

SENTENCIA N° /2026. En la de Ciudad General Roca, provincia de Río Negro, a los 25 días del mes febrero de 2026, el Tribunal de Juicio Unipersonal, presidido por el Señor Juez, Dr. Maximiliano Camarda, procede a dictar sentencia en este Legajo N° MPF-CH-01991-2023, caratulado “PEREZ, EDUARDO ADRIAN S/ HOMICIDIO CULPOSO Y LESIONES CULPOSAS EN ACCTE. TTO.”, con relación a la audiencia de juicio realizada los días 26 y 27 de noviembre de 2025, en la que intervino, por la Acusación penal pública, la Dra. Analía Alvarez; y el Dr. Michel Rischmann, como Defensor Particular del imputado EDUARDO ADRIAN PÉREZ... A quien conforme el auto de elevación a juicio admitido en este legajo, se le imputa el siguiente hecho: “Ocurrido el 23/12/2023 a las 18.15 hs aproximadamente sobre el km. 1062 de la Ruta Nacional 22, jurisdicción de Chimpay. En dichas circunstancias de tiempo y lugar, Eduardo Pérez acompañado de su pareja ... y sus hijas... conduciendo vehículo marca Toyota Hilux, dominio ... en sentido de circulación Noroeste-Sureste, carril descendente (Chelforó-Chimpay), en forma imprudente y antirreglamentaria, sin el cuidado, prevención y dominio exigido por la norma legal para el conductor que circula por la vía pública y sin mantener una distancia prudente con el vehículo que lo precedía, (artículos 36, 39 inc. b), 48 inc. a) y g); 50 y 64 segundo párrafo de la Ley de Tránsito 24.449) embistió por alcance de manera excéntrica con la parte frontal con leve inclinación hacia la derecha de su vehículo a la parte trasera con inclinación hacia la izquierda del vehículo marca Fiat Argo, dominio ... conducido por M B O quien circulaba delante de éste en el mismo carril y dirección, acompañada de D T en el asiento del acompañante y del hijo de ésta última..., de 10 años de edad, que iba en el asiento trasero izquierdo detrás de la conductora. Producto del impacto, la camioneta conducida por el imputado realizó un vuelco post impacto sobre la calzada asfáltica (sentido descendente) a sub banquina descendente recorriendo una distancia post impacto de 41 mts. aproximadamente en tanto el Fiat Argo recorrió una distancia post impacto de 70 mts. aproximadamente hasta su posición final. Que como consecuencia del evento dañoso se produjo la muerte de quien en vida fuera J C B por paro cardio respiratorio traumático con aplastamiento de cráneo y lesiones graves a M B O por politraumatismo, fractura de omóplato y arco costal derecho”. Calificándose la conducta como Autor de Homicidio Culposo Agravado por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, en Concurso Ideal con Lesiones Graves Agravadas por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor (arts. 45, 84 bis pár. primero, 54 y 90 en función del 94 bis CP).-

I.- ALEGATO DE APERTURA:

Al momento de la apertura de la audiencia, la Fiscalía, conforme lo establece el art. 176 CPP, describió el hecho motivo de acusación y la prueba ofrecida con la que iba a probar el mismo y en base a ello, solicitó la declaración de responsabilidad de Pérez.-

A su turno, la Defensa técnica hizo referencia a los arts. 8 y 13 CPP. Su asistido negó la responsabilidad penal en el hecho porque hubo culpa de la víctima. Refirió que su cliente circulaba por el lugar a una velocidad aproximada a los 100 km/h. Se encontró con un vehículo detenido en la cinta asfáltica sin balizas ni otra señal, en violación a la normativa legal vigente. Ante el objeto que obstaculizaba la ruta se produjo el hecho en cuestión. Eso lo iba a ratificar O. El auto se detuvo o redujo la velocidad en forma intempestiva, lo cual se probaría con la pericia de parte y con los testimonios de los ocupantes de la camioneta. T dio una versión distinta a la previa de O. Existieron dudas sobre la mecánica del hecho y por ello solicitó que se declara la no culpabilidad de su asistido.-

II.- PRODUCCION DE PRUEBA:

Fueron oídos en la audiencia de debate oral los siguientes testigos: M O, D T, G B, C E, los empleados policiales Alejandro Torres y Nerina Coloma, los Dres. Rubén Farías y Carlos Safar, y los peritos, Lics. Christian Domínguez, Fabrizio Scarponi y Andrés Borra. Testimonios estos que en honor a la brevedad y por encontrarse debidamente registrados en videograbación, serán detallados en cuanto a su pertinencia y relevancia a los fines de fundamentar este decisorio.-

El Cabo 1° Alejandro Leonel Torres, con funciones en el Cuerpo de Seguridad Vial de Choele Choel al momento del hecho, sostuvo que ese día tomó conocimiento del siniestro a las 18,20 hs. aproximadamente. Recorrieron 64 km. y al llegar había personal policial de Belisle y Chimpay, junto con Bomberos. La ruta se encontraba cerrada y le informaron de un menor fuera del vehículo sin vida que había sido retirado de adentro del vehículo por personas que se acercaron a prestar auxilio. Los vehículos protagonistas del mismo era una Toyota Hilux que se encontraba en el carril de Regina a Choele y en el otro había un vehículo color blanco. La camioneta estaba volcada del lado del chofer. Ese sector era una línea recta, con marcas en la cinta asfáltica. A preguntas de la Defensa, contestó que la camioneta Hilux era gris tirando a negra. No hubo testigos presenciales del hecho. No participó de la extracción del cuerpo del menor de adentro del vehículo. Lo vio con golpes solamente y no recordaba haber visto marcas del cinturón de seguridad. La ruta tenía hundimiento pero no muy pronunciada.-

