

## HOMICIDIOS EN HECHOS DE TRÁNSITO EVENTUALMENTE DOLOSOS

Eligio Emmanuel Méndez Zotelo<sup>1</sup>

Universidad Autónoma de Encarnación - Paraguay

Recibido: 30/08/2018

Aprobado: 10/10/2018

### Resumen

Estadísticas recientes señalan un alto índice de muertes violentas producidas en el tránsito terrestre, llegando a ocupar los primeros lugares de causas de muertes en el Paraguay. En el presente trabajo se analiza el tratamiento actual de los casos de homicidios en accidentes o hechos de tránsito y la eventual probabilidad, de que, en determinados casos, éstos sean juzgados como delitos dolosos. ¿Todo homicidio ocurrido en accidentes o hechos de tránsito son culposos? Para responder ésta interrogante se recurre al método exploratorio, en vista de que el tema ha sido de casi nulo aborde en la doctrina nacional; descriptivo, utilizado para el estudio teórico y el análisis de textos; el método deductivo, que permite llegar a lo particular a partir de las nociones generales. Del análisis de la Doctrina comparada y la jurisprudencia nacional e internacional, aplicadas en casos concretos, se puede decir que eventualmente pueden y deben ser juzgados como delitos dolosos, las muertes en accidentes de tránsito. A los efectos de éste artículo importa especialmente aquellos accidentes de tránsito con resultado de muerte que son consecuencia de la inobservancia de reglas obligatorias para los conductores de vehículos automotores, a causa del cual se produce el hecho.

**Palabras clave:** Accidente, dolo, culpa, tránsito, muerte.

### Astract

Recent statistics point to a high rate of violent deaths in land transit, reaching the top of the list of causes of death in Paraguay. In this paper we analyze the current treatment of cases of homicides in accidents or traffic events and the eventual probability that, in certain cases, these will be judged as intentional crimes. Are all murders occurred in accidents or transit events are wrongful? To answer this question, we resort to the exploratory method, given that the topic has been almost

---

<sup>1</sup> Abogado (UNAE. Py), Maestrando en Derecho Penal y Procesal Penal (UNAE. Py), Docente Adscripto (D.P.P. – UNAE), Docente Titular (Taller de Jurisprudencia y Práctica Forense – UNAE) Juez de Faltas Municipales (Cambyretá). [elimen\\_z3@hotmail.com](mailto:elimen_z3@hotmail.com)

null in national doctrine; descriptive, used for the theoretical study and the analysis of texts; the deductive method, which allows reaching the particular from the general notions. From the analysis of the Comparative Doctrine and the national and international jurisprudence, applied in specific cases, it can be said that deaths can be and should be judged as intentional crimes, deaths in traffic accidents. For the purposes of this article, it is especially important those traffic accidents resulting in death that are the consequence of the non-observance of mandatory rules for drivers of motor vehicles, as a result of which the event occurs.

**Keywords:** Accident, fraud, guilt, transit, death.

## Ñemombyky

Estadística ipyahuva ohechuka heta ñemano oikova accidente mba`yrumýi rupive, koa ko oikova hina ha`e pe oñemanoveha ape Paraguaye. Koa ko tembiapope jahechata mba`eichapa oñemotendonde ko`ã ñemano oikova accidente mba`yrumýi rupive ha ikatunepa jaiporavo umiaguí, ikatuva ho`a ha ojecha homicidio dolosoicha, ndaha`eiramo jepe katujete oikotava. ¿Maymava ñemano oikova accidente mba`yrumýi rupive ha`e culposo? Jambohovai haguã ko porandu jahechata método explorativo, rupive, ndaha`eiri pea ko mba`e ojeikuaitereiva, descriptivo, ikatuhaguaicha jahecha mba`epa he`i umi aranduka kuera ha karikuera ohaiva ipype; el método deductivo, ñaguahẽhagua upe jeikuaa ha`eteape, jaikuaarire heta apytepe. Jahecharire umi doctrina ambue tetãmegua ha umi jurisprudencia apegua oñemotenondehaicha, oikojave ñemano accidentepe, ikatu ja`e sapy`ante ikatune oike ha oikevaerã voi katu umi delitos doloso apytepe, Koa ko tembiapopeguara jahechata umi ñemano oikova accidente mba`yrumýi rupive, ojehecha`yhape reglas ojehechavaerã katujete jaiko jave mba`yrumýipe.

Ñe, **tekotevéva:** Accidente, dolo, culpa, mba`yrumýi, ñemano.

