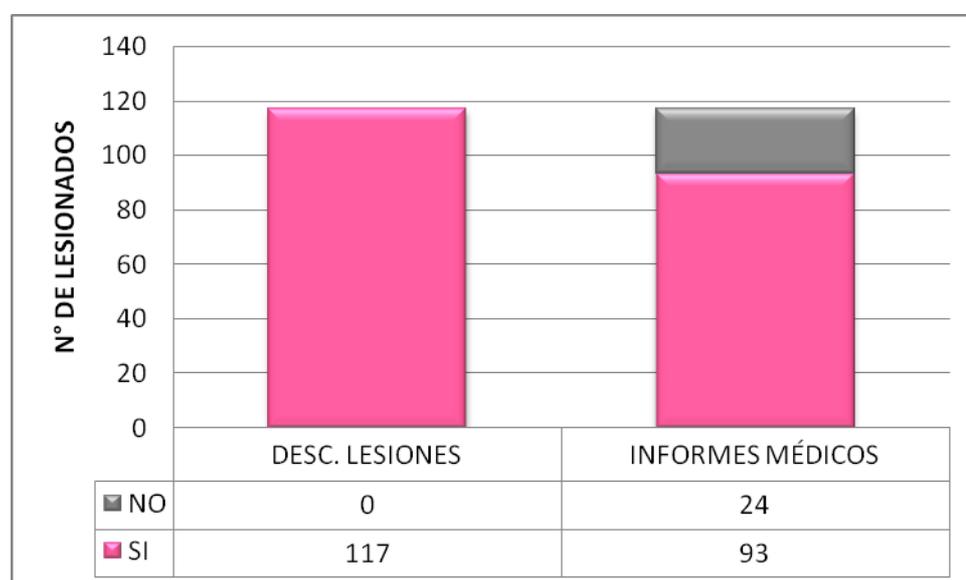


En los 55 siniestros analizados intervinieron 163 personas. Del total de personas se consignaron aproximadamente en el 90% aprox. de los casos, todos los datos relacionados con la identificación de cada una, a saber: su nombre y apellido, edad, número de documento y domicilio.

GRAFICO N° 3

PERSONAS LESIONADAS

**Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito
Enero – Junio 2012.**



De 163 personas que intervinieron en los siniestros estudiados, 117 sufrieron algún tipo de lesión (leve, grave o gravísima), es decir un 71% aprox. del total.

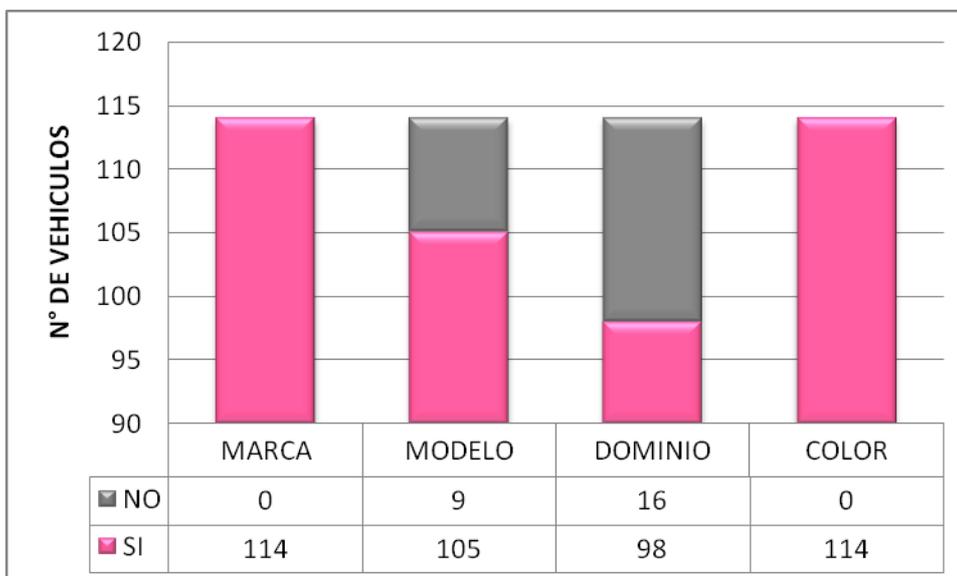
La variable correspondiente a la descripción de las lesiones se precisó en un 100% de los casos, dato brindado a grandes rasgos por personal policial.