D T declaró que en el Fiat Argo conducido por B, iban también la dicente como acompañante y su hijo en el asiento trasero del lado izquierdo. En ese momento una camioneta azul se despistó y perdió las valijas. Como había mucha tierra, automáticamente ella puso las balizas porque habían entre cuatro o cinco autos atrás de ellos, también con las balizas, porque no se veía nada. Esa secuencia la pudo ver porque se dio vuelta para observar a su hijo que venía durmiendo. Viajaban en ese momento desde Añelo a Sierra Grande. Iban tranquilos, a una velocidad aproximada de 100 km/h hasta que sucedió lo de la camioneta que perdió las valijas y se tiró a la banquina, para luego doblar en “U” aparentemente para buscar el equipaje que se les había caído. Fue en ese momento cuando aminoraron la marcha, cosa que también hicieron los que venían detrás. Al disiparse la tierra y seguir su camino fue cuando las chocaron. Luego del impacto, se le puso todo negro y al recuperarse vio a su hijo aplastado entre los dos asientos, ya sin vida. Llegó gente a auxiliarlos, entre ellos los bomberos, quienes no podían sacar a su hijo porque tenía el cinturón puesto. A preguntas de la Defensa, contestó que no recordaba la distancia entre ellos y la camioneta que perdió las valijas, pero no venían muy cerca. Se tiraron casi a la banquina porque empezaron todos a hacer eso. No recordaba si el impacto fue en el sector de la banquina.-

M O declaró que el día del hecho, transitaba por Ruta 22 desde Añelo a Sierra Grande, conduciendo un Fiat Argo color blanco, quien se acompañaba de D y su hijo J, ubicado detrás suyo. Iban por la ruta y de pronto vio que se levantó tierra, por lo que bajó la velocidad, pusieron las balizas, y al pasar y vieron que se trataba de dos camionetas que habían perdido el porta equipaje, en tanto que otra camioneta venía por la banquina. Si bien no venían a alta velocidad, disminuyó la la marcha en virtud de esa circunstancias, y, desde ese momento, no recordaba más nada. Las camionetas a las que hizo referencia iban delante de ellos en la misma dirección. Cuando se acercó a estos vehículos no levantó mucho la velocidad porque desconocía si iba a subir a la ruta. Por eso es que iba más despacio y porque había tierra. La visibilidad era buena y no había mucho tráfico, de hecho de frente no venía nadie. No recordaba si atrás venían vehículos. La ruta en ese tramo estaba bastante deteriorada, al punto que no se podía ir muy fuerte por ese lado. Sostuvo que a consecuencia del accidente estuvo internada porque tuvo múltiples fracturas. A preguntas de la Defensa, contestó que realizó una declaración en sede policial a los 12 días del hecho. No recordaba cuántos autos estaban en la banquina y en ese momento creyó que había sucedido un accidente. Cuando aminoró la velocidad prendió las balizas.-

Cristian Adrián Escudero, enfermero del Hospital de San Antonio Oeste explicó el motivo de su presencia en el lugar del hecho luego del accidente. Allí vio una camioneta verde petróleo y se acercó para ver si habían heridos. Más adelante había un auto blanco. A la primera que asistió fue una mujer que ya había sido entablillada, quien no respondía a ninguna de las preguntas que le hacía. Después asistieron a otra mujer con múltiples dolores. Dentro del auto blanco había otra mujer en estado de crisis que pedía que sacaran a su hijo. Dentro del habitáculo estaba el niño y al tomarle el pulso femoral vieron que había fallecido. Lo sacaron entre el dicente y sus compañeros. Luego regresaron a Villa Regina con las dos víctimas más comprometidas por sus lesiones. A preguntas de la Defensa, contestó que el menor tenía el cinturón colocado. Iba sentado atrás del acompañante. No vio marcas ocasionadas por el cinturón.-

Rubén Daniel Farías, Médico Policial de Villa Regina, certificó las lesiones sufridas por M O, las que describió como de carácter graves. Detalló que la lesión en su homóplato podía deberse al impacto por desaceleración. La fuerza del mismo fue importante como para producir la fractura del homóplato. No tuvo contacto directo con O.-

Carlos Rubén Safar, Médico Policial de Choele Choel, constató las lesiones sufridas por el menor J B y realizó el certificado de defunción. No se constituyó en el lugar del siniestro.-

En su declaración testimonial, Nerina Coloma, empleada policial con funciones en el Gabinete de Criminalística de Valle Medio, declaró que al arribar al Km. 1062 entre Chimpay y Chelforó, realizaron las pericias pertinentes y tomas de placas fotográficas del lugar. Indicó que en el carril descendente había una camioneta negra y por el ascendente un Fiat Argo blanco. No había cartelera indicativa y se trataba de un tramo de la ruta que presentaba deformaciones. La colisión se habría producido presumiblemente por alcance. Exhibidas las placas fotográficas extraídas, indicó la deformación existente en la cinta asfáltica y el estado en que quedaron ambos vehículos. La camioneta Toyota estaba volcada por el lado del acompañante y presentaba significativos daños en la parte frontal. El Fiat Argo quedó en la banquina contraria, señalando en los daños en el sector trasero, que llegaban prácticamente hasta la mitad del citado rodado. A preguntas de la Defensa, contestó que la banquina tenía poca cantidad de ripio y estaba cubierta de pastizales. Presentaba buen estado y se podía estacionar en ese lugar. En ese sector de la ruta se permitía el sobrepaso.-