## Introducción

Abordar un tema cuya discusión doctrinal, lejos de acordar, cada vez es más acentuada, resulta por demás complicado; no obstante, merece un análisis por la importancia y trascendencia que tienen los homicidios en accidentes de tránsito en el Paraguay, ocupando los primeros lugares en términos estadísticos y lo que verdaderamente preocupa es que la “epidemia” es totalmente controlable, puesto que está a entera disposición del factor humano en la mayoría de los casos. En la actualidad, en el ordenamiento jurídico nacional, todos estos casos son encuadrados dentro de los homicidios culposos, no existe una normativa específica que regule el homicidio en

accidente de tránsito, como si lo estuvo en el anterior Código, sin embargo, se tipifica el homicidio culposo en artículo 107 del Código Penal de fondo, dentro del cual se subsume el hecho. Poco importa si existe o no una regulación específica, lo que aquí se analiza es la posibilidad de que, en determinados casos, esos homicidios puedan ser tratados como dolosos, para lo cual se hace un estudio profundo de las teorías referente al dolo eventual. Así como señalamos al principio, ésta tarea no es nada fácil teniendo en cuenta la fuerte discusión doctrinal con respecto a la delimitación del dolo eventual de la culpa con representación, la mayor parte de la academia acepta la existencia del dolo eventual pero el problema radica en su aplicación a casos concretos. Al realizar el análisis de la literatura existente sobre el tema, se toma lo que para el entender del autor cumple mayormente con los elementos del dolo, conocimiento y querer, la llamada TEORÍA ECLÉCTICA en el saber de TENCA. (2010), quien ha clasificado varias tesis de los autores que hablaron sobre el tema. A partir de ésta teoría, se analizan casos concretos de homicidios en accidentes de tránsito a fin de determinar si existió un actuar doloso del conductor o si en definitiva estos tipos de hechos siempre serán culposos. Es importante que exista un conocimiento acabado, y por sobre todas las cosas delimitado, del dolo y la culpa, puesto que una y otra forma de delito tienen tratamientos diferentes en las legislaciones, por la mayor gravedad en la sanción para los hechos dolosos. Si bien la legislación paraguaya no hace definiciones o delimitaciones de lo que deba entenderse por dolo o culpa, sino que se limita a tipificar los hechos, queda a cargo del juzgador su interpretación y encuadramiento para ius puniendi que tiene el Poder Judicial como parte del Estado. Si bien es posible que algunos casos concretos de homicidios en accidentes de tránsito, por inobservancia de reglas obligatorias del conductor, pueden ser consideradas como conductas dolosas, se debe ser muy minucioso, evitando la violación de otros principios penales y constitucionales, como el indubio pro reo y la presunción de inocencia que colisionaría con el sistema jurídico actual.

### Metodología

Es un trabajo investigativo del tipo cualitativo, se utilizaron diferentes métodos, entre ellos, el método exploratorio que consistió en examinar el tema o problema de investigación poco estudiado o que sencillamente no ha sido abordado anteriormente; el tema aquí planteado ha sido muy poco desarrollado en Paraguay; descriptivo: que es un método por el cual se buscó especificar las propiedades importantes del objeto Homicidio en accidentes o hechos de tránsito a consecuencia de la inobservancia de las reglas de tránsito y su eventual encuadre dentro de los



según el Observatorio Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, que la franja etaria más afectada en lo que respecta a muertes en accidente de tránsito, se encuentra entre las personas de 18 a 39 años de edad, es decir que los jóvenes adultos son los más afectados.

En el mismo informe emitido por el Observatorio, hacen una mención a cerca de los factores de riesgos más comunes por los cuales se producen los accidentes de tránsito con resultado de muerte. En primer lugar, se ubica la *velocidad excesiva*, como causa principal de los accidentes y la nociva consecuencia de ello, inmediatamente le sigue el factor alcohol, *conductores en estado de ebriedad*, siendo un elemento que aumenta ponderablemente la probabilidad de que se produzca un siniestro vehicular con resultados fatales. Aunque existen otros factores, no menos importantes, que causan accidentes de tránsito, a los efectos de éste trabajo nos enfocaremos en éstos dos que fueron mencionados más arriba. (Análisis Estadísticos de Muertes Violentas en Paraguay. Observatorio Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, 2017)

### **Violación de reglas de tránsito como factores determinantes en la producción de accidentes con resultado de muerte.**

Como se vio en el informe al que se hace referencia en el título anterior, se tiene dos factores principales por los cuales se producen los accidentes de tránsito con resultado de muerte en el Paraguay, en primer lugar, el exceso de velocidad y en segundo lugar el consumo de alcohol de los conductores, a éste respecto es importante analizar el ordenamiento vigente que regula el tránsito automotor, de modo conocer la disposición de la norma en cuanto a los factores aquí abordados. En el país está vigente la Ley General de Tránsito y Seguridad vial, N° 5016/14, la misma reglamenta en forma general el tráfico vehicular dentro del territorio nacional, al cual deben adecuarse todos las demás normativas, municipales o departamentales, que tratan sobre la misma materia. Es éste sentido en el artículo 1 dispone: “Alcance de la Ley. Las disposiciones de la presente Ley serán aplicables en toda la República. Las normas departamentales y municipales deberán ajustarse a lo que ella dispone sobre la materia.” Es de entender entonces, que existe una normativa de carácter general, el cual se encuentra vigente desde el año 2014, y por el cual se rige el tránsito vehicular dentro de la república. Esta ley también describe las reglas y tipifica las faltas, así lo dispone en su artículo 3: “Materia Legislada. La presente Ley regula el tránsito vehicular y peatonal; así como la seguridad vial. Sus disposiciones abarcan: a) Las normas generales de circulación. b) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación. c) Los

sistemas e instrumentos de seguridad y las condiciones técnicas indispensables para los vehículos. d) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos. e) Las acciones consideradas como infracción a la misma y las sanciones aplicables en dichos casos.” En el mismo sentido, a partir del artículo 54 empieza a señalar las normas de circulación cuyo cumplimiento es obligatorio, se regula asimismo en los artículos siguientes la obligación de los conductores al momento de ingresar a la vía pública con su vehículo, por la significancia se transcribe el inc. b del art 57 que dice: “En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.”