Se aprecia que en un 80% se constataron las lesiones mediante informes médicos expedidos por personal autorizado. En el restante 20 % aprox. de los casos se esperan actualmente los informes debido a la gravedad de las lesiones descriptas en el sumario.-

GRAFICO N° 4

VEHICULOS INTERVINIENTES

**Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito
Enero – Junio 2012.**



En los 55 siniestros estudiados intervinieron 114 vehículos.

Como podemos apreciar las características de marca y color se consignaron en un 100% de los casos.

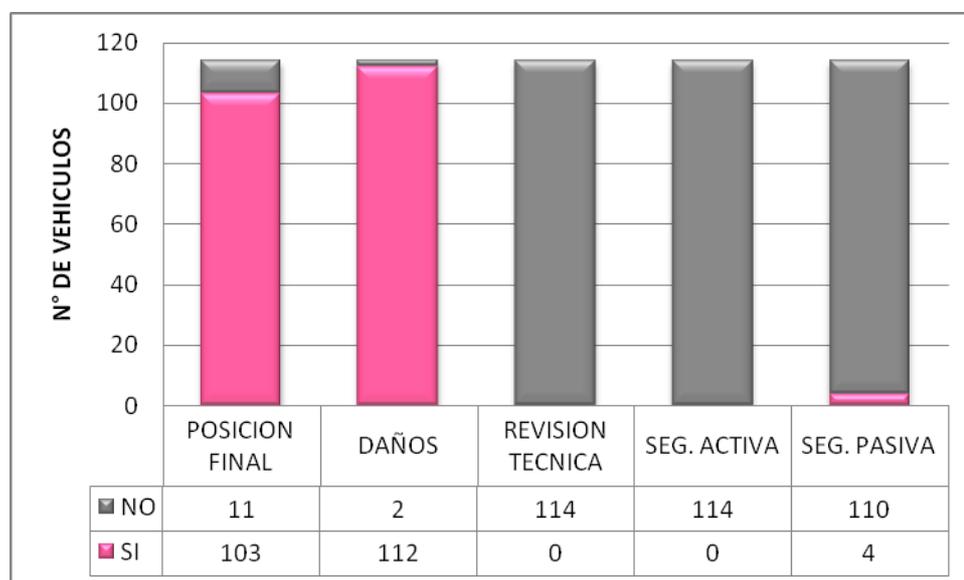
Con respecto al modelo ese porcentaje disminuye en un 8% aproximadamente, y el dominio sólo se consigna en un 85% aprox. de vehículos.-

GRAFICO N° 5

VEHICULOS INTERVINIENTES

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



Puede observarse que la posición final y los daños se consignan en gran mayoría de expedientes. No así, la información relacionada con los elementos de seguridad activa y revisión técnica. Vale destacar que en los informes de daños se observa un párrafo que hace referencia a que la revisión técnica se realizará posteriormente, acción que nunca se efectúa.

De 28 siniestros donde intervinieron motocicletas, en sólo 4 de ellos se consigné algún elemento de seguridad pasiva. Traducido esto en un

