

*“El Peritaje Accidentalógico
en el Caso Cabello”*

Por el Dr. Juan Bautista Tingueli

Introducción

El presente trabajo de investigación tendrá como eje fundamental el análisis del peritaje accidentalológico en la causa N° 695 caratulada “*CABELLO, Sebastián s/Doble HOMICIDIO doloso en concurso ideal con lesiones leves dolosas*” radicada en el Tribunal Oral en lo Criminal n° 30 en el año 2003, luego de permanecer en la etapa de instrucción, en la que entendió en 1999 el Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción n° 4.

He elegido el análisis en particular de ésta causa por la riqueza que contiene a nivel pericial y técnico en cuanto a la accidentología se refiere. Es a propósito de esto que me he propuesto dilucidar detalle a detalle las cuestiones relativas a cada pericia accidentalológica para así intentar desde éste humilde lugar afianzar los argumentos que en su momento dieron fuerza a la resolución judicial que tuvo por objeto condenar al imputado, Sebastián Cabello, a la pena de doce (12) años de prisión de efectivo cumplimiento, e inhabilitación absoluta por igual tiempo de la condena e inhabilitación especial para conducir automotores por el tiempo máximo previsto en la ley de fondo (10 años).

Este caso ha tenido notable relevancia tanto en la opinión pública como en los medios de comunicación, en lo que se refiere a la crudeza de lo sucedido, por cuanto la conducta dotada de alta peligrosidad de un irresponsable al volante ha provocado hace exactamente 6 años la muerte de una veterinaria y su pequeña hija en la Av. Cantilo.

Esta presente investigación consta de una minuciosa recopilación de datos que abarca desde lo jurídico hasta lo pericial, tratando de analizar los temas puntuales que en éste caso han incidido en el ámbito que estoy dispuesto a tratar: “La Accidentología Vial”.

Mis expectativas en la realización de éste trabajo tienen sus pilares en la trascendencia que tenga a partir de reprochar toda conducta similar dentro del ámbito social y recordar con una actitud comprometida que en nuestro país, el accidente vial se ubica estadísticamente en tercer lugar entre las causales de mortandad, luego de las enfermedades del aparato circulatorio y del cáncer.

De ésta forma doy inicio al desarrollo de los temas procurando estudiar las causas humanas y mecánicas que produjeron la doble muerte que tuvo lugar en la avenida Intendente Cantilo en la ciudad de Bs. As.

Desarrollo

El Tribunal Oral en lo Criminal N° 30 allá por el año 2003 se constituyó como espacio físico en el cual se han desarrollado las jornadas relativas al juicio oral y público que tuvo como imputado al joven Sebastián Cabello.

En éste mismo lugar, luego del debate realizado se ha tenido como “hecho probado” que el 30 de agosto de 1999, siendo cerca de las 2 de la madrugada, con excelente visibilidad, Sebastián Cabello, (al que acompañaba su amigo Daniel Cristian Pereyra Carballo) decidió sin motivos de apuro y con aceptación del riesgo por ambos, correr una anormativa “picada” -sin importarle- con el auto “HONDA CIVIC”, dominio RFH-064, propiedad de su padre, junto al menos otro vehículo (“BMW”) por Av. Cantilo, (desde la bajada del Pte Illia) a velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias, (137,65 Km. p/hora) y en ese contexto -efectuando una abrupta maniobra hacia la derecha ("volantazo") embistió por atrás al "RENAULT 6", dominio VYY-089 en el que circulaban -a menor velocidad y con sus luces reglamentarias prendidas- Celia Edith González Carman (38 años de edad) y su hija Vanina Rosales (de 3 años), provocando la muerte por carbonización de ambas a raíz del rápido incendio que produjo el impacto, resultados finales éstos que Cabello -dada su educación, conocimientos, volición y lucidez- se representó como posibles consecuencias de su decidida participación voluntaria en correr, y optó por esa conducta de correr al resultarle indiferente el prójimo y los resultados que -previamente- despreció y asumió, preocupándose luego del luctuoso hecho sólo por el estado dañado de su rodado "HONDA" embistente y no por las víctimas.