El Lic. Christian Pablo Domínguez, empleado policial con funciones en el Gabinete de Criminalística de Valle Medio, sostuvo que realizó la pericia accidentalógica. A tales

finés se hizo presente en el lugar el día del hecho. Explicó el método utilizado y los elementos considerados para establecer sus conclusiones. En ellas determinó que el Fiat Argo redujo significativamente la velocidad en la cinta asfáltica y fue colisionado por alcance exéntrico por la Toyota Hilux, la cual dejó una huella de frenado de 40 mts. Indicó a partir de tales huellas y de restos de los vehículos el lugar de la colisión, que el rodado mayor transitó aproximadamente 40 mts. hasta donde finalmente quedó detenida. Refirió que no habían huellas de frenado del Fiat Argo, y que luego del impacto transitó 70 mts. hasta quedar detenido en la subanquina contraria. La colisión del automóvil fue en el sector trasero izquierdo y en la Hilux en el sector frontal derecho. Con relación a la ruta detalló que la misma no influyó en manera directa a la producción del siniestro. El cálculo de velocidad aproximada del Fiat Argo no se pudo determinar por falta de elementos objetivos. Afirmó que el factor humano fue el que más incidencia tuvo atento que la Toyota percibió y accionó el freno pero no pudo evitar la colisión. El Fiat Argo frenó significativamente la velocidad por una incidencia previa. La velocidad mínima aproximada de la camioneta era de 108 km/h. Para ello tomó en cuenta la huella de frenado hasta el impacto. Esa velocidad la calculó desde el inicio de la huella de frenado hasta la posición final, o sea que antes de accionar los frenos, circulaba a mucha más velocidad que la referida, aunque no se pudo determinar la misma con precisión. Previo a la huella de la Hilux habían huellas de rodamiento desde la banquina que se incorporaban a la cinta asfáltica. Tampoco se pudo determinar si esas huellas fueron previas, concomitantes o posteriores al siniestro. A preguntas de la Defensa, contestó que el cálculo de la velocidad determinada en 108 km/h podía tener un margen de error de más-menos un 10%. Tal ecuación indicaba que el mínimo podría ser menos de 100 km/h. La calzada en ese sector estaba en buen estado. En la ampliación de la pericia no se pudo determinar si la conductora activó las balizas debido a que el botón de las balizas era del tipo “push”. De la pericia mecánica surgió que el estado del sistema eléctrico impedía tal determinación. Realizó un relevamiento topográfico del lugar del hecho al momento de hacerse presente allí. No recordaba si habían otras huellas de frenado en la cinta asfáltica aparte de la Hilux. El estado de la banquina era transitable en ese sector.-

El Lic. Fabrizio Federico Scarponi, perito accidentólogo, declaró respecto del informe realizado como perito externo. Explicó la experticia utilizada y los elementos que tuvo en cuenta para realizar el informe conforme a los puntos de pericia solicitados. Aclaró que no estuvo presente en el lugar del hecho, y se basó en los elementos obrantes en el

legajo con más las pericias previas de los Lics. Domínguez y Borra. Refirió que no se podía establecer en forma categórica el punto de contacto, sino que solamente el de “máximo contacto” y los de “contacto probable”. Ilustró la ubicación de los vehículos al momento de la colisión. Determinó que el imputado no respetó la distancia de seguridad del vehículo que lo precedía, que hubo una demora en la percepción de la presencia del Fiat Argo, y que la maniobra de evasión por sobrepaso fue insuficiente. El lugar del siniestro se trataba de una superficie seca y limpia, y se observaba presencia de tierra sobre la cinta asfáltica posterior al punto de máximo contacto. En el Fiat Argo se observaban daños en el sector trasero con una deformación oblícua que definía el ángulo de ataque. La camioneta tenía daños predominantes en su sector derecho. Señaló la distancia desde la que un vehículo de color blanco era visible en ese momento del día, la cual se aproximada a los 40 mts. Por ello infería que hubo de parte del imputado una demora en la maniobra previa a la colisión. No fue posible establecer el punto de impacto por carencia de elementos objetivos, Tampoco se pudo determinar las velocidades pre y post impacto. Estaba de acuerdo con el cálculo de velocidad realizado por el Lic. Domínguez desde el inicio del frenado de la camioneta hasta el punto de contacto. La velocidad previa al impacto era mayor a la referida porque los 108 nm/h fueron calculados a partir del trabajo de rozamiento de la camioneta. Indicó que los impactos con elementos fijos tenían mecánicas diferentes al ser impactados, por eso la afirmación de que el Fiat Argo iba en movimiento, pero no se podía determinar si la velocidad era baja, media o alta. Detalló la distancia precautoria que debían tener los vehículos conforme la velocidad de cada uno. En base a tales distancias, sostuvo dos hipótesis: 1) que la camioneta veía a más de 120 km/h; o 2) que hubo un error en la percepción de la distancia por parte del conductor. De las huellas de tierra surgía que el vehículo menor circuló por la banquina y se reincorporó a la ruta previo al impacto. Concluyó que la causa basal del siniestro fue el factor humano, de concordancia con el perito del Gabinete de Criminalística, señalando al conductor de la camioneta como el responsable por no haber mantenido la suficiente distancia precautoria, por error en la percepción del vehículo delantero, y por no realizar una maniobra de evasión acorde. Reiteró que la velocidad mínima de circulación al momento de comenzar a frenar era de 108 km/h. A preguntas de la Defensa, contestó que la velocidad máxima permitida en ese sector era de 110 km/h según la Ley de Tránsito. No estuvo en el lugar del hecho al momento del siniestro, sino que fue allí con posterioridad. No vio ninguno de los dos vehículos involucrados en el accidente. Para su informe tuvo en cuenta todo lo obrante