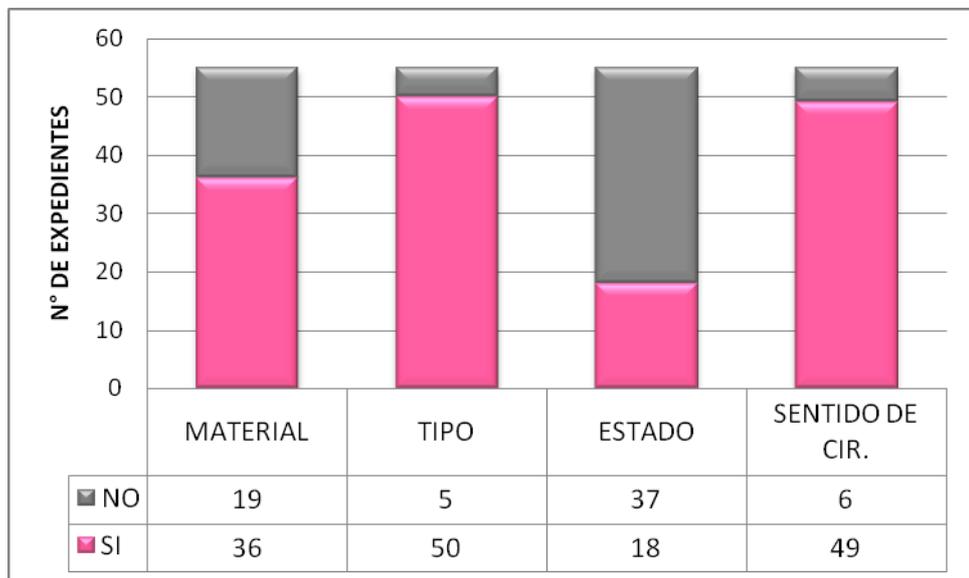
3,5% aprox. de los casos, correspondiente a la presencia de casco protector.-

GRAFICO N° 6

ELEMENTOS DE LA VIA

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



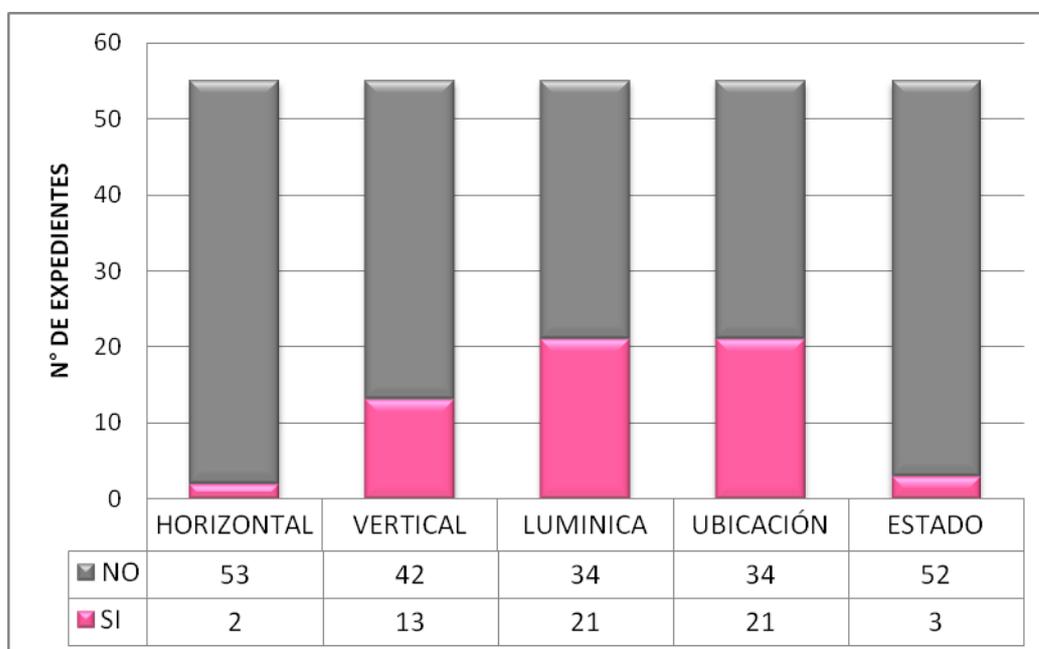
Con respecto a este factor se observa que las características de Tipo de via y sentido de circulación se consignan en aprox. 90% de los casos.

Disminuye en un 25% aprox. la referencia al material de la calzada, y en un 60% aprox. la referencia al estado de la misma.-

GRAFICO N° 7

SEÑALIZACION VIAL

**Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito
Enero – Junio 2012.**



La información referente a la señalización lumínica y su ubicación se corresponden con los mismos hechos, en los cuales se consigna la presencia de semáforos. Con respecto a los 3 expedientes donde consta el estado de la señal vial, se refiere únicamente al funcionamiento, o no, del elemento nombrado.