De lo anterior se desprenden varias cuestiones de trascendental importancia para la accidentología y que me propongo a enumerar y a analizar.

Dentro de los hechos que luego de producido el debate se han probado con certeza, en primer lugar remarco que Sebastián Cabello se encontraba corriendo junto a otro automóvil una “picada” a una velocidad antirreglamentaria para la zona.

El móvil se desplazaba por la Av. Intendente Cantilo a una velocidad de 137,65 Km. p/hora; velocidad que en contraste con lo prescripto por la Ley de Tránsito N° 24.449

(ley aplicable a la jurisdicción federal)¹ resulta totalmente desacorde, ya que el texto legal establece una velocidad máxima de circulación en avenidas dentro del ámbito de zonas urbanas de 60 Km. p/hora.²

Este dato (la velocidad de desplazamiento), no es un dato menor para el análisis, ya que en materia de accidentes de tránsito los actos anteriores al choque son factores simultáneos que comienzan a mover la cadena de sucesos imponderables abarcados por dos grandes grupos de estudio: *factores de orden operacional* y *factores de orden condicional*.³ El primero de éstos es el que en el caso que tratamos es relevante, ya que abarca entre varias situaciones “*la excesiva velocidad de circulación*”, que en la mayoría de los casos es conducente a la producción de accidentes, ya sea por la situación de ingobernabilidad del vehículo que se le plantea en determinado momento al conductor o por la imposibilidad de evitar un obstáculo que se presente ante él.⁴ Resulta obvio que en éste caso concreto la excesiva velocidad de circulación ha sido un factor que ha constituido la causal basal del accidente, esto lo decimos como una primera observación, sin adentrarnos aún en las cuestiones periciales volcadas en el expediente judicial. Y es a priori que decimos esto ya que una de las causales voluntarias y más frecuentes de los accidentes de tránsito proviene del exceso de velocidad en que incurren muchos conductores.⁵

En otro orden de cosas, dentro de los hechos del caso considerados por la justicia como probados, es que en el marco de una situación en la que el joven Sebastián Cabello mantenía la velocidad de su rodado en 137,65 Km. p/hora efectúa una abrupta maniobra (volantazo) producto del exceso en la velocidad reglamentaria que finalmente desemboca en la colisión con el vehículo de la veterinaria y su hija. Aquí vemos que uno de los riesgos fundamentales a que se expone el conductor que circula a una velocidad imprudente, como es la del caso en cuestión, es la de no poder frenar adecuadamente, cuando repentinamente necesita hacerlo.⁶

Evidentemente, uno de los factores que determina la velocidad en que se deben

¹ Art. 1 Ley 24.449

² Art. 51 Inc. A apartado 2 Ley 24.449

³ Zajackowski, Raúl Enrique - “Manual deCriminalística” -Año 1998- Pág. 117.

⁴ Zajackowski, Raúl Enrique - “Manual de Criminalística” -Año 1998- Pág. 118.

⁵ Malimovca, Raúl E. -“Causa de Muerte”- Año 1978- Pág. 114.

⁶ Malimovca Raúl E. - “Causa de Muerte”- Año 1978- Pág. 117.

desplazar los vehículos está dado por la mayor o menor urbanización de la zona por la que transita, ya que si se corre por una larga ruta, carente de poblados, es obvio que el más prudente de los conductores la transcurrirá a velocidades superiores a los 80 Km. p/hora, aminorando la marcha cuando se aproxime a una zona urbanizada en la que hallará carteles indicadores de la velocidad máxima que deberá respetar.⁷

Hasta ésta instancia obtenemos una aproximación inicial que demarcaría un cierto grado de responsabilidad en la puesta en marcha de la causalidad al aseverar que Sebastián Cabello se desplazaba en su “HONDA CIVIC” a una velocidad que superaba los 130 Km. p/hora en una zona urbanizada, ámbito en el cual debía desarrollar una velocidad menor.

