

Los delitos del Tránsito en Cuba: regulación, prevención y tratamiento criminalístico

Transit Crimes in Cuba: Regulation, Prevention and Forensic Analysis

Lic. Raymarys Torres Pelegrín

Fiscal de Procesos Penales

Fiscalía Municipal de Pinar del Río

Cuba

raymarystorres@nauta.cu



0000-0001-6939-1861

Dra. Lisett D. Páez Cuba

Profesora Auxiliar

Universidad de Pinar del Río

Cuba

lisett@upr.edu.cu



0000-0001-8907-7562

RESUMEN

El presente trabajo fundamenta los presupuestos teóricos que sustentan una efectiva regulación, prevención y tratamiento criminalístico de los delitos del tránsito en Cuba. Para su utilización se aplicaron métodos teórico-jurídicos y otros empíricos tales como la revisión documental. Los principales resultados obtenidos consisten en la propuesta de los presupuestos teóricos para la efectiva prevención social de los delitos del tránsito en Cuba y su adecuada regulación. Estos gravitan en torno a la responsabilidad social de la Administración Pública debido al mal estado constructivo de las vías públicas, las problemáticas jurídico-penales que presenta la ley cubana en materia de regulación de los delitos del tránsito, y las deficiencias de la instrucción penal, con sustanciales impactos en el desarrollo de la técnica y la táctica criminalísticas.

Palabras clave: *delito, prevención social, seguridad vial, tránsito.*

ABSTRACT

The main objective of this work is argue the theoretical assumptions for the effective regulation, prevention and forensic analysis of transit crimes in Cuba. For its use, theoretical-legal and other empirical methods such as documentary review was applied. The main results obtained consist of the proposal of the theoretical budgets for the effective social prevention of traffic crimes in Cuba and its adequate regulation. These gravitate towards the social responsibility of the Public Administration due to the poor constructive state of public roads, the legal-criminal problems that Cuban law presents in the matter of regulating traffic crimes, and the deficiencies of criminal instruction, with substantial impacts on the development of criminalistics technique and tactics.

Keywords: *crime, social prevention, road safety, transit.*

Introducción

La accidentalidad vial es un fenómeno alarmante a escala global en la sociedad

contemporánea. El número de muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial es actualmente de unos 1.2 millones de personas cada año. Estos sucesos constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29

Revista de la Abogacía

RPNS 0491 ISSN 2308-2240

No. 64, julio-diciembre, 2020

www.ojs.onbc.cu

años, y la tercera para personas entre los 30 y 44 años, según advierte Planzer (2005). Tal es así que alrededor de 1,3 millones de personas en todo el mundo pierden la vida en accidentes de tránsito, lo cual se ha transformado en una de las principales causas del fallecimiento de personas de entre 15 y 29 años de edad, según estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (2015).

La seguridad vial es, por ende, un bien jurídico en riesgo a nivel internacional, aunque no todos los países cuentan con normativas efectivas tales como las que regulan el consumo del alcohol y la conducción en la vía pública, ni imponen medidas efectivas para prevenir y penalizar adecuadamente este fenómeno. Por solo citar un ejemplo, no todos los Estados exigen el uso obligatorio del casco protector en los vehículos de motor de dos o tres ruedas; incluso, no se exige a los fabricantes e importadores de vehículos que equipen todos los vehículos con cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros, independientemente del mercado final, tal como apunta la Organización Mundial de la Salud (2015).

En Cuba, los accidentes del tránsito constituyen la quinta causa de muerte, representando en el año 2014, el 5,9 % del total de fallecidos. Por esta causa se reportan 5,2 años de vida potencialmente perdidos por cada 1 000 habitantes. Los fallecidos específicamente por dichos accidentes representan el 0,8 % del total de defunciones, ya sea como usuarios de vehículos, bicicletas o peatones, según datos

aportados por la Oficina Nacional de Estadísticas e Información (2016).

Producto de esta alarmante situación que acrecienta los indicadores de mortalidad en Cuba, es vital fortalecer el sistema de prevención social y perfeccionar la regulación de los delitos del tránsito en la legislación cubana. Para el abordaje de esta temática desde el Derecho Penal se tuvo en cuenta el criterio de penalistas cubanos tales como Grillo (1994), Quirós (2007), Pérez (2011), Rivero (2014), y Mantecón (2016); y autores foráneos, a saber: Roxin (1976), Terradillos (2001), Creus (2003), Carbonell (2007) y Zaffaroni (2012). A su vez, se incluyeron los aportes desde la Criminología, ceñidos a estudios de Navarrete (2002), Restrepo (2002), Baratta (2004) y Martínez (2007); todos los que constituyeron significativas bases teóricas para la investigación.