Sólo en un 24% aprox. de los siniestros se constataron señalizaciones de tipo Vertical, y en un 4% aprox. de señalización Horizontal.

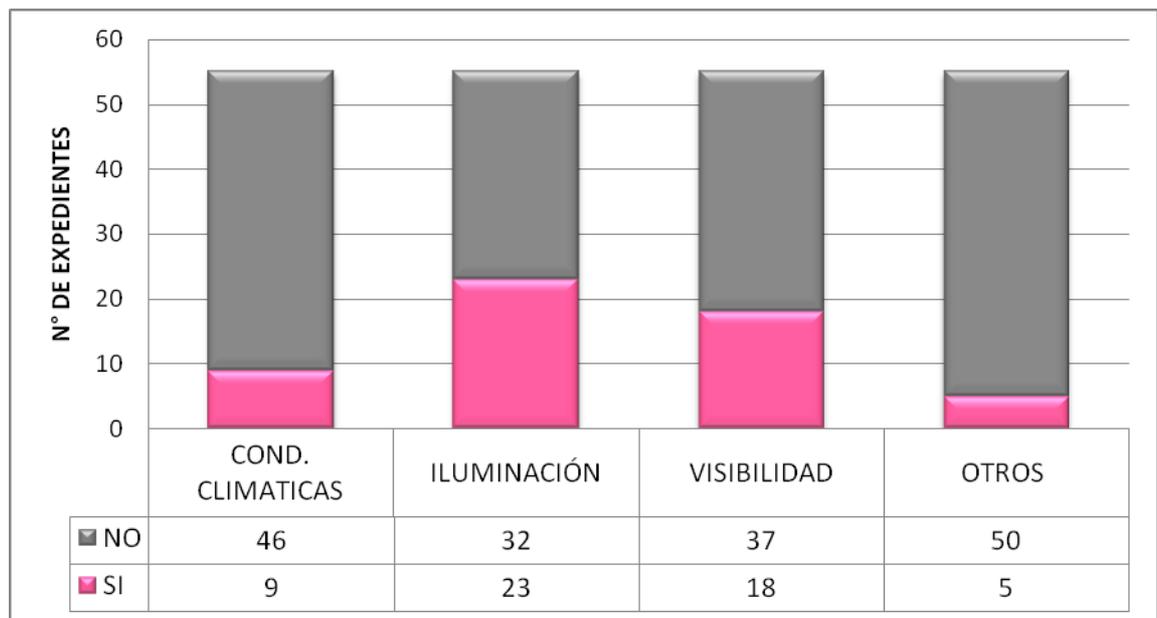
Cabe destacar que la variable ubicación se obtuvo mediante la visualización del croquis.

GRAFICO N° 8

FACTORES DEL ENTORNO

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



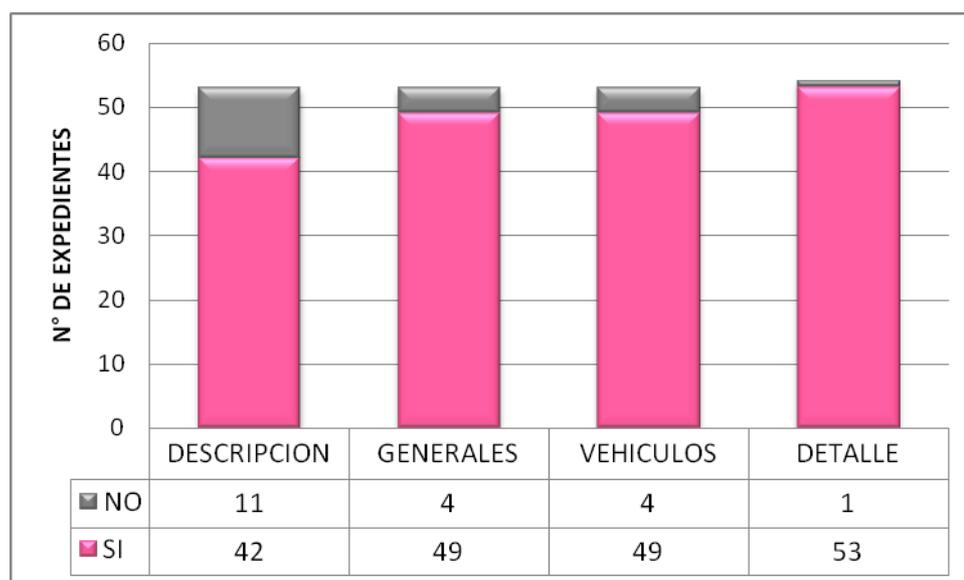
Con respecto al entorno se obtuvo que la iluminación fue contemplada en un total de 42% de siniestros, seguida por la visibilidad en un 32%, las condiciones climáticas en un 16% y otros elementos como inundación de la calzada en un 9%. -

