

ELEMENTOS DE VALOR CRIMINALISTICO EN LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO (LESIONES Y HOMICIDIOS CULPOSOS)

Lic. Pedro Antonio Peña Carriño

1.— ESTUDIO DE LA ESCENA DEL ACCIDENTE:

Con características similares a las que corresponden a los casos de homicidio, la autoridad que se aboca al conocimiento de accidentes de tránsito, hará sus observaciones y recogerá las evidencias TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUES DE QUE EL ACCIDENTE HA OCURRIDO.

El estudio de la escena consiste en la búsqueda de huellas dejadas por el vehículo, así como los rastros atribuibles a la víctima del accidente que haya sido arrollada por el vehículo o bien arrojada desde su interior. (Conviene recordar que algunas muertes reportadas como ocurridas por accidente de tránsito, no son tales sino actos deliberados de homicidio).

En la investigación de los accidentes de tránsito hay un doble propósito: a) Recoger la información más completa para utilizarla en la prevención de futuros accidentes, y b) Descubrir si una o más personas (de las envueltas en el accidente) han violado la ley; y si esto es así, acumular el suficiente material de evidencia técnica para responsabilizarlas del hecho cometido.

Cabe advertir que en los casos de accidente de tránsito, el procedimiento es diferente si el o los responsables huyen, resultando más complicada la investigación que la de cualquier homicidio.

INSPECCION OCULAR

La forma en que la autoridad judicial ha de proceder, las medidas precautorias que debe tomar al inicio de toda instrucción sumarial, están señaladas en diversos artículos del Código de Procedimientos Penales. Algunas de estas diligencias e investigaciones preliminares, corresponde hacerlas a los funcionarios de la Policía de Orden y Seguridad (hoy Guardia de Asistencia Rural), por así disponerlo el artículo 174 ibídem; y a la Policía Técnica Judicial, conforme a la Ley No. 5524 de 26 de abril de 1974, artículos 3, 4, 5 y 9.

Tanto la técnica investigativa como la práctica, enseñan que cuando ocurre un hecho delictuoso lo primero que ha de hacerse es PROTEGER Y FIJAR EL SITIO DEL SUCESO para facilitar la investigación científica del mismo. Y a estos fines la diligencia de mayor e inmediata importancia que debe realizarse, junto con el levantamiento de planos y diseños, es la INSPECCION OCULAR.

La inspección ocular es aquel acto del proceso en virtud del cual el Juez se apersona al lugar en donde se ha cometido un delito, con el fin de someter a su propia y directa recepción ciertas circunstancias inherentes al mismo, en relación a las personas, cosas y lugares. O como la define el Profesor Manzini:

"Acto procesal que cumple el Juez con las formas prescritas por la ley, a objeto de una inmediata recepción de la prueba, sometiendo a su propia y directa percepción sensorial determinadas materialidades probatorias, las cuales son expresivas por sí mismas o sea como elementos indiciadores o, en otra forma, comprobadores de un hecho mediante su sola existencia, ya mediante su propiedad o su constitución global, ya por el lugar donde se encuentra por el tiempo de su existencia, ya finalmente por su conexión con otros elementos".

Scriche dice que "debe sustituirse el término "inspección ocular" por el de "percepción o comprobación judicial", porque el Juez no sólo usa el sentido de la vista sino también los otros sentidos".

Como la memoria, por excelente que sea, es frágil, previendo esa situación el Código de Procedimientos Penales contiene la norma del artículo 176, que obliga a los funcionarios que intervienen en el sumario a extender por escrito toda diligencia practicada, en el acto mismo de llevarse a cabo. Para esta descripción escrita debe seguirse un método riguroso: Debe irse de lo general a lo particular; de la vista de conjunto, al

detalle; y de éste a los pequeños detalles, por ínfimos que parezcan en el primer momento o se crea que tienen poca relación con el hecho.

En la inspección ocular y la fijación escrita, no hay necesidad de utilizar otros sentidos que la vista, el oído y el olfato. El tacto no debe emplearse sino después de haberse completado esta fijación por otros medios auxiliares.

En nuestro medio, por regla general, son las autoridades de tránsito y las de Orden y Seguridad (Guardia Rural) las primeras en apersonarse cuando tiene lugar un accidente de la circulación. Pero en realidad ellas no llegan a "investigar" sino simplemente a "atender" el accidente, esto es, a dirigir el tránsito, alejar a los curiosos, auxiliar a los lesionados, etc.; pero no hacen ningún esfuerzo por investigar.