En cuanto a lo estrictamente pericial referido al caso, sería prudente analizar en principio los testimonios de los especialistas receptados en el expediente antes de considerar a fondo las cuestiones técnicas estudiadas en los respectivos informes periciales.

En el Juicio Oral declararon los peritos de la Escuela Superior Técnica del Ejército Argentino, Ingenieros Víctor Rodolfo Bertuccio (consultor técnico y docente universitario), Alberto Mario Xifra y Héctor Enrique Pasi (experto en electrónica), el perito de parte, Ing. Mario de Souza y el Ing. Mecánico Juan Carlos Godoy (de Accidentología Vial e Ingeniería Vial Forense de Policía Federal), a quienes se les pidieron precisiones adicionales al margen de sus respectivos informes periciales, coincidiendo todos en las conclusiones que hacen al contenido de la misma. Específicamente, todos los peritos coincidieron en destacar la presencia de elementos no originales que poseía el auto “HONDA”, corroborando los faltantes y manifestando que el auto “HONDA” poseía *elementos especiales colocados para potenciar al motor y darle mayor velocidad máxima y mayor poder de aceleración*. Sobre el variador del avance de encendido el Ing. PASI dijo que al momento de expedirse faltaba, pero ellos sabían de su existencia por una pericia anterior, refiriendo que se trata de un dispositivo que se agrega porque esa función la cumple el sistema inteligente de control, supuestamente para darle *mayor “performance”, mayor pique y velocidad final al rodado*.

Por otra parte el Ing. mecánico Alejandro Alfredo González, dijo que al determinar en su momento la velocidad mínima, debió identificar concretamente -dada su experiencia

⁷ Malimovca, Raúl E.- “Causa de Muerte”- Año: 1978- Pág. 127.

en el tema- los rastros cinemáticos, es decir las frenadas, y a partir de allí estimó la velocidad mínima en 137,65 Km. por hora, lo que ratificó en el debate. Incidieron en esos cálculos la incidencia climática, el vehículo, su peso y se considera la energía del impacto. Ratificó la velocidad mínima de 137.65 Km. por hora al momento del hecho porque para que haya podido producir esos rastros tuvo que haber tenido como mínimo esa velocidad. En cuanto a ésta cuestión me permito señalar que los rastros cinemáticos o marcas de frenadas deberán registrarse en forma precisa ya que la identificación del inicio y del final de una marca de frenada será trascendental para la posterior determinación de la velocidad de circulación.⁸

Siguiendo la línea de análisis pericial, es el ingeniero mecánico de Ingeniería Vial Forense de Policía Federal, Román Natalio Sgaramello, quien señala que existió un estiramiento del rodado. Explicó en su momento la existencia de un alerón, lo cual produjo carga en el tren trasero a los fines de tener mayor adherencia, lo que quiere decir es que pega la cola al piso. Y finalmente recalca un dato muy particular para el caso sometido a análisis, como lo es el hecho de que a través de éste alerón aumenta la adherencia del vehículo al piso cuando éste desarrolla altas velocidades. Y esto se produce, colocado dicho accesorio, para obtener mayor velocidad, obteniendo que el viento copie el perfil del auto.

Jorge Ricardo Vijande, perito en Accidentología en la Policía Federal, dijo en su testimonio que su participación fue luego del accidente. En el lugar estuvo a las 3.20 hs. y específicamente fue a hacer el relevamiento de los rastros y huellas sobre lo que pasó y hacer un croquis donde se produjo el hecho. Sobre las huellas dijo que en el plano hay un instante previo a la colisión y otro posterior. En el croquis hay un sector señalado como “1” donde se indica el lugar posible de choque sobre el 2do carril contado de izquierda a derecha. Desde ahí parten los rastros que se indican como trayectoria del vehículo colisionado. (92 metros). Es ante la pregunta del Sr. Fiscal General sobre las huellas, que el Sr. Vijande refiere que los vehículos dejan marcas de neumáticos cuando son sometidos a un arrastre sobre la calzada. Si él transita con las ruedas rodando no deja huellas porque va apoyando, y dejan marcas cuando se produce un desplazamiento sobre la calzada. Es lo mismo que una goma de borrar. Si la hace rodar no deja marca pero si la arrastra cumple su función. No necesariamente tiene que haber un bloqueo de ruedas. Es importante resaltar que lo que ha hecho el perito en su respectiva tarea es