en el legajo pero no recordaba algunas declaraciones. La huella de tierra de rodadura libre del Fiat Argo era porque se tiró a la banquina. El ensanchamiento repentino de la rueda podía ser producto del impacto generando mayor rozamiento del Fiat Argo sobre la calzada. No se trató de una característica de un impacto contra un elemento fijo. El ensanchamiento podía ser también por una pinchadura. La calzada presentaba algunas ondulaciones o pozos. Estas ondulaciones tendrían influencia complementaria pero una camioneta de esas características, ya que esta podía frenar bien en caso de velocidad prudente. Las ondulaciones en la ruta podían tener algún efecto en función de la velocidad del vehículo. La banquina era de tierra con alguna vegetación y no impedían la utilización. El porcentual de error de la determinación de la toma de medición de la velocidad era del 10 %, sobre todo cuando se tomaba la distancia de la huella. Existían vehículos que no patentizaban la huella ni bien comenzaban a frenar. Hizo un relevamiento topográfico tanto con la documental como al constituirse en el lugar. No podía afirmar que el Fiat Argo dejó impronta de frenado. No se pudo determinar si el Fiat Argo tenía las balizas prendidas por el estado en que quedó luego del siniestro.-

Andrés Oscar Borra, Lic. en Accidentología, realizó la pericia de parte a solicitud de la Defensa. Explicó la metodología utilizada para arribar a sus conclusiones. Para ello se constituyó en el lugar de los hechos y observó los vehículos. Coincidió con Domínguez respecto a la velocidad determinada conforme a las huellas de frenado. Explicó el motivo por el cual el frenado tenía huellas que comenzaban en distancias distintas lo que hacía diferir el cálculo para determinar la velocidad a partir de las mismas. Pero difería con el Perito Oficial sobre el coeficiente de frenado con el de rotación para determinar la distancia de frenado. En base a esa diferencia, determinó que la velocidad a la que se desplazaba la camioneta era de menos de 100,8 km/h, a la que debía sumarse o restarse el 10% de margen de error, por lo que el mínimo sería de 90 km/h. Compartía también con el Perito Oficial que la velocidad del Fiat Argo era prácticamente nula. Eso lo determinó con la huella dejada por la rueda trasera del Fiat Argo. Esa huella determinaba el punto de contacto, e indicó la mecánica de producción de esa impronta en el asfalto dejada por esa rueda trasera del Fiat Argo. Eso se traducía porque el neumático estaba bloqueado al momento del impacto. Siendo entonces la prueba objetiva de que el vehículo estaba bolqueado y detenido a velocidad cero. Esa impronta no se habría patentizado si el rodado menor estaba en movimiento, aunque sea mínimamente. El destalonamiento de la cubierta fue lo que generó después la otra impronta. La única forma que explicaba el siniestro era que el vehículo

colisionado estuviera frenado. Las deformaciones del Argo eran importantes. En tanto que la camioneta tenía daños considerables más que nada por el vuelco. Destacó que el impacto se produjo por alcance y concluyó que el Fiat Argo estaba detenido y la camioneta iba a velocidad permitida. Describió la maniobra de esquite que practicó el imputado antes del choque y afirmó que el factor determinante del siniestro fue la obstrucción total de la calzada por parte del Fiat Argo. A preguntas de la Fiscalía, contestó que el elemento objetivo para determinar que el Fiat Argo estaba frenado era la huella dejada en la cinta asfáltica. La deformación del automóvil reflejaba la energía recibida. Explicó la forma en la que quedaban las improntas de caucho sobre la ruta. No pudo determinar si el Fiat Argo encendió las balizas, por eso no lo consignó en su informe. No determinó la distancia que existía entre un vehículo y otro porque tenía distintas variables.-

G B, pareja del imputado, declaró que el día del accidente iban para Sierra Grande. Manejaba Eduardo y las nenas iban con la dicente atrás. Ambas dormían en ese momento y ella iba en el medio. Circulaban con normalidad y en ese momento vio que había un auto blanco detenido, sin ninguna luz encendida. Eduardo hizo un pequeño giro y de repente lo tenían encima. Dieron vueltas, y la deponente sentía como que “iba en una nube”. Eduardo venía entre 90 a 100 km/h. porque no conocían la ruta y porque no estaba en buenas condiciones. A consecuencia del accidente se lesionó el brazo. No vio luces de balizas, ni luces de freno, ni nada. Cuando el enfermero que la asistió le preguntó lo que había sucedido, le contestó que se trató de un auto parado sin luces. En tanto que la conductora del otro vehículo, ante la misma pregunta, contestó que había visto un accidente y por eso paró. Esas respuestas el enfermero las anotó en un papel. A preguntas de la Fiscalía, contestó que no recordaba si habían más vehículos en la ruta ni vio alguno sobre la banquina. No le advirtió nada a su pareja, los dos vieron lo mismo.-

III.- ALEGATOS DE CLAUSURA:

En primer término, la Fiscalía afirmó que de conformidad con la prueba producida, se acreditó su teoría del caso. El siniestro fue producto de una conducción imprudente y antirreglamentaria por parte de Pérez. No fue un accidente inevitable. La causa fue la falta de percepción y de reacción del imputado para advertir el vehículo que venía adelante y luego no haber mantenido la distancia precautoria, sumado a una maniobra deficiente y tardía de frenado y evasión. La conductora y su acompañante fueron coherentes y concordantes. O afirmó haber bajado la velocidad cuando vio la polvareda. No existía prueba objetiva que el Fiat Argo se detuvo en la ruta, tal lo afirmado por el

