



## Discurso Seminario Derecho Penal y Tráfico Vehicular

24 de mayo de 2016

No muy lejos de la ciudad de Estambul, en Turquía, en el mar del Mármara, se encuentran las llamadas Islas Príncipe. Durante el periodo Bizantino éste habría sido lugar de exilio de distintos príncipes y miembros de la realeza, de ahí su nombre. Curiosamente, es también uno de los lugares en los que estuvo exiliado y prisionero León Trotsky. En una de sus novelas, Leonardo Padura relata la llegada de Trotsky a una de estas islas. Aunque prisionero, el personaje de Padura se habría *“sentido casi feliz por haber hallado aquel lugar donde jamás había circulado un auto y los traslados se hacían como veinticinco siglos atrás, a lomo de burro”*<sup>1</sup>. Hasta el día de hoy, están prohibidos los vehículos motorizados en la mayoría de las islas del archipiélago de los príncipes exiliados, manteniéndose congelado en el tiempo un estilo de vida ya perdido en la historia, donde se sigue viviendo en la tranquilidad propia de un espacio en donde caminar por la calle no supone jamás el riesgo de encontrarse con un vehículo con motor.

La introducción masiva del automóvil significó una radical transformación de la vida en la ciudad. Durante el siglo veinte, muchas ciudades en todo el mundo vieron sus calles transformarse desde espacios públicos diseñados para caminar, utilizar antiguos medios de transporte de bajo riesgo, montar espectáculos públicos y manifestaciones o simplemente para contemplar el mundo, hacia espacios de peligro para quienes interactúan en el mismo, tanto peatones totalmente desprotegidos como automovilistas.

Hoy en día, la calle –aquello que permite la conexión de los distintos rincones de lo urbano, eso que muchas veces es el único espacio público en las ciudades desiguales y precarizadas– está continuamente atravesada por máquinas que pueden llegar a pesar varias toneladas y que se desplazan a considerables velocidades. Otro tanto ocurre en las carreteras, que están especialmente destinadas a la conexión a la mayor velocidad posible entre núcleos urbanos. A esto se suma el hecho que los conductores son casi siempre anónimos, la interacción entre ellos es breve y aislada y las comunicaciones limitadas en contenidos y mediadas por mecanismos como luces y bocinas<sup>2</sup>. Basta entonces poner los pies en la calle, un descuido de parte de un conductor o un error de

---

<sup>1</sup> Padura, Leonardo. El hombre que amaba los perros. Tusquets, 2009, p. 75.

<sup>2</sup> Ross, H. Laurence. Traffic law violation: A folk crime. Social Problems, Vol. 8, No. 3, p. 231.



comunicación para que las dinámicas propias del tráfico vehicular generen altos riesgos para la propiedad, la integridad personal o incluso la vida.

Como se ve, el tráfico vehicular involucra riesgos de la mayor gravedad para bienes jurídicos que son fundamentales. Además, muchos accidentes son el resultado de una combinación de descuidos y elementos contextuales y suelen implicar a muchas víctimas a la vez, pudiendo un solo acto de falta de cuidado provocar las consecuencias más dramáticas.

El derecho está llamado, por una parte, a minimizar el conflicto entre los sujetos que se encuentran en una calle o carretera. Para esto existen, por ejemplo, normas que distribuyen el uso de los espacios para los automovilistas y peatones y otras que determinan preferencias para ordenar el tráfico. Pero también hay normas que determinan responsabilidades, imponiendo a los conductores estándares mínimos de competencia y cuidado y normas que castigan las infracciones a estos estándares<sup>3</sup>. El derecho penal juega aquí un rol fundamental y debe ser capaz de hacerse cargo de las complejas dinámicas propias de los accidentes del tráfico rodado.

El fallecimiento de una menor de nueve meses en un accidente de tránsito motivó una de las más recientes y controvertidas respuestas de nuestro sistema penal a los accidentes vehiculares. Como se sabe, la llamada “Ley Emilia”, promulgada en el año 2014, aumentó radicalmente las penas de la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas que causen lesiones gravísimas o la muerte. La ley determinó también que el condenado deberá cumplir al menos un año efectivo de cárcel antes de obtener algún beneficio. En su momento, el ministro José Antonio Gómez explicó lo que motivaba esta nueva normativa diciendo que: *“La sociedad no comprende cómo una persona que voluntariamente bebió hasta embriagarse, que voluntariamente condujo un vehículo y lesionó o incluso mató a un semejante, no sea considerado autor de un delito grave que le impida obtener su libertad bajo la actual legislación.”*<sup>4</sup>