⁸ Zajaczkowski, Raúl Enrique - “Manual de Criminalística”- Año 1998- Pág. 103.

estudiar la presencia de residuos componentes de la superficie neumática para así obtener indicios reveladores de la existencia de una frenada, que tendrá un mayor bloqueo neumático cuanto más importante sea el desprendimiento de caucho.⁹ Afirmó el perito en otro orden de cosas que el **turbo compresor que poseía el HONDA CIVIC aumenta la velocidad**, punto que denota el hecho de que el vehículo se encontraba preparado para efectuar “picadas”, o lo que es lo mismo, para desarrollar grandes velocidades que en zonas urbanas resultan antinormativas. Al tratar ésta cuestión es que accedo a volcar mi opinión acerca de la responsabilidad que deberían tener aquellos individuos o empresas que se dedican a la fabricación de accesorios que permiten al rodado alcanzar velocidades de hasta 170 o 180 Km. p. hora que no se compatibilizan con los ideales de una sociedad organizada que vele por la seguridad de sus integrantes; como así también tendrían que responder por su actuar negligente los fabricantes de automóviles aptos para desempeñar velocidades que superan las máximas permitidas. Esta es mi modesta opinión, que me tomo el atrevimiento de expresar en ésta ocasión.

Preguntado el perito sobre las condiciones climáticas del día en que fue a hacer su informe pericial, dijo que sobre esas condiciones climáticas no había mayores particularidades, pues eran normales, añadiendo que la calzada era de hormigón, asfaltado. Considero relevante aclarar que se ha interrogado al perito acerca de éste factor exógeno, como lo es la condición climática en la que se ha efectuado la pericia, ya que el neumático debe conseguir en todo momento una óptima adherencia, para lo cual es necesario que el suelo esté seco y en buen estado; si éste está húmedo o mojado, la adherencia del neumático liso disminuye hasta ser casi nula, pues el agua actúa como lubricante del caucho.¹⁰

Ahora sí, adentrándonos aún más en el desarrollo del caso, es que finalmente analizaré cada uno de los informes periciales realizados por cada perito, para así estudiar las coincidencias y disidencias como también aquellos sucesos relevantes para la causa.

A fin de realizar su respectivo informe pericial es que el Sr. Jorge Ricardo Vijande, como perito, se constituyó a las 3.20 hs. del 30/8/99 a pedido de la División Ingeniería Vial Forense de la Superintendencia de Policía Científica de la Policía Federal, en Av. Cantilo altura puente A. Labruna, correspondiente a la Av. Udaondo donde examinó al

⁹ Zajackowski, Raúl Enrique - “Manual de Criminalística”- Año 1998- Pág. 103.

¹⁰ Zajackowski, Raúl Enrique - “Manual de Criminalística” - Año: 1998 - Pág. 107.