Los delitos del tránsito en la ley penal cubana: una tipicidad sui generis

En Cuba el delito se define como toda acción u omisión socialmente peligrosa prohibida por la ley, bajo conminación de una sanción penal (Ley 62/87, art.8). En correspondencia con dicha definición, en el Código Penal se encuentran tipificados los Delitos Cometidos en Ocasión de Conducir Vehículos por las Vías Públicas (Ley 62/87, art.177-183), que «consisten en causar un resultado de muerte, lesiones o daños a consecuencia de infringir una norma del tránsito» (Colectivo de autores, 2003, p. 140).

Además, la ley penal prevé el supuesto de los que, sin ser conductor, por esta misma causa, den lugar a que se produzca un accidente del que resulten severas consecuencias (Ley 62/87, art. 180); así como el que conduzca un vehículo o permita que otro lo haga en estado de embriaguez alcohólica o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares (Ley 62/87, art. 181). Es sancionable también por el referido artículo el conducir o permitirlo a otra persona en un vehículo del cual se es propietario o del que esté encargado por cualquier concepto, bajo la ingestión de bebidas alcohólicas que afecten la capacidad de conducción, sin llegar al estado de embriaguez.

Las conductas típicas en esta familia delictiva remitían al Código de Vialidad y Tránsito. Esta última normativa entró en vigor el 28 de septiembre de 1987, regulando lo relacionado a la circulación de peatones y conductores de vehículos por las vías públicas, a tono con las legislaciones internacionales existentes al respecto. Como objetivo principal, la aplicación del otrora Código de Vialidad y Tránsito pretendía infundir la obediencia voluntaria a sus reglas, mas no el de advertir a los infractores; ejemplo de ello resulta el retirar licencias, aplicar multas, o la detención de los infractores de delitos del tránsito; siendo estos los únicos medios empleados, por lo que cobra mayor importancia en la aplicación su carácter formativo y su enfoque preventivo.

El 12 de diciembre de 2003 entró en vigor el Decreto Ley 231/2003 donde se determinaron las

normas modificativas, con el objetivo de perfeccionar el precedente cuerpo legal y reformar su interpretación. Se consideraron los nuevos conceptos y la política definida con relación al tránsito, así como el ajuste del rigor de las medidas contra infracciones de la mencionada ley a las condiciones económicas actuales. Un papel indispensable para el logro de los objetivos propuestos fue desempeñado por los medios de difusión, con la puesta en escena de programas dirigidos a generalizar el conocimiento de estas medidas entre los sujetos que intervienen en el tránsito y potenciar el trabajo preventivo eficaz y sistemático.

Posteriormente, en el año 2010 se modificó la legislación en la materia, al aprobarse el Código de Seguridad Vial (Ley 109/10), vigente en la actualidad. Es válido destacar que este tiene en cuenta que la accidentalidad del tránsito se ha convertido en una de las principales causas de muerte, traumas y lesiones a las personas y daños a sus bienes, lo que provoca secuelas irreparables en la sociedad cubana. Ciertamente los delitos del tránsito tienen carácter *sui géneris*, pues las regulaciones de los Delitos Cometidos en Ocasión de Conducir Vehículos por las Vías Públicas tienen sus particularidades dentro del Código Penal cubano.

Los artículos reguladores de delitos del tránsito en la Ley 62/87 constituyen normas penales en blanco, pues no tienen hipótesis, sino que remiten al Código de Seguridad Vial, son delitos imprudentes por la parte subjetiva; tienen una regla especial de adecuación (Ley 62/ 87, art. 183), por lo que no admiten la aplicación de las

reglas generales de la reincidencia y la multirreincidencia; tienen una sanción accesoria propia (la suspensión de la licencia de conducción) que difiere del resto de los títulos del Código (Ley 62/87, art. 182); presentan un sujeto activo especial (el conductor); y generalmente opera un concurso ideal, excepto cuando existe estado de embriaguez (Ley 62/87, art. 181), que sería concurso real. Todos estos elementos sustentan la peculiaridad de los delitos del tránsito como tipicidades sui géneris en la ley penal cubana.

La accidentalidad vial en Cuba: manifestaciones desde la praxis social

Para el estudio de la accidentalidad vial en Cuba se tuvo en cuenta la información ofrecida por el Anuario Estadístico de Accidentes del Tránsito de los años 2016, 2017 y 2018 de la Oficina Cubana de Información y Estadística, la situación operativa de tránsito desde el año 2013 hasta el 2018 (dato aportado por la Oficina Provincial de Tránsito de Pinar del Río) y la normativa vigente en el país, tanto penal como de tránsito, para el análisis de la regulación de los delitos cometidos en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas.