Resulta muy diferente ATENDER que INVESTIGAR. La palabra investigación es definida como: "*Llevar a cabo diligencias para descubrir alguna cosa*"; también como: "*El acto o proceso de examinar y escudriñar minuciosamente en busca de la verdad*"; o "*examinar o averiguar cuidadosamente y con exactitud, para encontrar lo que se desconoce*".

Según estas definiciones, como es lógico suponer, no se puede llegar al lugar de un accidente, decir unas cuantas palabras y esperar que repentinamente surja una visión que señale al culpable. Por ello es preciso insistir que los datos que se obtengan y consignen en la inspección ocular son de enorme trascendencia dentro del proceso, pues deberán relacionarse con cinco objetivos principales:

- a) identificar al conductor;
- b) localizar al vehículo y al conductor;
- c) averiguar la manera cómo tuvo lugar el accidente;
- d) adquirir pruebas del hecho del accidente; y,
- e) obtener pruebas de si hubo o no imprudencia o negligencia punibles.

Tómese en cuenta que de conformidad con el artículo 507 del Código Procesal Penal, la inspección ocular constituye PRUEBA PLENA en cuanto a las circunstancias o hechos materiales que el Tribunal establezca en el acto como resultado de su propia observación, con tal que para apreciarlo no fuere indispensable el dictamen de peritos o que siéndolo, éstos hayan intervenido y estuvieran conformes con las conclusiones de dicho funcionario.

Con base en lo que queda establecido, la autoridad judicial debe apreciar en forma minuciosa TODAS LAS CONDICIONES FISICAS DEL LUGAR DE LA COLISION O DEL ATROPELLO (carretera o calle); las distancias que hay; el sitio exacto en que ocurrió; cómo tuvo lugar el hecho, tomando nota especialmente en qué dirección corría el vehículo; si lo hacía por el carril correspondiente; de la existencia o no de obstáculos en la vía; condición, clase y estado de ésta; si estaba o no mojada; si de noche, lámparas y bombillos cercanos que dan iluminación; si de día, se apuntará si está despejado, oscuro, lluvioso, nublado, lluvioso y nublado, etc., etc. Conviene hacerse una imagen visual de las inmediaciones del lugar, desde la línea de visión del conductor, pero cerciorándose de haberlo hecho desde el punto de vista de la persona que conducía, sentado en el vehículo de ésta.

Otros datos de suyo interesantes hacen relación al tamaño y peso de los vehículos y a los daños materiales que presentan, así como a gradientes y depresiones del sector donde ocurrió el suceso; datos que no deben omitirse.

3.— PLANOS Y DISEÑOS

El artículo 183 del Código Procesal Penal dispone que:

"Siempre que fuere posible, se levantará el plano del sitio, SUFICIENTEMENTE DETALLADO, y se hará el retrato de las personas que hubieran sido objeto del crimen o simple delito y el diseño de los efectos o instrumentos del mismo".

Los planos, diseños, croquis o bosquejos son un complemento valioso de la descripción escrita, porque dan a quien no haya estado en el sitio del suceso, una idea de lo que se ha querido fijar. Resultan ser, por así decirlo, una versión reconstruida del accidente.

En el plano o bosquejo que se levante, se deberá señalar con flechas consecutivas el probable curso del o

de los vehículos, debiendo señalarse también otros que fueran pasando por el lugar del accidente, de acuerdo con las declaraciones de testigos presenciales. Además e indispensablemente, la ubicación y longitud de las huellas de frenazo, distribución de vidrios en la vía, posición del vehículo y de la víctima, así como las distancias, etc.

También la fotografía es útil y hasta necesarísima en estos casos, ya que se trata de una especie de "memoria artificial" que capta, guarda y revela muchos pequeños detalles que escapan al ojo humano en el primer examen de la escena, y que después resultan ser de capital importancia. Pero es lo cierto que la fotografía forense exige no una máquina de aficionado, sino un equipo completo y un fotógrafo experto.

4.— HUELLAS DE FRENADO; VIDRIOS Y PINTURA

Todos los vehículos atropellantes (carretones, trenes, tranvías, metros, bicicletas, motocicletas, automóviles, auto vehículos de gran mole) dejan en el sitio del suceso, marcas de sus ruedas y de la cubierta de éstas (llantas de metal, goma, neumáticos); huellas que son de gran importancia criminalística, porque el estudio atento de estos rastros permite una serie de datos sumamente interesantes.