"Honda Civic", (2 puertas, blanco, chapa RFH-964), presentando a la vista daños a consecuencia de **colisión frontal con incidencia lado izquierdo**, afectando con hundimiento y deformación a la totalidad del **sector frontal**, capot con adherencia de pintura azul en zona superior tercio frontal derecho, adherencia de pintura azul, naranja y amarillo en el tercio frontal lado izquierdo, faltante del guardabarros delantero izquierdo, deformación del falso chasis, faltante de radiador de motor, desprendimiento de paragolpe delantero, parrilla, deformación de frente superior e inferior, rotura de llanta de rueda delantera izquierda, desplazamiento de la torre de suspensión delantera izquierda hacia atrás. También presentó daños a consecuencia de colisión angular lateral izquierda, afectando con hundimiento y deformación a guardabarros trasero izquierdo, portón trasero, desprendimiento de faros traseros de guardabarros y rotura de los ubicados en el portón, rotura del cristal de luneta, desplazamiento de la cola del vehículo hacia la derecha deformando el casco. También se observó otra colisión contra elementos duros ubicada en el frente, al producirse contacto del auto contra guardarrail. Próximo al "Honda", examinó al "Renault 6", chapa patente colocada en sector delantero VYY-089, *azul en el sector frontal y resto de la unidad totalmente quemada*. Su estructura recibió daños por la colisión trasera, afectando con desplazamiento, hundimiento y deformación al piso de baúl, ambos guardabarros trasero, portón, puente trasero, deformación del techo. **verificándose un corrimiento de la parte trasera hacia delante del orden de los 0,80 mts.**, no pudiendo verificar el funcionamiento de los mecanismos de seguridad pasiva y activa debido al grado de destrucción del vehículo. El motor del HONDA CIVIC posee incorporado un **turbocompresor y variador de avance al encendido**, sugiriéndose en este acto, el secuestro de bujías y combustible para determinar componentes accesorios en el funcionamiento. **Las suspensiones están modificadas** por equipos del tipo competición con variadores de precarga de muelles helicoidales y agregado de barras de control de puentes y rolido. Con relación al instrumental de tablero, se observan aditamentos tales como *vacuómetro, control de mezcla estequiométrica, manómetro de presión de aceite, manómetro de combustible y turbo timer, limitador del funcionamiento en tiempo del turbocargador*. **Teniendo el aspecto de un rodado modificado para alcanzar velocidades superiores a la estándar.** Desde el lugar de colisión y hasta la posición final del vehículo en forma oblicua contra el guardarrail, existió una distancia lineal de 12,90 mts pero habiendo descrito el mismo, un sector de arco de circunferencia con arrastre de la rueda delantera izquierda y parte delantera de la carrocería, con desprendimiento y trazado de trayectoria al drenar

el agua del radiador. Todos los desplazamientos mencionados corresponden al "Honda Civic". Con relación al "Renault 6", fue *colisionado por el "Honda Civic" como se dijera, en el carril n° 2 contado de izquierda a derecha y a 9,30 mts superada la vertical del puente, observándose en el punto de impacto, roces sobre la calzada por contacto de partes metálicas y seguido a esto, una trayectoria demarcada por una suerte de spray de líquido (posiblemente combustible), y algunos roces constatados en forma esporádica, siendo la longitud del desplazamiento casi rectilíneo de 68 mts.* De este último lugar, se inician huellas de derrape por rotación y traslación de la unidad sobre su eje vertical y rastros de hollín hasta la posición final con 24 mts de longitud, ***haciendo un desplazamiento total del "Renault 6" de 92 mts.***

Por otra parte, el perito ingeniero mecánico Alejandro Alfredo González refiere en su informe que en función de los rastros descritos por el perito Jorge Vijande en su informe técnico, ***el rodado "HONDA CIVIC" RFH-964 al momento del hecho como mínimo circulaba a una velocidad de 137,65 Km/h.*** Asimismo refiere que los rastros producidos por el "RENAULT 6" VYY-089 en el lugar del hecho no permiten el cálculo certero de su velocidad de circulación y -además- no surgen elementos técnicos que permitan efectuar una mínima estimación al respecto. Se aclara en esta oportunidad que de acuerdo a los rastros descritos por el informe técnico del perito Jorge Vijande del 29/8/99 y las fotos del "RENAULT 6" que presenta una deformación trasera que afecta con: desplazamiento, hundimiento, deformación a piso baúl, ambos guardabarros traseros, portón trasero, puente trasero, techo, tren trasero, puertas, parlantes de techo, asientos, piso de habitáculo, tanque de combustible, ***es posible inferir que al momento del contacto y en términos de velocidades relativas el "RENAULT 6" circulaba a una velocidad reducida en orden de magnitud respecto de la desarrollada por el "HONDA CIVIC" en el momento de contacto.***