GRAFICO N° 9

CARACTERÍSTICA DE VISTAS FOTOGRÁFICAS

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



En aproximadamente el 96% de los casos analizados constan vistas fotográficas del hecho acaecido.

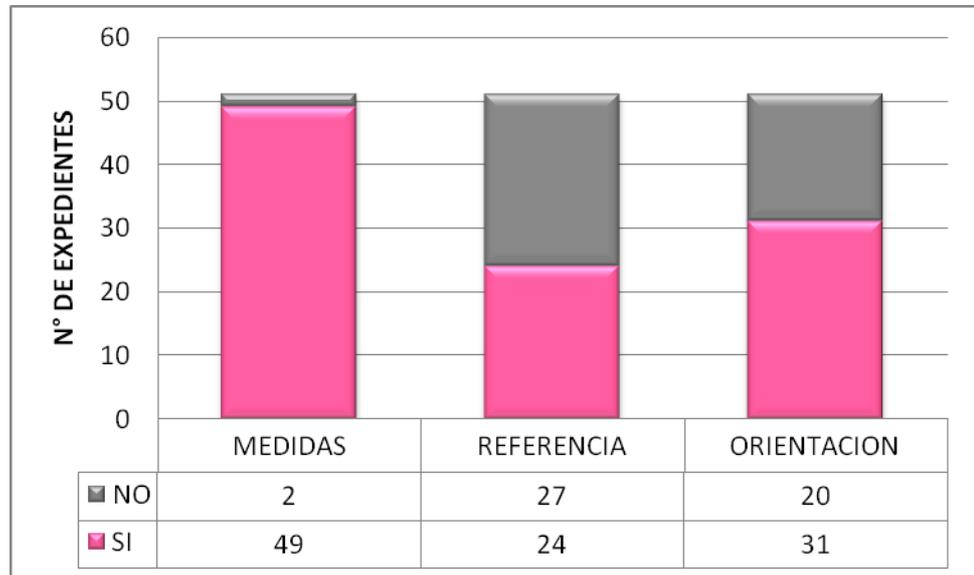
En un 79% se observan descripciones o leyendas de cada fotografía.

Con respecto a las vistas, resulta que en el 92% constan vistas tanto generales como de cada vehículo. Se obtiene el valor predominante de la vista en detalle, haciendo hincapié en los daños de los rodados.

GRAFICO N° 10

CARACTERÍSTICAS DE CROQUIS-PLANO

**Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito
Enero – Junio 2012.**



En 93% de los expedientes analizados consta croquis y/o plano del lugar del hecho.

En la mayoría de los mismos no se consigna escala, ya que constan las medidas en forma aproximada.