La localización, dirección y longitud de estas marcas reviste importancia para la reconstrucción mental y material de los hechos, así como para concederle crédito o no a las declaraciones que rindan el conductor del vehículo y los testigos que puedan haber presenciado los hechos. La información que proporcione el estudio de las huellas, puede confirmar la declaración del conductor en lo que respecta al momento en que vio al peatón y de la rapidez con que aplicó los frenos. Informa también acerca de la velocidad con que se desplazaba el automóvil en el momento en que se inició el frenazo. Igualmente, la mayor o menor profundidad de las huellas nos indicará si iba muy cargado o no. Dado el terreno, si esta carga iba bien o mal acomodada; si viajaba con una o más ruedas desinfladas o gastadas. La huella nos señalará el punto donde se inició el frenazo y donde consiguió detenerse el vehículo. (Las huellas referibles a la aplicación de los frenos no solamente deben ser medidas con exactitud, sino que también deberán reproducirse en el esquema que se elabore).

En cuanto a huellas, no sólo las que quedan impresas en la superficie de rodamiento deben llamar nuestra atención: porque conviene apuntar que el paso de la rueda sobre las extremidades, la disposición de su dibujo permite también deducir ciertas conclusiones acerca de la velocidad del vehículo. A altas velocidades este dibujo solo aparece en el contacto de subida sobre la extremidad; en cambio el lado de bajada queda limpio "al saltar" la rueda sobre el aire —salto traumático—. El paso lento por el contrario, deja huellas en ambos lados ya que a velocidad lenta este salto no se produce y el perfil del neumático también logra comprimir el lado opuesto de la extremidad afectada.

Este acopio de datos, repetimos, servirá al perito a los efectos de un informe técnico completo. Por ejemplo, con el dato de la longitud de las huellas dejadas por las llantas en el pavimento, el perito criminalístico podría determinar la velocidad del vehículo en el momento del choque, porque el hule tiene un coeficiente definido de fricción distinto cuando el automotor marcha sobre asfalto, tierra u otra clase de superficie. (En los Estados Unidos de Norteamérica se ha dado gran importancia a esta cuestión, por lo que los peritos tienen en uso una gráfica que mediante una sencilla ecuación, rápidamente pueden establecer si el vehículo iba a mayor velocidad de la permitida).

En los casos en que el autor de un accidente ha huído (lo que los norteamericanos llaman "hit and run"), el buscar en la escena para recoger indicios, tales como trozos de vidrio de un parabrisas, de un foco, restos de pintura de la carrocería, en el objeto o en la víctima, es tanto o más importante que la cuestión relativa a huellas de frenazo; porque si posteriormente se localiza un automóvil sospechoso, las comparaciones que se hagan por los técnicos del laboratorio con los fragmentos de vidrio y otros deterioros, pueden culminar con la identificación. El examen de trozos de vidrio muchas veces puede ser el factor por medio del cual se resolverá el caso.

En ocasiones los fragmentos son muy pequeños, entonces la similitud de las propiedades físicas como la gravedad específica, el índice de refracción, la dispersión óptica, pueden constituir elementos utilizables o invocables como argumentos para establecer presunciones.

Los fragmentos de vidrio de los focos son pruebas útiles, tanto para seguirle la pista al vehículo como

para asociarlo definitivamente con el lugar del choque. Aunque los vidrios de los focos han perdido mucha de su utilidad como identificación con la generalizada adopción de las unidades selladas, en los últimos años ha habido una tendencia a usar faros de formas características. Las luces de estacionar y las traseras varían en mucho en cuanto a forma y tamaño en los carros modernos; por ello, los fragmentos de vidrio deberán recogerse y reconstruirse cuando sea posible. En todo caso deberán conservarse todos ellos para compararlos después con pedazos que se encuentren en un vehículo sospechoso.

No pocas veces se aprecian en el vehículo responsable zonas en las cuales la pintura o el esmalte han sido removidos. Una partícula de esmalte encontrada en el lugar en donde se produjo el accidente, debe conservarse y en su caso compararla con el esmalte del automóvil sospechoso. El estudio no solo se refiere al color y a la composición de la pintura o del esmalte, sino también a la forma; por su característica puede corresponder en parte o en su totalidad con la porción faltante en el vehículo sospechoso.

5.— EXAMEN DEL VEHICULO

El vehículo sobre el cual recaen sospechas de estar envuelto en un accidente de tránsito, debe ser examinado para buscar evidencias del impacto; o bien las huellas dejadas por el contacto con el cuerpo de la víctima. Este examen no debe de ser superficial y tomará en cuenta no solamente las partes del vehículo que pudieran haberse puesto en contacto con la víctima, sino también y muy especialmente la parte inferior del chasis, porque aquí bien podrían encontrarse pelos de aquella embebidos en la grasa.

La búsqueda de indicios en el vehículo deberá seguir un procedimiento definido para estar seguros de que el examen es completo.