Otro informe pericial -incorporada por lectura- realizado el 31/8/99 por el Perito en Accidentología Vial, Sr. Roman Natalio Sgaramello refiere que en la playa de la Div. Ingeniería Vial Forense examinó el "HONDA CIVIC" RHF-964 y da cuenta que ***no se ven a simple vista estiramientos de la fibras de los cinturones y que presentan un normal estado de conservación tanto en sus fibras como en sus anclajes, no pudiendo afirmar si al momento del accidente los conductores del rodado poseían colocados sendos cinturones.*** Menciona que ese rodado posee un ***alerón en la zona trasera de la tapa de baúl*** que no viene colocado cuando el rodado sale de fábrica. Como dato de riqueza para ésta cuestión referente a la utilización del cinturón de seguridad como

dispositivo protector es que pienso que es de utilidad hacer referencia a que en Australia en el año 1970 se decidió mediante la legislación que había que utilizar el cinturón de seguridad en la totalidad de los asientos; y es que hago éste comentario para mostrar el avance legislativo en cuestiones de accidentes de tránsito en comparación con el atraso que vivimos en dicha materia en nuestro país.¹¹

También considero importante remarcar el informe pericial, incorporado por lectura, de los Sres. Enrique Testa y Federico Christian Auerbach, de "HONDA MOTOR de ARGENTINA" S.A. que refiere que el 15/10/2002 realizaron verificaciones sobre componentes del "**HONDA CIVIC**" chapa patente alfanumérica RFH 964, n° de chasis (VIN) 1HGEJ1138RL016459 en el depósito de la Comisaría 35° y en el Dpto. Ingeniería Vial Forense. Y fue así que verificando condiciones de motor, órganos periféricos auxiliares, se constató la *instalación de elementos no originales* de "HONDA" en el encendido. **Los cables de alta tensión para bujías, no corresponden con el modelo y la marca "HONDA"**. Y finalmente haré un último comentario que se refiere a la modificación intencional del modelo original de HONDA CIVIC con el fin de aumentar la performance y velocidad del rodado, como los peritos han atestiguado en su momento.

Conclusión

Finalmente habiendo desarrollado la totalidad de los temas que resultaron de interés para la presente investigación es que concluyo partiendo de la reflexión de que el delito de homicidio consiste en poner fin a la vida de una persona, de un ser humano, en aniquilar la vida de otro, y en esta causa han sido dos (madre e hija) las víctimas inocentes de un rodado utilizado con conciencia, indiferencia legal y social como arma ofensiva y vulnerante, siendo esta consecuencia no directamente querida por el imputado aunque sí actuando y aceptando en sus absolutas preferencias el riesgo. La protección legal de la vida humana constituye una condición necesaria para el goce de los demás derechos garantizados por la Constitución Nacional y el Estado a través de reglamentaciones que denoten un compromiso serio con la sociedad debe afianzar las garantías receptadas por nuestra Carta Magna, en primer lugar a través de la prevención y en segundo lugar mediante el juicio y castigo para todo aquel irresponsable que ponga en peligro a través de su actuar la vida de otras personas que merecen ser resguardados

¹¹ Foro Mundial de la Salud (Revista Internacional de Desarrollo Sanitario) - Vol. 13 - Núm. 2-3 - Año: 1992 - OMS Ginebra.

y amparados ante sucesos de ésta naturaleza. Y termino diciendo y de alguna manera peticionando a las autoridades pertinentes para que colaboren y se comprometan a exterminar de una vez y para siempre éstas prácticas callejeras que en la jerga se han dado en llamar “Picadas”.

Bibliografía

- Autor: Zajaczkowski, Raúl Enrique.
 - Título: “Manual de Criminalística”.
 - Editorial: Ediciones Ciudad Argentina.
 - Año: 1998.

 - Autor: Malimovca, Raúl E.
 - Título: “Causa de Muerte”.
 - Editorial: Hammurabi.
 - Año: 1978.

 - Autor: Johnston, Ian.
 - Título: “Medidas para Reducir los Accidentes de Tráfico”.
 - Editorial: Foro Mundial de la Salud (Revista Internacional de Desarrollo Sanitario). Vol. 13 Num 2-3.
 - Año: 1992.

 - www.diariojudicial.com
-