El Anuario Estadístico de Tránsito del año 2016 muestra un número de 10 895 accidentes en carreteras, fallecidos 767 y lesionados 8209, dentro de las principales provincias afectadas por la accidentalidad vial se encuentran: Artemisa con un total de 4198 accidentes, Villa Clara con 827 y Holguín con 679. Además, las causas más notables que provocaron accidentes del tránsito resultaron:

- No respetar el derecho de vía (2356 accidentes, fallecidos 102 y lesionados 1597)
- No atender el control del vehículo (3618 accidentes, fallecidos 218 y lesionados 2418)
- El exceso de velocidad (716 accidentes, fallecidos 125 y lesionados 716)

Es válido destacar que en el año 2017 hubo un aumento de accidentes viales destacable con respecto al año 2016 y luego disminuyó levemente para el 2018. Se tiene conocimiento que, en el año 2017, el número de siniestros en la vía fue de 11187 cada 52 minutos, con fallecidos 750 cada 13 horas y lesionados 7999 cada 1 hora. Por otro lado, ya en 2018 disminuyeron en el 69% en los territorios del país, aunque aún las cifras son significativas y los medios preventivos no son suficientes. Ocurrieron 10070 accidentes cada 52 minutos, con fallecidos 683 cada 13/h y lesionados 7730 cada 1/h. Para este último año se reducen los hechos, la mortalidad y los lesionados en las provincias de Pinar del Río, Matanzas, Sancti Spíritus, Holguín y el Municipio Especial de la Isla de la Juventud, y crecen en Villa Clara y Camagüey.

En cuanto a las principales causas que generaron estas conductas delictivas en ambos años, continúan las referidas en el 2016. Pero el caso del exceso de velocidad con 688 (-38) hechos por esta causa, y lesionados con 642 (-42); pero incrementa en el último año la peligrosidad en más de 11 % al aumentar en 12 los fallecidos. Continúa manifestándose como la segunda causa de muerte en los accidentes de tránsito en el país. Otra de las causales es la de

los desperfectos técnicos de los vehículos, los cuales generaron el 4 % (308) de los sucesos. Esta es la segunda causa de los accidentes con consecuencias masivas, pues aun cuando disminuye su ocurrencia y los fallecidos, reporta similares cifras de lesionados con relación a 2017.

En cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol como causa de estas conductas delictivas en el año 2018, se manifiesta tan solo en alrededor del 1 % de los hechos registrados aportando aproximadamente el 2 % de los muertos y los lesionados. Sin embargo, el alcohol está presente cada 71 accidentes de tránsito. El 8% (647) de los involucrados en los siniestros se encontraba bajo los efectos del alcohol al accidentarse, de ellos 141 se encontraba en estado de embriaguez (Periódico Granma, 2019).

De manera general la situación operativa de tránsito en la provincia de Pinar del Río, como una de las provincias más afectadas en cuanto a la accidentalidad vial en estos últimos cinco años, varía en cuanto al estado de la accidentalidad y sus consecuencias. De manera general se evidenció la toma de algunas medidas de prevención social de los delitos en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas, aunque estas han sido insuficientes para en cierta medida eludir este fenómeno.

Se constató además que entre las principales causas de la comisión de estas conductas delictivas se encuentran: la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad y la embriaguez. Los principales sujetos que intervienen en estos delitos son: el conductor

negligente y las instituciones administrativas encargadas de las vías. Además, se observan insuficiencias en cuanto a la regulación del estado de embriaguez, y diferencias circunstanciales en cuanto a sus marcos sancionadores, así como insuficientes programas de prevención social de estos ilícitos penales.