En síntesis, se puede decir que actualmente en el país se cuenta con una ley general de tránsito que regula todo lo referente a la circulación de vehículos en la vía pública y las obligaciones de sus conductores, se describe además las acciones consideradas como infracciones y las sanciones que corresponden en cada caso. Es la ley 5016/14 la única vigente en materia de tránsito, y no existe otra que regule sobre la materia con rango de ley, se sabe que cada municipio o departamento tienen ordenanzas, pero las mismas son de rango inferior, y como vimos más arriba, deben adecuarse a la ley general. Partiendo de ésta idea se puede decir que lo que está reglado en la ley 5016 es lo que debe considerarse en materia de tránsito.

### **Exceso de velocidad y consumo de alcohol por parte de los conductores.**

Hasta resulta obvio que ambos tópicos se encuentran prohibidos dentro del reglamento de tránsito, no solo a nivel local, sino a nivel mundial. Parece imposible para el entender humano que estas dos cuestiones no estén limitadas en el ordenamiento jurídico, lo que aquí se verá es de manera específica de qué forma están reguladas y en ese sentido se puede ver lo descrito en el artículo 66, - Prohibiciones- de la ley General de Tránsito y Seguridad Vial, en su inc. a), que dice: “Conducir con impedimentos físicos, psíquicos o agotamiento, sin la licencia correspondiente o estando esta vencida, o habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para la conducción de todo tipo de vehículo, cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo competente.” Es dable concluir entonces la prohibición absoluta en cuanto al consumo de alcohol por parte de los conductores de vehículos, es decir que la legislación vigente requiere que el que conduzca un vehículo no haya

bebido ni una gota de alcohol, al decir: *cualquiera se la concentración por litro de sangre*. De la misma forma lo hace con relación al consumo de estupefacientes o medicamentos, lo que se discute aquí es como determinar si *disminuye o no la aptitud para la conducción*, no obstante, por ahora sólo interesa saber si está o no prohibido, y lo está, al menos administrativamente hablando, seguramente esto deberá ser observado detenidamente al transportarlo en el ámbito penal.

El exceso de velocidad, podría entenderse como la trasgresión del límite de velocidad previsto por las señales y normas de tránsito y ello dependerá del lugar o zona en la que se desarrolle, así lo indica el art. 68: “Velocidad prudencial. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo, la carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía, del tiempo y de la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. Asimismo, el conductor deberá conducirlo a una velocidad reducida al ingresar en un cruce de calles o caminos, cuando se aproxime o circule por una curva y cuando conduzca sobre cualquier camino angosto, sinuoso, resbaladizo y/o con pendiente pronunciada. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha. El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes, la máxima responsabilidad recaerá sobre el conductor infractor.” La ley no se limita a señalar sólo el exceso de velocidad, sino que también considera peligrosa la circulación por debajo de las establecidas en el reglamento. La velocidad debe ser prudencial observando los elementos externos e internos del proceso de conducción del vehículo, tal como dice el artículo transcrito, deberá tenerse en cuenta, la visibilidad, al ingresar a un cruce, la densidad del tráfico, las condiciones de la vía, el estado del vehículo y la carga, entre otros; asegurando siempre la maniobrabilidad del vehículo.

La Ley va más allá e indica lo que deba entenderse por velocidad prudencial en término de números y la zona donde se produzca. El art. 69 regula al respecto: “Velocidad máxima. 1°) Los límites máximos de velocidad son: 1 a) En zona urbana: se acatará lo establecido por la autoridad local de aplicación. b) En carreteras y rutas: 1. Zona urbana: 50 Km/h. 2. Zona rural: 110 Km/h.” Por las zonas urbanas cada municipio deberá limitar la velocidad, es decir que dependerá de la ordenanza de cada Ciudad o Distrito que deberá observarse en cada caso, los cuales normalmente