Si lo que interesa es identificar al dueño, conductor u ocupante del vehículo, se deberán buscar en éste huellas o impresiones latentes. Cuando sólo se trate de que el culpable ha huído, la búsqueda deberá limitarse a pruebas de contacto con la víctima o con su vehículo, a pruebas de un accidente reciente o a señales de choque o contacto con objetos que hayan estado en el lugar del accidente. Desde luego que en estos casos lo primero que se hará es establecer la descripción del vehículo y del conductor y número de placas, para informar por la vía más rápida al resto del país ordenando la captura del prófugo.

Otros indicios de posible utilidad incluyen fragmentos de ropa, pelo, sangre, piel, hueso, marcas en la pintura del vehículo de la víctima, polvo, grasa, impresiones de telas, marcas dejadas por la ropa, etc.

Al revisar las superficies exteriores debe hacerse siguiendo un orden lógico: frente, lado izquierdo, lado derecho, parte posterior, techo y chasis. Debe comprobarse el estado de los frenos y de las luces; labor que será hecha de inmediato, no cuando el vehículo ya ha sido reparado.

¿Estaban los focos encendidos en el momento del impacto?

En ocasiones esta cuestión se plantea cuando uno de los conductores reclama que el vehículo iba sin luces o con los focos apagados. Lowell W. Bradfor, Director del Laboratorio de Criminalística de San José, California, ha realizado importantes estudios sobre el particular. Ha encontrado que un estudio minucioso del filamento de la bombilla de un farol o foco deteriorado permitirá conocer si estaba encendido en el momento del choque. La oxidación y coagulación de las extremidades del filamento roto, constituyen una prueba definitiva de que las luces estaban encendidas cuando se destruyó la bombilla.

6.— EXAMEN DE LAS ROPAS DE LA VICTIMA

Al examinar a la víctima, se procurará localizar las huellas dejadas por el vehículo sospechoso, tanto en el cuerpo como en la ropa. En éstas es frecuente que queden huellas de pintura o de esmalte, pedazos de vidrio, señales de llantas, etc.

Ha resultado muy provechoso el examen de la vestimenta ensuciada, por medio del microscopio-estereoscópico, con el objeto de precisar si un rastro de polvo o de otras sustancias es consecuencia de un impacto del vehículo empolvado o si se debe al contacto violento con el suelo o al paso de una rueda.

Existe una evidente diferencia entre el polvo adherido a un vehículo y la tierra de la calle. El polvo del vehículo es material arneado por la corriente de aire, que provoca la caída de los granos gruesos, persistiendo

tan sólo una capa de material fino y notablemente homogéneo; en cambio, el polvo de la calle es mucho más heterogéneo y contiene partículas mucho más grandes. Por consiguiente, el impacto de un vehículo sólo deja en la ropa huellas de polvo fino y muy uniforme; mientras las manchas dejadas por lanzamientos contra el suelo o por el paso de una rueda, están formadas por partículas de polvo de tamaño muy diverso.

Ciertas diferencias con respecto a lo descrito se originan si se trata de polvo seco o de polvo húmedo; lo que, por supuesto, tendrá que ser tomado en cuenta. El paso de una rueda provoca frecuentemente el incrustamiento de partículas mayores y aún de pequeñas piedras en las capas más profundas del tejido textil de la ropa.

Para concluir diremos que las detalladas investigaciones de fatales accidentes de tránsito, demuestran que muchas evidencias pueden obtenerse en la escena, incluyendo importantes datos para emplearlos en la propia identificación del conductor, reconstrucción de los hechos y para la propia instrucción sumarial del caso.

DATOS BIBLIOGRAFICOS

Le Moyne Snyder, *"Investigación de Homicidios"*, Editorial Limusa Wiley S. A. (A.I.D.), México 1969, pág. 335.

Luis Sandoval Smart, *"Manual de Criminalística"*, Manuales Jurídicos No. 9, Editorial Jurídica de Chile, 1948, pág. 241.

Vincenzo Manzini, *"Tratado de Derecho Procesal Penal"*, Tomo III, págs. 224-225.

C. M. Kneller, *"Procedimiento de Investigación de Accidentes de Tránsito"*, Serie de Adiestramiento para Agentes de Policía, A. I. D., México 1965, pág. 15.

Eduardo Vargas, *"Sinopsis de Medicina Legal y Toxicología"*, Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, Serie Ciencias Médicas No. 36, 1970, pp. 100-104.

W. Durwal, *"Revista Chilena de Medicina Legal"*, No. 1-2, 1966, Santiago de Chile, pág. 78.

Ernesto Abreu Gómez, *"Revista Criminalia"*, México D. F., No. 9 de 30-9-69, págs. 571-572.

Harry Soderman y John J. O'Connell, *"Métodos Modernos de Investigación Policiaca"*, Editorial Limusa-Wiley S. A., México 1965, pág. 371.