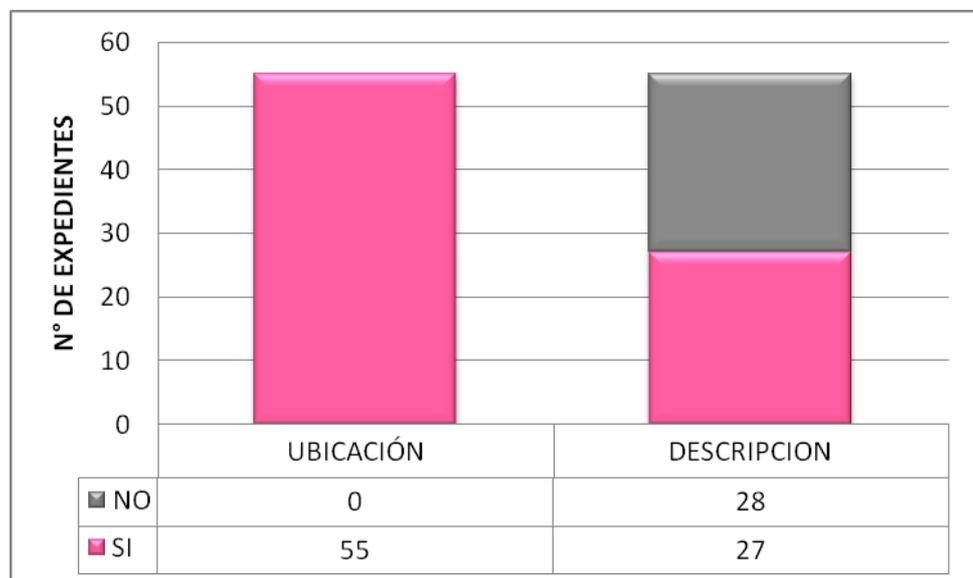
Con relación a la referencia utilizada, se observa en la gráfica que se consigna en el 47% de los casos, y la orientación se señala en el 61% de los mismos.

GRAFICO N° 11

INDICIOS SITOS EN EL LUGAR

Av. Lesiones culposas en Accidente de tránsito

Enero – Junio 2012.



En 100% de los casos se consigna la ubicación de cada indicio, ya sea en el croquis o de forma escrita en el acta de procedimiento.

Con respecto a la descripción se consignan casi la mitad del total. Coincide que aquellos indicios sitos en el acta se acompañan de una descripción. No así los indicios ubicados en el croquis, los cuales no presentan ningún tipo de referencia.-

ENTREVISTAS.

Teniendo los resultados precedentes, se hizo necesario realizar una serie de entrevistas abiertas a fin de conocer en detalle cómo se desenvuelve desde la labor del policía en el lugar hasta el juez al dictar una resolución basado en los elementos objetivos que se recaban anteriormente. Además para informar la relevancia que la fiscal y el juez le dan al dictamen pericial.

En primer lugar entrevisté al **Inspector Javier Linares**, quien se desempeña en la Unidad Regional II de Villa Mercedes. Él expresó cómo es la metodología para relevar un siniestro en la práctica. Comentaba que en primera instancia personal policial se anoticia del hecho a través de un llamado telefónico que es transmitido mediante radiograma al móvil policial, que luego se dirige al lugar del hecho. Expresó que no cuentan con gran cantidad de materiales para realizar un perímetro detallado, por ello tratan de actuar con mucha rapidez y así evitar se contamine la escena. Una vez en el lugar, dos personas que ya tienen destinada la tarea de realizar el croquis y tomar las fotografías comienzan su labor. Otra persona, que tienen a cargo el procedimiento, es quien realiza el acta de procedimiento colocando la descripción del lugar y del hecho de lo general a lo particular, tratando de hacer constar todos los

elementos del siniestro. Aclara el inspector que al no contar con una metodología definida o un protocolo de actuación, en algunos casos se imposibilita, ya sea por olvidos o por no creer que sea importante, detallar absolutamente todos los datos del siniestro investigado. Expresa además que no sólo son escasos los recursos materiales, sino también los recursos humanos, y por ejemplo al haber dos o más accidente de tránsito en el mismo momento ello se hace muy notorio.

Cuando se le preguntó el porqué de no utilizar un protocolo, explica que ello depende única y exclusivamente de quienes llevan a cargo el procedimiento vial. Esto significa que si un auxiliar quisiera desplegar una metodología de actuación, prácticamente no tendría lugar para hacerlo, porque no se corresponde con su jerarquía. En cambio, si un jefe de procedimiento, utilizara un método y designara a sus subordinados tareas específicas para el relevamiento del lugar se podría implementar la medida sin ningún problema.