Lic. Scarponi. No se advertía que O realizó una maniobra intempestiva. T relató exactamente lo mismo, esto es, que la conductora bajó la velocidad y ella colocó la baliza. La muerte del niño se produjo por una colisión violenta compatible con la velocidad a la que transitaba la camioneta Hilux. El menor iba con el cinturón de seguridad puesto, tal cual lo dijo el enfermero Escudero. Agregó que las pericias accidentológicas dieron tres miradas pero la misma conclusión. La colisión fue de la Hilux al Fiat Argo, la velocidad de circulación de la camioneta y la frenada que dejó antes del impacto, dieron una mínima de 108 km/h. calculada desde la frenada. El imputado tuvo una percepción tardía para maniobrar. Borra difirió solamente en que el rodado menor estaba detenido, lo que fue descartado por Scarponi. Las lesiones de los ocupantes del Fiat Argo eran compatibles con un impacto violento sufrido desde la parte trasera. No había prueba objetiva que acreditara que el auto se detuvo en la ruta. Pero la camioneta circulaba a 108 km/h al momento del frenado. Scarponi sostuvo que el imputado debió percibir el vehículo precedente a 90 mts. Antes. Se probó que conducía rápido, sin distancia precautoria y su reacción fue tardía. Solicitó la declaración de responsabilidad conforme la acusación inicial.-

A su turno, la Defensa alegó que para resolver este caso, debía aplicarse la teoría de la imputación objetiva. No había certeza respecto del hecho. Hubieron errores en la fiscalía, que se centró solamente en la responsabilidad de Pérez y no en la de O. Torres afirmó el mal estado de la cinta asfáltica. T sostuvo que frenaron de golpe, no habló de las balizas, terminó diciendo “nosotras paramos”. Dijo que el cuerpo de su hijo lo sacaron los bomberos lo que no concuerda con los dichos de Escudero, y que el accidente fue sobre la banquina, lo que se contrapone con el resto de las pruebas. Atrás de ellos venían otros vehículos con balizas lo cual no se comprobó. O afirmó que la ruta estaba en mal estado y que puso las balizas, lo que difería de su primera declaración, donde aludió a “maletas que volaron” y que ella disminuyó la velocidad por tal motivo. Coloma también hizo mención a la deformación en la calzada. Pérez venía a una velocidad permitida según todas las pericias. Un objeto se detuvo en la ruta por un supuesto incidente previo. Pararse sobre la ruta violaba las normas de tránsito. No había conducta penalmente atribuible a Pérez. Domínguez dijo que la calzada estaba en buen estado, lo que era una grosera contradicción con los otros testimonios. Scarponi no vio los autos, y desconocía la normativa sobre la detención en una ruta. Eso le quitaba seriedad a su pericia. Borra era un perito acreditado, con experiencia y explicó científicamente, por la huella dejada, que el Fiat Argo estaba detenido a velocidad cero

en la cinta asfáltica. Estableció que la única causa fue la detención del Fiat Argo en la ruta. La frenada completa de la Hilux hacía disminuir la velocidad de la camioneta en ese momento. La declaración de Barrios fue desinteresada y espontánea. Confirmó que el auto estaba detenido en la ruta sin luces y que O manifestó que se detuvo en la cinta asfáltica. Hubo culpa de la víctima y por eso debía absolverse lisa y llanamente, y, en forma subsidiaria, por la duda existente, reiterando que fue O quien hizo una maniobra prohibida.-

Cedida la última palabra al imputado, sostuvo que deseaba que la verdad salga a la luz y que con ello se honrará la memoria de la criatura fallecida.-

IV.- CUESTIONES A TRATAR: Concluida la audiencia oral y pública, y deliberación mediante, es que se comienza con la redacción del presente fallo, en donde se expondrán los fundamentos que motivan esta decisión final del caso ventilado, bajo las siguientes consignas de trabajo:

a.- Existencia del hecho y participación del imputado en el mismo.- b.- Delito que se configura.-

V.- SOLUCIÓN DEL CASO (fundamentos):

PRIMERA CUESTIÓN: De conformidad con la prueba producida, y analizada que fuera la misma de manera integral bajo el método de la sana crítica racional y libre convicción, tengo por acreditado, con la certeza que requiere un pronunciamiento de esta naturaleza, tanto la existencia histórica del hecho traído a juicio, como la responsabilidad penal que en el mismo le cupo al acusado, conforme las características y alcances que indicaré infra.-

Cabe destacar, que no existió prácticamente controversia con relación a cierta parte del hecho imputativo, esto es, que el 23/12/2023 a las 18.15 hs. aproximadamente sobre el Km. 1062 de la Ruta Nacional 22, jurisdicción de Chimpay, Eduardo Pérez acompañado de su pareja G B y sus hijas M B y J B, conducía una camioneta Toyota Hilux, dominio... en sentido de circulación Noroeste-Sureste, carril descendente (Chelforó-Chimpay). En tales circunstancias, embistió por alcance de manera excéntrica con la parte frontal con leve inclinación hacia la derecha, a la parte trasera del vehículo Fiat Argo, dominio ... conducido por M O, situado en el mismo carril y dirección, que también ocupaban D T en el asiento del acompañante y su hijo J B, de 10 años de edad en el asiento trasero izquierdo. Producto del impacto, la camioneta conducida por el imputado realizó un vuelco sobre la calzada asfáltica (sentido descendente) a sub banquina descendente recorriendo una distancia post impacto de 41 mts.

aproximadamente, en tanto el Fiat Argo recorrió una distancia post impacto de 70 mts. aproximadamente hasta su posición final. Como consecuencia del siniestro se produjo la muerte de quien en vida fuera J B y lesiones graves a M O por politraumatismo, fractura de omóplato y arco costal derecho.-

La discrepancia entre la acusación y la defensa, se centró, fundamentalmente, en determinar si el Fiat Argo detuvo por completo su marcha sobre la cinta asfáltica o bien disminuyó la misma; y si colocó o no las balizas en ese momento.-