deberán estar debidamente señalados, en carreteras y rutas la velocidad máxima es de 5 km/h, y las zonas rurales 110 km/h. No obstante, existen otras especificaciones o refuerzos que hace la ley para casos especiales, a continuación del mismo artículo. *“Al aproximarse a una escuela marcada con la señal respectiva, durante las horas en que los niños, niñas y adolescentes ingresen o egresen de clase; en zona de ubicación de cualquier Centro Educativo, Oficina Pública, Entidades Deportivas, Hospitales, Iglesias; al aproximarse a una distancia de 15 (quince) metros de un paso a nivel y demás lugares de reunión, cuando haya concurrencia de personas, en todas las clases de vías: la velocidad máxima será de 20 km/h. 2. En todas las curvas señaladas con la señal de giro en ángulo recto, al aproximarse a una distancia de 15 (quince) metros, como asimismo en todas las curvas indicadas con señales de giro en curva y en todos los sitios donde haya señales romboidales de peligro, sin indicación de velocidad máxima: 20 km/h.”* No simplemente se tipifican las prohibiciones, sino que al mismo tiempo se detallan elementos o situaciones por las cuales se requieren una especial atención en vista de que se elevan considerablemente las probabilidades de siniestros de tránsito. El conductor debe observar todos los factores de riesgos al momento de tomar la responsabilidad de guiar un vehículo automotor. No existen dudas respecto a que tanto el exceso de velocidad y el consumo de alcohol por parte del conductor son acciones totalmente prohibidas por la legislación vigente, cuyas simples violaciones sólo conllevan sanciones consistentes en multas en el ámbito administrativo, y excepcionalmente sanciones penales por “Exposición al Peligro” pero, ¿qué pasa si el conductor aparte de infringir la norma de tránsito también ocasiona un accidente con resultado de muerte? De esto se hablará más adelante. Antes se debe observar lo que dispone la ley 5016 con respecto a los Accidentes de Tránsito.

En el artículo 92 dispone: *“Accidente, siniestro o hecho de tránsito. Presunciones de responsabilidad. Se considera accidente, siniestro o hecho de tránsito, todo hecho que produzca daño en personas o cosas, como consecuencia de la circulación de un vehículo. Se presume responsable de un accidente de tránsito a la persona que, por imprudencia, negligencia o impericia, cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, no respetando las normas de tránsito, salvo prueba en contrario...”* sobre el tema se seguirá abordando a lo largo del presente trabajo.

## **Jurisprudencia nacional respecto al tratamiento de los homicidios en accidentes de tránsito.**

En la legislación nacional no se tiene una regulación especial en cuanto a los homicidios en



accidentes de tránsito, los mismos son juzgados como homicidios culposos, conforme al artículo 107 del Código Penal paraguayo, es así que, en la actualidad, y es un hecho de conocimiento público, los homicidios en accidentes de tránsito, sin considerar las circunstancias, son encuadrados dentro de los delitos culposos. En otra ocasión éste autor ha estudiado el tema, encontrando que no existe registros de homicidios en accidentes de tránsito que hayan sido encuadrados dentro de los delitos dolosos (Méndez, Eligio. Los homicidios en Accidentes de tránsito, ocasionados por conductores ebrios ¿Pueden caer bajo el ámbito de los delitos dolosos? 2015.)

La jurisprudencia nacional es constante y concordante en este tema, como ejemplo se toma algunos acuerdos y sentencia en dónde las probanzas determinaron la existencia de exceso de velocidad y consumo de alcohol, ya sea conjunta o separadamente.

En la Causa: “MARCOS ANDRÉS CAJES FRETES S/ HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. CAPITAL, el Doctor Felipe Santiago Paredes (Voto mayoritario) dijo: *Aun en la hipótesis de una responsabilidad compartida, del procesado y del querellante, no se le puede eximir a MARCOS ANDRES CAJES FRETES de la obligación que tenía de observar los deberes de cuidado. Si la velocidad que imprimía a su vehículo fuera prudencial, por lo menos hubiera frenado o disminuido la marcha ante la presencia del vehículo del querellante. El impacto hubiese sido menor y las secuelas menos impactantes.*

*Por lo dicho, considero que corresponde la modificación de la calificación dentro de la normativa Constitucional (Art. 17 inc. 4) y de fondo actual; es decir, dentro del Art. 107 de la Ley N° 1160/97, en concordancia con el Art. 52 incs. 1°, 2°, 3° y 4°, y el Art. 58. (“MARCOS ANDRÉS CAJES FRETES S/ HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. CAPITAL, C.S.J. 2001). Se observa en este recorte del Acuerdo y Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, que el hecho fue encuadrado como un delito culposo a pesar de haberse demostrado el exceso de velocidad, es decir que el juzgador no considera los elementos que aumentan el riesgo, o la probabilidad de la producción del hecho para calificar y encuadrar el mismo, sino que por regla general constituyen culpa y no dolo.*

Sigue señalando el Ministro Paredes: “Es innegable que CAJES FRETES conducía a gran

velocidad. No observó el deber de cuidado que es regla para conducir. Las probanzas llevan a la certeza de la cuota de responsabilidad de MARCOS ANDRES CAJES FRETES. Basta observar el estado en que quedaron ambos vehículos, y la consecuencia más importante, sin solución: la muerte de una joven madre esposa, de su hija de seis meses, y la extinción de una familia”. Esta es la jurisprudencia constante, no se han encontrado soluciones diferentes a los homicidios en accidentes de tránsito, sin importar los agregados o elementos que han aumentado el riesgo de la producción del hecho, y peor aún, han sido determinantes o causales directos del accidente.