El inspector para concluir expresa que la policía de San Luis directamente debería especificar un procedimiento detallado. Además expone que, si bien no tiene los expedientes para verlos, puede decir que algunos elementos no se relevan porque estiman que son una pérdida de tiempo o que simplemente si se arriba al lugar posteriormente pueden observarse, como por ejemplo alguna cartelera o señalización que se les olvide, pero que en todos los casos tratan en lo posible de consignar la mayor cantidad de elementos relacionado con el hecho que se investigue.-

Al entrevistar a la **Dra. Nora Alessandrelli de Bataller**, fiscal de la ciudad de Villa Mercedes que desempeña sus funciones en la fiscalía N° 1 de la segunda circunscripción judicial, expresó que una vez que se ha

recabado toda la prueba y realizado la pericia, se le corre traslado a fin que se expida sobre el llamado a indagatoria, si correspondiere.

Con respecto a ello, la Agente fiscal comenta que utiliza como argumento para un llamado a indagatoria, absolutamente a todos los elementos que se hallen en el expediente, es decir: declaraciones testimoniales, actuaciones policiales y todo otro elemento de prueba que se decrete en cada caso particular (pericias, revisiones, etc.).

Preguntada por la relevancia que le da a la pericia accidentológica que ella misma solicita, contesta que la pericia cumple un papel importantísimo porque es uno de los pocos elementos que se encuentran en el expediente que se realiza con rigor científico y de manera objetiva, o debería realizarse de esa manera.

De todas maneras, dicha pericia se tiene en cuenta sólo cuando realmente, según su criterio, considere que la interpretación que el perito tuvo del siniestro es aproximada a lo que ella infiere del mismo, ya que ha habido casos en los que el perito concluye explicaciones fantásticas del suceso. Algunas veces se solicita comparezca a explicar sus interpretaciones.-

Finalizando se consigna la entrevista con el **Dr. Alfredo Osvaldo Cuello** quien se desempeña en el cargo de Juez de primera instancia en el juzgado de instrucción N° 1 de la ciudad de Villa Mercedes.

El Dr. expresó que no en todos los casos se le da una importancia extrema a lo determinado en las pericias accidentológicas. En algunas oportunidades él ha observado que muchas de las pericias entregadas no cumplen con el requisito de objetividad, lo que plasma a la pericia de rigor científico.

Comenta que ha habido casos en los cuales resuelve, mediante auto interlocutorio, su apartamiento del criterio planteado por el perito en

cuanto a la producción del accidente. Cuando varía de forma sustantiva su consideración con la valoración del perito, no reviste de mayor interés la pericia (siempre y cuando se observen subjetividades en las conclusiones).

Cuando se le pregunta en qué elementos se falla a la hora de realizar el relevamiento de la escena, explica que división criminalística de Villa Mercedes no cuenta con recursos necesarios para lograr una labor completa. Él observa que las fotografías y la realización de plano o croquis ilustrativo no constan en todos los casos, o son tomados cuando se ha movido el escenario real del hecho. Si bien ello se hace constar en el sumario policial, se está perdiendo un elemento valorativo muy importante, como son las ilustraciones del lugar. En la generalidad de los casos, cuando se producen dos accidentes de tránsito a la vez, es seguro que uno de ellos no tenga vistas fotográficas, ya que hay un solo fotógrafo y claramente es imposible que concorra a los dos lugares al mismo tiempo.

En el desarrollo de la entrevista el juez explica que el sorteo de peritos, para la realización de la pericia accidentalológica, se realiza entre profesionales, recibidos en la carrera de ingeniería mecánica. Al preguntarle el porqué de no contar con la asistencia de un perito accidentólogo propiamente dicho, él expresa que en la lista de peritos de esta ciudad no hay profesionales recibidos en carreras afines a la Accidentología vial, por lo cual nombran a otros profesionales.

Con los resultados expuestos precedentemente, se está en condiciones de expedir las conclusiones del presente trabajo de investigación.-

CAPITULO V



- CONCLUSION

Conclusión.