Debido a las causas y condiciones anteriormente señaladas, para la efectiva prevención de los delitos del tránsito en Cuba, se debieran tomar, entre otras, las siguientes medidas:

- Colocar mayor cantidad de cámaras de seguridad, no solo las destinadas a los puntos de control
- Garantizar la presencia frecuente de las patrullas de la Policía Nacional Revolucionaria (PNR) en los puntos claves de movilidad vial
- Emplear pistolas de velocidad para la determinación de los excesos de movilidad en la vía pública
- Realizar la prueba de alcoholemia por aire aspirado en aquellos casos que lo requiera
- Solicitar al conductor del vehículo, además de los documentos frecuentes (carné de identidad permanente, licencia de conducción y circulación), el documento de revisión técnica del vehículo de motor

Una causa notable de la accidentalidad vial en Cuba es el mal estado técnico de los vehículos, los que al transitar por las vías públicas pueden

ocasionar eventos fatales, siendo esta causa la segunda en los accidentes con consecuencias masivas (Periódico Granma, 2019). En la actualidad, por ley el sujeto comisor de esta conducta delictiva es sancionado penalmente, lo que en la mayoría de los casos subjetivamente el expediente en cuestión se valora y luego se determina la pena a imponer por el órgano juzgador. Otra de las dificultades procesales es que, ante la ocurrencia de un accidente de tránsito, no siempre se acude al lugar de los hechos con la prontitud que se requiere y esto imposibilita una comprensión amplia de los medios probatorios.

En cuanto a las problemáticas legales en relación a la alcoholemia, se constata que no está implementada en el país una adecuada cadena de custodia de las pruebas realizadas como mecanismo legal seguro que garantice la integridad de las muestras tomadas en el examen clínico hasta su llegada al laboratorio, donde es examinada pericialmente; lo que da al traste al momento de determinar el grado de intoxicación en un sujeto implicado en un accidente de tránsito. Esto hace en ocasiones que judicialmente las sentencias no sean lo más justas posibles.

Pese a que en muchas ocasiones la causa fundamental de la ocurrencia de accidentes del tránsito es el mal estado de las vías públicas, en Cuba no es práctica judicial la demanda a las instituciones encargadas del mantenimiento vial. Pero dentro de las facultades del tribunal está, dar cuenta a las administraciones de las vías por el posible quebrantamiento de la legalidad y

determinarse así la responsabilidad administrativa en la que se pudiera incurrir (Ley 82/98, art. 6).

Presupuestos jurídicos, criminológicos y criminalísticos para la reconfiguración de los delitos del Tránsito en Cuba

La planificación estratégica de la seguridad vial en Cuba resulta una prioridad estatal que requiere ser investigada mediante una actividad científica integradora y tratada desde una proyección multisectorial. Desde el punto de vista criminológico y jurídico penal, confluyen un conjunto de aspectos que deben visualizarse para el tratamiento efectivo de esta temática. Entre ellos se encuentran los siguientes:

- La falta de percepción del conductor de la condición de sujeto que delinque
- La responsabilidad social de la administración encargada de las vías debido al mal estado constructivo de las mismas
- Las problemáticas jurídico-penales que presenta la ley cubana en materia de regulación de los delitos del tránsito
- Las deficiencias de la instrucción penal, con sustanciales impactos en el desarrollo de la técnica y táctica criminalística

Al analizar la falta de percepción del conductor de la condición de sujeto que delinque, resulta que muchas veces se asocia la cuestión delictiva a las conductas más reconocidas, tales como asesinatos, violación, u otros delitos de mayor radicación. Precisamente por tratarse en

su mayoría de delitos imprudentes, el sujeto que conduce no tiene la percepción del riesgo que produce o, en última instancia, espera con ligereza evitarlo.

Además, existe una falta de conciencia de culpabilidad por parte de los sujetos que se ponen en una situación de peligro y no consideran que su conducta sea delictiva. En este supuesto se encuentran los choferes que previo a la conducción del vehículo ingieren bebidas alcohólicas de manera indiscriminada, sin considerar la condición de infractor en la que voluntariamente se están situando, ni prever el peligro sumo que implica su actuar.

En relación a la responsabilidad social de la Administración Pública debido al mal estado constructivo de los viales, es importante destacar que solo se considera delito de tránsito rodado el cometido en una vía pública, o sea, en toda superficie completa de toda autopista, carretera, camino calle utilizada para el desplazamiento de vehículos y personas. Cuando están abiertas a la circulación, entonces se consideran vías públicas. De manera que la muerte, lesiones o daños, en ocasión de conducir vehículos por un área distinta a la vía pública, como lo puede ser en el parque interior de un edificio, o al transitar por un solar yermo, o arando un terreno, no integra este tipo de delito. En su caso pudiera constituir un delito cometido por imprudencia de homicidio, lesiones o daños, respectivamente (Dictamen 24/78).