La misma solución encuentran los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, el cual ya se ha analizado en otro trabajo (Méndez, Eligio. Los homicidios en Accidentes de tránsito, ocasionados por conductores ebrios ¿Pueden caer bajo el ámbito de los delitos dolosos? 2015). Lo que en éste trabajo se pretende analizar es que los accidentes de tránsito a causa de inobservancia de reglas obligatorias, con resultado de muerte, no siempre deben ser culposos, si no que eventualmente pueden ser dolos. Para confirmar o descartar esta hipótesis es necesario conocer la teoría del dolo para determinar su aplicabilidad en el caso que ocupa la presente investigación. Es importante entonces pasar a analizarlo en el siguiente apartado.

### **El dolo en la doctrina**

Existe un acuerdo generalizado en relación a la clasificación del dolo, es decir que no existe discusiones muy pronunciadas acerca de la clásica división en cuanto al aspecto volitivo se refiere. Las discusiones sin embargo empiezan a acentuarse cuando se trata de delimitar cada una de ella, y en especial cuando se habla del dolo eventual. Para tener un panorama más o menos claro se analiza cada uno de ellos.

Antes, es preciso analizar los elementos del dolo, también reconocido mayoritariamente por la doctrina, *el conocimiento y el querer, o el aspecto cognoscitivo y volitivo.*

- Aspecto cognoscitivo: Consiste en el conocimiento que tiene el autor de un hecho al momento de realizarlo, conocer la antijuridicidad. “La doctrina dominante coincide con la caracterización del dolo como saber y querer, es decir, que el dolo tiene un aspecto de conocimiento (o intelectual) y otro de voluntad (volitivo o conativo), toda vez que para querer realizar algo siempre es necesario poseer ciertos conocimientos”. No obstante, no

se requiere un conocimiento técnico o específico, basta el conocimiento general que cualquier persona tiene. Ej: No necesito saber las partes, modelo, marca, material del cual está hecho un arma de fuego, es suficiente conocer que disparando el mismo contra una persona, le puedo causar la muerte. “El conocimiento del dolo siempre es efectivo, es decir, que debe referirse a contenidos reales existentes en la consciencia. (ZAFFARONI – ALAGIA – SLOKAR. Manual de Derecho Penal. Parte General. Pág. 401. 2006).

- Aspecto Volitivo: Consiste en el querer del autor para realizar un hecho típico, es decir, la voluntad de hacer, o realizar el hecho. “Según éste aspecto el dolo se distingue tradicionalmente en (a) dolo directo de primer grado (b) dolo directo de segundo grado y (c) dolo eventual. (ZAFFARONI et al. Manual de Derecho Penal. Parte General Pág. 402. 2006)

a) El dolo directo de primer grado: en este tipo de dolo “La voluntad abarca la producción del resultado típico como fin en sí mismo; por eso también se lo conoce como dolo inmediato. (ZAFFARONI et al. Derecho Penal. Parte General P. 532. 2006). En este tipo de dolo, la voluntad para realizar el hecho es inmediato, es decir que el autor se ha decidido a lesionar un bien jurídico protegido consciente y voluntariamente.

Dolo directo de segundo grado: el resultado típico es una consecuencia necesaria de los medios elegidos, que deben ser abarcados por la voluntad tanto como el fin mismo. (ZAFFARONI et al. Derecho Penal. Parte General. Pág. 402. 2006). A su vez, al decir de Jakobs, “si bien el autor no quiere la realización del tipo, se da cuenta que su evitación es incompatible con la acción puesta en marcha; en conclusión, el resultado aparece seguro para él”. (JAKOBS, Derecho Penal. Parte general. Fundamentos y teoría de la imputación, pág. 324. Citado en TENCA. 2010).

Para éste trabajo es necesario detenerse en el concepto del dolo eventual, para ello se hará un análisis más profundo de las teorías desarrolladas por los autores, en el afán de dar un significado claro, y por sobre todas las cosas delimitándolo de las otras formas de dolo y de la culpa, o culpa grave.

Dolo eventual: La definición del dolo eventual genera problemas de complejidades diversas, en tanto ha sido siempre considerado como límite existente entre la culpa con representación y el

dolo directo. (TENCA. Dolo eventual, pág. 35. 2010). Esta discusión es de larga data, y al parecer lejos de que exista un acuerdo doctrinal, cada vez se acentúan más las discusiones al respecto de la delimitación del dolo eventual. Difícilmente se pueda obtener una definición única del dolo eventual, lo se hará es describir las diversas concepciones que los autores han ido esbozando, las cuales se clasifican en teorías según TENCA.