Observando los aspectos considerados a la hora de confeccionar el marco teórico de la presente investigación, se observa que existe gran cantidad de bibliografía que hace referencia a elementos importantes que deban ser relevados en un siniestro vial, como así también existen trabajos de investigación en los cuales se idearon protocolos de actuación para el relevamiento de los mismos, como surge en uno de los antecedentes expuestos.

En la práctica puede apreciarse que personal policial, no sólo no cuenta con un protocolo de actuación, tal como lo expresa el inspector Linares, sino que tampoco siguen una metodología a fin de recolectar absolutamente todos los datos objetivos del siniestro, como puede observarse en los resultados obtenidos, expresados en las gráficas.

No es suficiente que algunas personas que intervienen en el lugar del hecho cuenten con conocimientos adecuados a la hora de realizar el relevamiento, ya que las personas que no cuentan con ello, realizan un procedimiento pobre y sin seguir una metodología planteada para tal fin.

En referencia a las conclusiones de las pericias accidentológicas que expresan que no cuentan con elementos objetivos suficientes, pudo observarse, en base al análisis de cada dato objetivo en cada expediente seleccionado, que no se recaban los elementos básicos con que debe contar el perito para concluir.

Es notoria la falta de información de los informes policiales en cuanto a los elementos de seguridad de los rodados, factor que evita que se halle un expediente con todos los datos objetivos recabados.

De todas maneras, en algunos expedientes en que se detallan ciertos elementos objetivos necesarios para el perito, se aprecian en las conclusiones de las pericias, referencias a las declaraciones testimoniales, perdiendo completamente la objetividad en la labor realizada.

En referencia a la declaración de la fiscal y el juez, en donde ambos expresaron la gran relevancia que le dan al informe pericial, se observa aún más la problemática de no recabar todos los datos objetivos en el lugar del hecho, elementos que utilizan para resolver la situación jurídico-procesal de un partícipe del siniestro.

Para concluir la presente tesina, y basada en la pregunta de investigación planteada, puedo expresar que en ninguno de los expedientes estudiados se logró contar con la totalidad de los datos objetivos relacionados con el siniestro vial investigado. Ello significa que en todos los casos, por la falta de un elemento u otro, se imposibilita la realización de la completa pericia accidentológica solicitada.

Debido a la conclusión expresada es que se hace necesario contar con un elemento de referencia, protocolo de actuación, metodología de trabajo, etc., a fin de consignarla totalidad o un mayor porcentaje de elementos objetivos de la escena de un siniestro vial, base fundamental para determinar la dinámica del suceso investigado.-

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DE INFORMACIÓN.

- ACADEMIA DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL (s.f.). *Investigación de Accidentes de tráfico*. España.
- AROCENA G., BALCARCE F., CESANO J. (2009). *Prueba en materia penal*. Buenos Aires: Editorial Astrea.
- FORNETTI, A. (2008). *Integridad de la prueba material*. Mendoza.
- HERNANDEZ SAMPIERI, R., FERNANDEZ COLLADO, C. & BAPTISTA LUCIO, P. (s.f.). *Metodología de la Investigación* (4 ed.). México.
- IRURETA, V. (2003). *Accidentología Vial y Pericia*. Buenos Aires: Ediciones La Rocca.
- JUAN, H. R. (2005). *Introducción a la Criminalística*. Mendoza: Ediciones Jurídicas Cuyo.
- MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS DE LA NACION. SECRETARÍA DE JUSTICIA. SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA CRIMINAL. PROGRAMA NACIONAL DE CRIMINALÍSTICA (2005). *Manual de Procedimiento para la Preservación del lugar del hecho y la escena del crimen*. Buenos Aires.
- MOISSET DE ESPANÉS, L. Y SANCHEZ, C. (1998). *Accidentes de automotores*. Tomo 1. Córdoba: Ediciones Jurídicas Cuyo.
- MONTIEL SOSA, J. (1997). *Manual de Criminalística*. (Vol.1). México. Editorial: Ciencia y Técnica.
- TABASSO, C. (1995). *Fundamentos del tránsito* (Vol. 2). Buenos Aires: Montevideo de Buenos Aires.
- TERAGNI, R. (2012). *Protocolo de actuación de siniestros viales para la investigación de homicidios culposos*. Mendoza.