Esta nueva respuesta penal levanta importantes dudas sobre cómo enfrentar los riesgos propios de los accidentes de tránsito y cómo utilizar el derecho penal para abordar problemas sociales. Si bien los hechos respecto de los cuales reaccionó la Ley Emilia son sumamente graves, llama la atención, sobre todo, la desproporción que existe entre las penas de esta ley y el resto del ordenamiento jurídico penal. Esto

---

<sup>3</sup> *Ibíd.*

<sup>4</sup> Gómez, José Antonio. La “ley Emilia”. Columna de Opinión en La Tercera. 4 de julio de 2014. Disponible en: <http://www.latercera.com/noticia/opinion/ideas-y-debates/2014/07/895-585181-9-la-ley-emilia.shtml>  
[Consulta: 23 de mayo de 2016]



podría explicarse por lo que muchos vemos como un populismo político-criminal que además parece sostenerse en base a una idea preventivo-general del derecho penal. La realidad de los delitos cuya regulación fue modificada por la Ley Emilia da cuenta de lo cuestionable que resulta la utilización del derecho penal como herramienta meramente disuasiva. Baste como ejemplo el reciente balance estadístico y de gestión del Ministerio Público correspondiente al trimestre enero-marzo de 2016 que nos dice que el manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte o lesiones graves gravísimas aumentó en un 57,6%<sup>5</sup>. Esta cifra nos vuelve a confirmar la disociación que existe entre aumento de penas y reducción de delitos. Adicionalmente, esta normativa pareciera restarle importancia a otras consideraciones de justicia, como la proporcionalidad relativa de las penas y el principio del derecho penal como “última ratio”.

¿Es éste el modelo de respuesta penal que necesitamos para los problemas propios del tráfico rodado?

Este seminario nos ofrece la posibilidad de discutir en profundidad este tipo de cuestiones y por lo mismo nos entusiasma estar inaugurándolo.

Es importante relevar que este seminario hace un abordaje integral del fenómeno del tráfico vehicular, tanto desde el punto de vista de la reciente legislación penal en la materia, la aplicación de problemas clásicos del derecho penal como la teoría de la imputación del resultado y la responsabilidad penal de empresas y directivos, sin dejar de lado las cuestiones técnico administrativas del transporte.

Debemos recordar que el motivo de la realización de este encuentro académico de dos jornadas proviene de una suspensión condicional de un procedimiento penal. Esta medida fue propuesta por el Ministerio Público y aceptada por los imputados de una empresa privada de transporte de pasajeros, a raíz de un trágico accidente ocurrido en la Autopista del Sol. Es interesante tener en cuenta esta circunstancia, ya que estamos materializando parte de una de las salidas alternativas creadas por nuestro nuevo Sistema Procesal Penal. En este caso, un grave accidente pudo ser resuelto con una alternativa a la privación de libertad, fomentando una preocupación por la reparación del daño cometido. En concreto, junto con la indemnización a las víctimas y familiares se estableció que la empresa de transporte financiaría un seminario sobre seguridad vial, el que sería organizado por el Ministerio Público en conjunto con un establecimiento de educación superior. No podemos dejar de destacar que se produzcan estas instancias de colaboración institucional en temas de interés nacional.

---

<sup>5</sup> Cifras disponibles en: [http://www.fiscaliadechile.cl/Fiscalia/sala\\_prensa/noticias\\_det.do?id=10903](http://www.fiscaliadechile.cl/Fiscalia/sala_prensa/noticias_det.do?id=10903) [Consulta: 23 de mayo de 2016]



**FACULTAD DE DERECHO**  
UNIVERSIDAD DE CHILE  
DECANATO

Como Facultad de Derecho de la Universidad de Chile nos hemos puesto a disposición de esta reflexión necesaria que es también una exigencia desde la justicia, asumiendo nuestro deber como sede de discusión pública.

Este seminario permite darle importancia a un tema que plantea serios desafíos al mundo del Derecho. La reflexión a la que se nos convoca implica asumir que nuestra sociedad debe convivir con los riesgos propios del tráfico de los vehículos motorizados y que la respuesta penal a dichos riesgos debe ser inteligente y debe también estar dotada de racionalidad. Para eso hemos convocado a los más destacados expertos en la materia, para levantar una reflexión no desde las sensibilidades ni los cálculos políticos sino desde la razón.