- **TEORÍA DEL CONSENTIMIENTO:** Los defensores de ésta teoría entienden que el dolo eventual debe contener necesariamente ambos aspectos, es decir, el aspecto cognoscitivo y el volitivo, conocimiento y querer, que de hecho se entiende que no puede ser de otra manera, puesto que, si no reúne ambos elementos constitutivos del dolo, simplemente no sería dolo. De estas teorías son partidarios varios autores, algunos de los cuales se irá haciendo mención a través de sus postulados. Jiménez de Asúa, entiende que hay dolo eventual cuando el sujeto se representa la posibilidad de un resultado que no desea, pero cuya producción ratifica en última instancia. En la culpa típica lo que hay es posibilidad de la representación del resultado, y en el dolo eventual representación de la posibilidad del resultado; pero también en la llamada culpa con previsión el agente se ha representado como posible el evento, la sola diferencia está en que no la ratifica, como en el dolo eventual, y por el contrario, si el autor estuviese seguro de la producción del resultado, no proseguirá actuando. En la culpa llamada con previsión, el sujeto espera que por su habilidad o por su fortuna, el resultado no sobrevenga (JIMÉNEZ DE ASÚA. La Ley y el Delito. Pág. 367. 1981). En el mismo sentido y cada uno con sus particularidades entienden el dolo eventual, FONTAN BALESTRA, BAUMANN, LUZÓN PEÑA, Y FRANK. (CITADOS EN TENCA. 2010).

- **TEORÍA DE LA REPRESENTACIÓN:** En la teoría del consentimiento se le da mayor importancia al aspecto volitivo, haciéndose notar que lo que verdaderamente hace que un hecho sea considerado dolo eventual, es la ratificación del resultado, al decir de JIMÉNEZ ASÚA. En la teoría de la representación, sin embargo, dan mayor importancia al aspecto cognoscitivo, “en consecuencia sostiene la presencia del dolo eventual en aquellos casos en los cuales el individuo se representó el peligro que importaba su conducta como posible o probable” (TENCA. Pág. 51. 2010). Los partidarios de ésta teoría consideran que no existe culpa consiente, es decir que, para que un actuar sea culposo, el actuar deber ser en forma inconsciente, de lo contrario estaríamos ante un dolo eventual y no culpa. Según esta teoría, estamos frente al dolo eventual cuando el

autor se representa la probabilidad del resultado, sin importar si acepta o no ese resultado, poco importa a los defensores de estos enunciados, el aspecto subjetivo. Entre los autores que defienden esta teoría están SCHRODER, SCHMIDHAUSER, SANCINETTI, ZIELINSKI, SAUER, BACIGALUPO Y OTROS (CITADOS, EN TENCA. 2010)

- TEORÍAS MIXTAS O ECLÉCTICAS: “Esta teoría trata de conjugar los elementos de la teoría del conocimiento y la de representación, en el aspecto cognoscitivo exigen que el individuo conozca la peligrosidad de la conducta que realiza, mientras que, en el aspecto volitivo, ya no requieren que al autor quiera el resultado, sino que les alcanza con que se resigne, lo acepte, se conforme, lo asuma, etcétera”. (TENCA. Pág. 75. 2010).

“En el dolo eventual hay un aspecto cognoscitivo, que requiere el conocimiento de la concreta capacidad de la conducta para producir el resultado prohibido fuera del marco permitido. La peligrosidad de la conducta es la base objetiva a que deba referirse la representación intelectual necesaria para el dolo. Pero más importante que una cuantificación probabilística es dirimir si, en el caso concreto, el individuo que advierte la posibilidad del delito cree que en su caso puede realizarse dicha posibilidad o la descarta. Lo que importa, en consecuencia, es el pronóstico concreto en el caso particular. Cuando el sujeto no descarta que su conducta pueda lesionar un bien jurídico

- penal, ni cree posible confiar en que no vaya a ser así y, pese a tal consciencia de su virtualidad concretamente lesiva, lleva adelante su acción, realiza dolosamente la conducta peligrosa, única cosa que puede prohibir la norma de determinación.” (MIR PUIG, Derecho penal. Parte general. Pág. 268 al 270.1979).

Entendiendo al dolo eventual, siguiendo la corriente de la teoría Mixta o Ecléctica a la cual me adhiero, tenemos que el actuar con conocimiento de la probabilidad de un resultado, siempre que conozca la concreta peligrosidad del ilícito, y la aceptación del resultado, y no solo la aceptación, sino yendo un poco más allá “la indiferencia” ante el mismo, hace que esa acción se desmonte del ámbito culposo para entrar a ser dolo eventual.

Partiendo de ésta concepción se puede empezar a analizar la aplicación de la teoría a los hechos concretos de homicidios en accidentes de tránsito, producidos a consecuencia de la inobservancia

de reglas obligatoria de tránsito. En este caso se considera el exceso de velocidad y el consumo de alcohol por parte del conductor.