A los fines de dilucidar esta cuestión, destaco la coincidencia de los relatos brindados por O y T, los que fueron concordantes y coincidentes en lo medular, no advirtiendo en el desarrollo de los mismos, contradicciones, contramarchas, ni ánimo de rencor, por lo que me generan credibilidad sus expresiones, de tipo voluntarias, espontáneas, y juramentadas.-

Las nombradas afirmaron que en los premomentos del siniestro, advirtieron que una camioneta que circulaba delante del Fiat Argo perdió el portaequipaje y bajó a la banquina, maniobra esta que levantó tierra, por lo que O disminuyó la velocidad y colocaron las balizas. Es dable destacar que ninguna de ellas aseveró, aún en el contraexamen, que el automóvil detuvo su marcha por completo, sino, reitero, que disminuyó la velocidad debido al referido suceso previo, y allí fue colisionado por la camioneta Toyota Hilux.-

Pretender tildar de contradictorio, como esbozó la defensa, el testimonio de T porque aludió que a su hijo fallecido lo retiraron los bomberos de adentro del automóvil y no Escudero junto a los otros empleados de salud, resulta como mínimo descabellado, tomando en cuenta la situación de crisis emocional que padecía la nombrada en ese momento, tal lo afirmado por el enfermero que la asistió en primer momento.-

Tampoco afirmó que el Fiat Argo bajó a la banquina, sino que aludió que “se tiraron casi a la banquina” porque los vehículos que los precedían hicieron esa maniobra.-

En tanto que la explicación del accidente que supuestamente O dio en la ambulancia, fue solamente traída a colación por Barrios, sin que ninguno de los empleados de salud corroborara esa circunstancia.-

Resulta atendible y entendible, la declaración de la pareja de Pérez, quien buscó mejorar la situación del acusado, pero su testimonio no resulta relevante para torcer este decisorio. Incluso, al mencionar que el automóvil blanco estaba totalmente detenido sobre la ruta sin ninguna luz prendida (ni siquiera la de freno), echa por tierra la teoría del caso de la defensa.-

La mecánica descrita por T y O fue corroborada por los informes periciales brindados por los Lics. Domínguez -perito oficial- y Scarponi, en su carácter de perito externo.-

Ambos coincidieron con la mecánica específica del siniestro, sosteniendo que el Fiat Argo redujo significativamente la velocidad en la cinta asfáltica y fue colisionado por alcance exéntrico por la Toyota Hilux, la cual, al frenar, dejó una huella de 40 mts. Calcularon la velocidad desde el inicio de la acción de frenado hasta la colisión en 108 km/h (con un margen de error de más-menos el 10%), lo que determinaba que antes de esa circunstancia, circulaba a una velocidad mayor. Fueron también contestes en aseverar que el rodado colisionado no se encontraba detenido en la cinta asfáltica, sino que transitaba a baja velocidad, sin poder determinar la misma con exactitud. En el particular, Scarponi indicó que el ensanchamiento repentino del neumático trasero izquierdo del Fiat Argo podía ser producto del impacto, generando mayor rozamiento, o bien por una pinchadura. También aclaró que no se podía aseverar que el Fiat Argo dejó impronta de frenado, y que por sus características, no se trató de un impacto contra un elemento fijo, sino que el rodado menor iba en movimiento, aunque se carecían de elementos objetivos para establecer si transitaba a baja, media o alta velocidad.-

Conforme ello, el Lic. Scarponi concluyó que la colisión pudo deberse a dos hipótesis: 1) que la camioneta circulaba a más de 120 km/h; o 2) que hubo un error en la percepción de la distancia por parte del conductor.-

El Lic. Barra, actuando como perito de parte de la Defensa, discrepó tanto con Domínguez como con Scarponi con respecto a la mecánica del siniestro, afirmando que la colisión se produjo encontrándose el Fiat Argo totalmente detenido (velocidad cero) sobre la ruta al momento de ser colisionado por la camioneta. También controversió la velocidad de circulación de la Toyota Hilux al momento de iniciar la acción de frenado. La primer aseveración la basó en la impronta dejada en la cinta asfáltica por la rueda trasera izquierda del rodado menor. Indicó que esa huella determinaba el punto de contacto, y que no había otra forma de producción que no fuera el bloqueo de la rueda al momento del impacto.-

Para su segunda conclusión, si bien no objetó el coeficiente utilizado por el perito oficial, indicó que la medición debía realizarse a partir de las dos huellas de frenado de la camioneta y no desde donde se apreciaba solamente una impronta. A partir de tal medición, el Lic. Borra indicó que la velocidad al momento de iniciarse la acción de frenado, era de 100,8 km/h, la que debía computar el margen de error de más-menos el 10%.-

Cabe destacar que el Lic. Domínguez, sobre quien pesaba el deber de objetividad en su carácter de funcionario público, dio acabadas y fundadas razones sobre las conclusiones a las que arribara -en concordancia con el Lic. Scarponi-, explicando en detalle los criterios y evidencias objetivas para determinar, entre otros datos, el punto posible de impacto, la forma en la que se produjo dicho impacto, la trayectoria y detención final de ambos vehículos luego del mismo, y el factor humano -la conducción de Pérez- como el de mayor incidencia en el siniestro.-

Tampoco la circunstancia de que el Lic. Scarponi no haya observado presencialmente ambos vehículos involucrados en el hecho, es por sí sola un elemento para desacreditar su informe. Fundamentalmente porque la defensa, más allá del énfasis que puso en esto, no indicó que dato de relevancia omitió consignar a partir de ello. Tampoco el Lic. Barra sostuvo que aporte significativo tuvo en su informe el haber inspeccionado personalmente los vehículos.-