### **El dolo y la probabilidad de su aplicación en los casos de homicidios en accidentes de tránsito por violación de reglas de tránsito. exceso de velocidad y conducir en estado de ebriedad.**

Lo que se pretende analizar en este apartado, a partir de casos ficticios, es la posibilidad de que, en casos concretos de homicidios en accidentes de tránsito, puedan encuadrarse dentro de los delitos dolosos, en grado eventual. En principio resulta bastante increíble que, en el Paraguay, actualmente, todos los homicidios en accidentes de tránsito sean culposos sin excepción alguna, es decir que al ocurrir el hecho directamente se caratula como un homicidio culposo en accidentes de tránsito, sin entrar a analizar con detenimiento los elementos o las circunstancias particulares del hecho en sí y la actividad del autor en la producción del resultado. Un conductor al tomar la responsabilidad de conducir un vehículo, lo hace asumiendo de por sí un riesgo, pero un riesgo permitido. En el mundo existen infinidad de actividades consideradas peligrosas, pero que a pesar de ello la debemos realizar, una especie de mal necesario que requieren cierto accionar que reduzca la peligrosidad o la neutralice en determinados casos. En lo que refiere a conductores de vehículos automotores, los mismos tienen un plus de responsabilidad en vista de que al poseer una Licencia de conducir, inmediatamente se posicionan como garantes. El legislador, muy inteligentemente consideró que la persona que será garante debe cumplir ciertos requisitos, como ser: Saber leer y escribir, realizar cursos de manejo, conocer las señales y normas de tránsito y contar con la aptitud física necesaria, justamente teniendo en cuenta que la labor del conductor no es cualquier cosa, y que no cualquiera puede tomar esa responsabilidad, de lo contrario la obtención de Licencia sería libre y sin requisitos previos. No se trata tampoco de agravar la situación del imputado, en cuanto la expectativa de pena que tiene uno u otra forma del delito, doloso y culposo, lo que se busca es delimitar los extremos y que en determinadas circunstancias se analicen la actividad del autor del hecho delictivo, para concluir si actuó con dolo o por simple imprudencia, es decir que, no se trata simplemente de que se agrave la pena que deba ser impuesta, sino de que el condenado entienda la gravedad de su actuar.

Planteamiento: Una persona al mando de su vehículo, preparado para correr a gran velocidad, va transitando por la ciudad a una velocidad de 130 km/h, sin motivo alguno que justifique su apuro, en un horario considerado “pico” de mucho tránsito vehicular y de peatones, el conductor del

vehículo sin respetar los reductores de velocidad, la señal de PARE, y cruzándose un semáforo en rojo enviste a 2 peatones que se disponían a cruzar la calle por la franja correspondiente, ambos peatones mueren al instante por el fuerte impacto que recibieron. Si aplicamos a éste caso ficticio la teoría eclíptica se puede decir que el conductor actuó con dolo eventual, por la consideración siguiente: al decir de MIR PUIG: *“Cuando el sujeto no descarta que su conducta pueda lesionar un bien jurídico – penal, ni cree posible confiar en que no vaya a ser así y, pese a tal consciencia de su virtualidad concretamente lesiva, lleva adelante su acción, realiza dolosamente la conducta peligrosa”*. En el ejemplo se puede decir que el conductor del rodado conocía de la peligrosidad de su accionar, conducir un vehículo de hecho es una actividad riesgosa, que en éste caso el conductor lo aumenta extremadamente al transitar a una velocidad exagerada e injustificada, en una zona de mucho tránsito y en un horario pico, situaciones que hacían advertir al conductor sobre la peligrosidad de su actuar, y que no le hicieron desistir, sino que continuó hasta que se produjo el resultado. El actor previó de que la acción que estaba realizando podría resultar típicamente antijurídica (de hecho, ya era antirreglamentaria a todas luces) y por más de que su voluntad no era la de cometer un homicidio en forma directa, se mostró indiferente a su realización o en otras palabras aceptó el resultado. No es simple negligencia o impericia, pues si hubiese tomado en cuenta los múltiples elementos que hacían suponer el inminente resultado, el conductor pudo haber desviado su accionar, reduciendo la velocidad, y observando las señales y normas de tránsito, atendiendo a que dichas normas y señales son de cumplimiento obligatorio, y no opcional. Si el semáforo está en rojo significa que se debe parar y dar paso a otros vehículos o peatones, el autor del accidente no puede ampararse en la impericia porque el resultado era inminente y se conformó con ello. El conductor no pudo haber confiado en la evitación del resultado, pues resulta imposible la maniobrabilidad de un vehículo a esa velocidad, y en una zona y un horario tan transitado es imposible esquivar otros vehículos o peatones. Así como dice MUIR PUIG, y en el aspecto volitivo, que es donde existe una fina línea con la culpa con representación, “En el dolo eventual hay un querer, pero como sinónimo de aceptar; es un conformarse con, que requiere mucho menos que desear, perseguir, aprobar o consentir con agrado. Quien toma en serio la probabilidad del hecho prohibido en el sentido de que no la descarta, acepta necesariamente dicha probabilidad si realiza la conducta peligrosa”. Se debe señalar por último al decir de ROXIN, que no debe confundirse la mera esperanza con la confianza, es decir que confiar requiere una sobrevaloración de la capacidad para dominar la situación, la esperanza en cambio espera en la suerte que no pase nada. El autor pudo haber tenido

esperanzas en no ocasionar el accidente y consecuente homicidio, pero no la confianza, por lo tanto, obró con dolo eventual.

### **Consideraciones finales y conclusiones provisionarias**

Como se ha dicho al principio, lo que trata de verificar éste trabajo es la posibilidad de que algunos casos concretos de homicidios en accidentes de por inobservancia de reglas de tránsito, puedan ser tratados eventualmente como dolosos. Partiendo de esa idea se analiza las diferentes teorías existentes con relación al dolo eventual para luego determinar su aplicabilidad a casos concretos de accidentes de homicidios en accidentes. De hecho, existe una fuerte discusión doctrinal respecto al sentido y alcance del dolo eventual, negándose en algunos casos su existencia, no obstante, es mayoritario el margen de los que defienden y tratan de definirlo como una clasificación del dolo con matices específicos, cuya delimitación de la culpa resulta aún más dificultoso que tratar de demostrar o significarlo. Tomando la teoría ecléctica se trata de encuadrar algunos hechos o accidentes de tránsito con resultado de muerte, dentro de los delitos dolosos, pues se considera que no todos los accidentes ocurren por mera negligencia, sino que existe casos concretos en los que dado ciertas circunstancias, como ser la inobservancia de reglas obligatorias de tránsito sumado a otros elementos hace que el actuar del conductor constituya un delito doloso, pues actúa con total indiferencia por el resultado que probablemente puede acaecer y lejos de que las múltiples señales o indicadores de peligrosidad lo haga desistir de su acción, continua actuando. No se pretende sin embargo modificar la normativa vigente, sino más bien que el juzgador analice cada caso en forma circunstanciada de modo a determinar si se obró con dolo o culpa. Se entiende que los casos que eventualmente pueden ser dolosos son la minoría, pero basado en esa tesitura no se deben encuadrar todos los hechos de homicidios en accidentes de tránsito dentro de los delitos culposos. En ese sentido es necesario que se tenga un conocimiento acabado de la teoría, de modo a aplicar a casos puntuales, y de esa forma el Estado pueda cumplir con su poder punitivo y responder a la tan anhelada justicia.

No se pueden realizar aún conclusiones definitivas por cuanto que el tema merece un tratamiento mucho más profundo, por el cual se seguirá trabajando. Provisionariamente se puede decir que, a pesar de todo lo expresado se debe tomar con mucha cautela y responsabilidad la aplicación del dolo eventual en los homicidios en accidentes de tránsito, evitando la desnaturalización del dolo y la incorrecta valoración de los delitos en perjuicio del imputado, violándose principios del



derecho penal y de la propia Constitución Nacional. Por lo tanto, cada caso debe merecer una exhaustiva investigación por parte de los operadores de justicia, quienes en definitiva serán los responsables de demostrar la existencia de la culpa o si deberá encuadrarse dentro del dolo.

### Referencias Bibliográficas

- JIMÉNEZ DE ASUA, Luis. (1981). “La Ley y el Delito.” Sudamericana. Bs. As.
- L. VITALE, Gustavo. (2013) “Dolo eventual... un supuesto de culpa grave. Editores del Puerto S.RL. Bs.As.
- ÓPEZ CABRAL, Miguel Oscar. (2014). “Código Procesal Penal.” 2da edición. Intercontinental. Asunción.
- OSSORIO, Manuel. (2007). Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Heliasta. Bs. As.
- TENCA, Adrián Marcelo. (2010). “Dolo eventual.” Astrea. Bs. As.
- TERRAGNI, Marco Antonio. (2009). Dolo eventual y Culpa Consciente: Adecuación de la conducta a los respectivos tipos penales. Editora Rubinzal Culzoni. Santa Fe.
- ZAFFARONI, ALAGIA, SLOKAR. (2003). Derecho Penal, parte general. Ediar. Bs. AS.
- Consultas en la Web <http://revistalogos.policia.edu.co/index.php/rict/article/view/59>  
[http://www.mdi.gov.py/images/Observatorio\\_files/2018/Analisis%20Estad%C3%ADstico%20Muertes%20Violentas%20en%20el%20Paraguay%202006-2017.pdf](http://www.mdi.gov.py/images/Observatorio_files/2018/Analisis%20Estad%C3%ADstico%20Muertes%20Violentas%20en%20el%20Paraguay%202006-2017.pdf)  
[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/40238589/Zaffaroni-2006-cap2.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1538961210&Signature=r25gnpaCunKGOtUfyJyFVIQ9ne4%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DHISTORIA\\_DE\\_LAS\\_IDEAS\\_POLTICAS.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/40238589/Zaffaroni-2006-cap2.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1538961210&Signature=r25gnpaCunKGOtUfyJyFVIQ9ne4%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DHISTORIA_DE_LAS_IDEAS_POLTICAS.pdf)  
<https://es.scribd.com/document/344063195/Manual-de-Derecho-Penal-parte-general-Eugenio-Raul-Zaffaroni-pdf>