Va de suyo, conforme la responsabilidad en el hecho del imputado que fuera adelantada al inicio de este decisorio, que la pericia de parte ofrecida por la defensa carece de peso convictivo, puesto que basó sus conclusiones minimizando, o bien soslayando, datos objetivos apreciados durante el juicio. Los que, más allá de cualquier conocimiento experto, contrastaban con su informe, imprecionando que se trató de una pericia “hecha a medida” con el fin de mejorar la situación del acusado.-

Así, al mencionar que el Fiat Argo se encontraba detenido sobre la ruta con las ruedas bloqueadas por acción del freno, llama la atención que si así hubiera sido, el único neumático que dejó una impronta en la cinta asfáltica fue el trasero izquierdo y no ambos, lo que convierte a la explicación del Lic. Scarponi en la más lógica y coherente. Esa rueda se bloqueó por la violencia del impacto y luego se produjo su ensanchamiento, y no precisamente porque el rodado menor estaba totalmente detenido. Por ello se patentizó una sola impronta, porque el rodado no tenía ambas ruedas bloqueadas, demostrando que no estaba totalmente detenido sobre la ruta.-

El Lic. Barra calculó la velocidad al momento del frenado, tomando como distancia de referencia el punto donde comenzaban ambas huellas dejadas por la Toyota Hilux, lo cual obviamente, arrojaba un resultado menor. Sin embargo, aunque haya sido deficitario (una apreciación del perito de parte soslayando el sistema de frenos con el que esas camionetas venían equipadas), la acción de frenado comenzó mucho antes, esto es, desde la única impronta existente sobre la margen izquierda del carril Este-Oeste de la ruta.-

No se puede obviar tampoco, para determinar la violencia del impacto, el estado en el que quedaron ambos vehículos, a pesar de que el Lic. Barra intentó minimizar los daños sufridos por el Fiat Argo, bajo la justificación de la “deformación programada”, y de la Toyota Hilux que en su mayoría se correspondían con el vuelco y no con el impacto.-

A mayor abundamiento, baste con mencionar que el rodado menor terminó detenido en la subanquina contraria a 70 mts. del lugar del impacto, en tanto que la camioneta, previa rotación radial, quedó volcada a 40 mts.-

Sumado esto, al luctuoso resultado que arrojó el siniestro, no me cabe duda alguna de que no se trató de una colisión en los términos que, infructuosamente, intentó justificar el perito de la defensa, sino que la camioneta Toyota Hilux circulaba a una velocidad considerablemente mayor a los 108 km/h al momento de iniciar la acción de frenado.-

Tampoco he advertido contradicciones evidentes para desacreditar los informes periciales de Domínguez y Scarponi, con relación al estado de la calzada en ese tramo de la ruta. En las placas fotográficas exhibidas durante el juicio, se pudo apreciar que la cinta asfáltica no presentaba baches, aunque habían ondulaciones no muy pronunciadas.-

Ahora bien, el criterio para determinar si la ruta estaba en buen o mal estado resulta subjetivo expresado en tales términos, máxime cuando a ninguno de los testigos que declararon sobre esta calificación, se les pidió que explicaran el parámetro que utilizaron para hacer tal referencia.-

Todo ello me lleva a sostener que el día y hora en cuestión, en el tramo de la ruta referido precedentemente, se produjo una incidencia previa -una camioneta perdió el portaequipaje-, que motivó que ese rodado, más otros que iban detrás, se bajaran a la banquina levantando una polvareda. Esto fue advertido por M O, al comando del Fiat Argo dominio ..., quien, ante esa situación, disminuyó la velocidad y colocó la baliza, cumpliendo así con la normativa vigente, específicamente, con el art. 39 inc. b) de la Ley 24449 que establece como condición para conducir, “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”; cosa que no hizo Pérez, violando además, la prohibición de conducir a una distancia del vehículo precedente menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha (art. 48 inc. g) de la citada normativa nacional).-

He de coincidir con la defensa técnica del acusado, respecto a que desde la doctrina, este caso hay que resolverlo bajo la óptica de la imputación objetiva.-

Cierto es que el tránsito vehicular constituye una acción de por sí riesgosa, por lo que el resultado será jurídicamente imputable en tanto y en cuanto, se haya superado el riesgo permitido.-

Creada entonces la “base del juicio de imputación”, donde claramente se advierte la presencia de un riesgo, resta analizar el accionar conforme el “juicio de imputación stricto sensu”.-

Pero aquí, es donde voy a discrepar con el Sr. Defensor, puesto que no corresponde aplicar el principio de la “víctimodogmática” o también conocido como “autopuesta en peligro”; sino que la solución del caso la encuentro en el principio del “comportamiento alternativo conforme a derecho”.-

Como he venido fundamentando, fue la acción imprudente y antirreglamentaria de Pérez la que ha incidido en la producción del resultado disvalioso, puesto que, de haber mantenido el dominio efectivo de la camioneta que conducía, y de haber mantenido la distancia precautoria con el Fiat Argo (o sea, no haber violado el deber objetivo de cuidado), con una probabilidad rayana a la certeza, el siniestro no habría ocurrido, más allá de la disminución de la marcha que realizara el rodado menor en atención al incidente previo ocurrido en la ruta.-

Señala al respecto la doctrina que: “Así pues, partiendo de la base, tal la inveterada doctrina y jurisprudencia reinante, de que en el derecho penal no se admite la concurrencia de culpas, dentro del “juicio de imputación stricto sensu” en el marco de la imputación objetiva, el denominado “comportamiento alternativo conforme a derecho” establece que la participación imprudente de la víctima tiene que ser de una magnitud significativa que asegure que aún actuando el sujeto activo sin violación del deber objetivo de cuidado la explicación subyacente del curso lesivo -la que se configura desde la víctima- asegure que el daño de todos modos se hubiera producido (“Cuestiones particulares de la imprudencia en el Derecho Penal” Julio B. J. Maier -compilador-, Ed. Ad-Hoc 1999 pág. 32), o lo que es lo mismo, que exista la práctica seguridad de que el resultado no se habría producido si el autor hubiera actuado de acuerdo con su deber.-

SEGUNDA CUESTION: En base a los argumentos vertidos al tratar la “primera cuestión”, considero que la que la calificación legal propuesta por la parte Acusadora es la correcta, por lo que la conducta desarrollada por el imputado encuentra adecuación típica en lo establecido por los artículos 45, 84 bis pár. primero, 54 y 90 en función del 94 bis CP, esto es, Autor de Homicidio Culposo Agravado por la conducción

imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, en Concurso Ideal con Lesiones Graves Agravadas por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor.-

VI.- JUICIO DE CESURA:

En fecha 20 de febrero de 2026, en los términos de los arts. 173 y 174 CPP, se llevó a cabo la audiencia correspondiente a los fines de determinar la pena a imponer, con la presencia de las mismas partes, a excepción del Dr. Darío Sujonitzky, quien interviene como Defensor Particular del imputado Pérez, con el siguiente desarrollo:

a.- Alegatos:

La Sra. Fiscal adelantó que se había arribado a un acuerdo con la Defensa para la imposición de la pena. Sostuvo que en orden al delito por el cual fuera declarado responsable el imputado Eduardo Pérez, iba a solicitar dos años de prisión de ejecución condicional e inhabilitación especial para conducir vehículos automotores por el plazo de cinco años. Para tal requerimiento, tuvo en cuenta las pautas mensurativas de los arts. 40 y 41 CP. Como atenuantes, indicó la ausencia de antecedentes penales computables de conformidad con lo informado por el Registro Nacional de Reincidencia, y la sujeción de Pérez al proceso. Como agravantes, detalló que se trató de un hecho luctuoso y producto de la conducción antirreglamentaria. Entendió que la pena solicitada era proporcional y razonable. Como reglas de conducta en los términos del art. 27 bis CP, solicitó que por el plazo de dos años se impongan las siguientes: 1) Fijar y mantener domicilio; 2) Presentaciones cuatrimestrales ante el IAPL de Cipolletti; 3) Abstenerse de consumir estupefacientes y de abusar de bebidas alcohólicas; y 4) No cometer nuevos delitos. Todo bajo apercibimiento de revocarse la condicionalidad de la pena impuesta.-

A su turno, el Sr. Defensor particular, adhirió en un todo a la solicitud fiscal, atento el referido acuerdo arribado previamente.-

c.- Decisión del Tribunal:

Habiendo oído las partes, de conformidad la escala penal prevista para el delito por el cual se declarara la responsabilidad del imputado Pérez, entiendo que la misma se ajusta a los parámetros legales, máxime atento la ausencia de antecedentes computables por parte del acusado.-

Sin perjuicio de ello, se advierte que la petición punitiva resulta ser el mínimo legal, tanto en la pena principal como en la accesoria, la cual fuera previamente acordada en tal sentido entre la fiscalía y la defensa.-

Resulta pues, de aplicación para el presente caso, las previsiones de los arts. 65 “in fine” y 191 pár. segundo CPP, lo que me exime de mayores comentarios al respecto, más allá de los argumentos vertidos por las partes.-

En base a lo expuesto, se impondrá al imputado Pérez la pena de dos años de prisión de ejecución condicional y cinco años de inhabilitación para conducir vehículos automotores, por resultar Autor de Homicidio Culposo Agravado por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, en Concurso Ideal con Lesiones Graves Agravadas por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor (arts. 45, 84 bis pár. primero, 54 y 90 en función del 94 bis CP) y costas del proceso. Con más las reglas de conducta por el plazo de dos años, a saber: 1) Fijar y mantener domicilio; 2) Presentaciones cuatrimestrales ante el IAPL de Cipolletti; 3) Abstenerse de consumir estupefacientes y de abusar de bebidas alcohólicas; y 4) No cometer nuevos delitos. Todo bajo apercibimiento de revocarse la condicionalidad de la pena impuesta.-

Por todo ello, el Tribunal de Juicio Unipersonal,

VII.- FALLA:

1.- CONDENAR al imputado EDUARDO ADRIAN PEREZ, filiado al comienzo de este pronunciamiento, por encontrarlo Autor responsable del delito de Homicidio Culposo Agravado por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, en Concurso Ideal con Lesiones Graves Agravadas por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor (arts. 45, 84 bis pár. primero, 54 y 90 en función del 94 bis CP); a la PENA de DOS (2) AÑOS de prisión de ejecución condicional, y CINCO (5) AÑOS de inhabilitación para conducir vehículos automotores, con más las costas del proceso (arts. 26 y 29 CP).-

2) Durante el plazo de DOS (2) AÑOS, el condenado deberá respetar las siguientes REGLAS DE CONDUCTA: 1) Fijar y mantener domicilio; 2) Presentaciones cuatrimestrales ante el IAPL de Cipolletti; 3) Abstenerse de consumir estupefacientes y de abusar de bebidas alcohólicas; y 4) No cometer nuevos delitos. Todo bajo apercibimiento de revocarse la condicionalidad de la pena impuesta (art. 27 bis último pár. CP).-

Regístrese, protocolícese, téngase por notificada y comuníquese a los organismos que corresponda. Hágase saber a las víctimas, a través de la Oficina Judicial, los derechos que les asisten, según corresponda, conforme arts. 52 y 98 “in fine” CPP y art. 11 bis Ley 24660.-

Firmado digitalmente por
CAMARDA Maximiliano Omar
Fecha: 2026.02.25