Es válido destacar que la autoridad administrativa encargada de las vías, de acuerdo con lo regulado en el artículo 12 del Código de

Seguridad Vial (Ley 109/ 10), tiene la obligación de proteger y mantener las mismas que le han sido asignadas y en tal sentido planifica en su presupuesto los recursos requeridos para ello. Además, en caso de la realización de obras de reparación total o parcial en la vía, instalaciones, reparaciones y mantenimiento de redes técnicas, u otras que la afecten se requiere, previamente, entre otras cosas: situar las señales y adoptar las medidas de protección correspondientes, con la debida autorización de los órganos especializados de ingeniería y seguridad del tránsito, a fin de garantizar la seguridad del personal de la obra y de la circulación en general de la vía.

En la actualidad, variadas son las causas eficientes de los delitos del tránsito que tienen relación directa con el mal estado de las vías públicas. Técnicamente no existe ninguna responsabilidad, ya que según lo dispuesto en el artículo 128 del mencionado precepto legal, el conductor de un vehículo que transite por una vía, está obligado a moderar la marcha y si es preciso a detener el vehículo, siempre que la circulación, estado de la vía o la visibilidad lo imponga. A ello se suma la consideración de la realidad nacional actual, en tanto Cuba es un país bloqueado y está en vías de desarrollo, por lo que la falta de materiales y los problemas económicos afectan el efectivo plan constructivo de viales y carreteras.

Por otro lado, desde el punto de vista civil, puede considerarse a la Administración Pública como un tercero civilmente responsable cuando ocurra un accidente vial y la causa eficiente haya

sido la no señalización de huecos en las vías públicas y el mal mantenimiento de los viales. Hasta el momento no ha existido ningún proceso penal, ni civil en contra de la Administración Pública incoado por esta causa.

Un ejemplo real de esta situación lo constituyen los badenes del municipio Consolación del Sur de la provincia de Pinar del Río. Producto a la ocurrencia de varios accidentes, gran cantidad de conductores tienen conocimiento de esta problemática, sin embargo, esta situación concreta afecta a aquellas personas que circulan por primera vez en la autopista de la provincia y desconocen de la existencia de este fenómeno, conduciendo a la velocidad permitida en las autopistas (100 Km/h), de lo cual pueden resultar nefastas consecuencias.

De manera general estas condiciones objetivas no son correlativas a la rigurosidad de las sentencias penales, ya que las políticas preventivas que lleva a cabo el Estado son aún insuficientes. El tratamiento penal de estos delitos, como resulta un marco penal que oscila entre uno a diez años (Ley 62/87, art. 177), con indicaciones objetivas y públicas de aseguramiento del acusado y de severidad con estos comisores, no se corresponde con las circunstancias objetivas de la seguridad vial.

Por su parte, el Código Penal incurre en la falta de previsión de las lesiones o daños leves para estos delitos, cuando se trata de personas que no resultan ser los conductores, ni establece el principio de oportunidad reglada para determinados supuestos de tipicidades delictivas

que así lo requieran. Estas serían pautas interesantes para una reforma penal en Cuba.

Es válido destacar también que, en relación a la ley penal cubana, al regular los delitos del tránsito en normas penales en blanco, estos encuentran su disposición en la Ley 109/10, por lo que remiten a otra de inferior jerarquía, muchas veces desconocida por los infractores. No obstante, dicha fórmula (de norma penal incompleta) tiene la ventaja de que, aunque las normas administrativas cambien con frecuencia, se mantiene la norma penal más estática en el tiempo.

Una limitación de los delitos del tránsito en la ley sustantiva resulta la figura prevista en el artículo 180.1.2, que establece penalización para el que, sin ser conductor de un vehículo, por infringir las leyes o reglamentos del tránsito, dé lugar a que se produzca un accidente del que resulte la muerte de alguna persona, lesiones graves o daños de considerable valor. Esta figura deja fuera los supuestos de lesiones leves o daños inferiores a los 1000 pesos. Si bien resulta favorable la penalización del peatón u otros sujetos no conductores, cuando son estos los que ponen la infracción como causa eficiente, la fórmula legal tiene la deficiencia de excluir las lesiones y daños leves.

Otra deficiencia procesal es que ciertamente la Ley Procesal Penal no regula la cadena de custodia de las muestras de alcoholemia, por lo que la prueba no se realiza adecuadamente. Las muestras de sangre pueden contaminarse con facilidad, el tubo de ensayo donde se recogen las muestras en ocasiones no se sella

herméticamente, ni se rotula, lo que traer como consecuencia que las muestras se confundan, extravíen o adulteren.

Ciertamente no se realiza una adecuada documentación para el traslado de las muestras, limitándose los efectivos solo a realizar la solicitud de peritaje, sin consignarse datos de gran interés como los datos que identifican a quien realizó la extracción, condiciones y métodos empleados para su realización, anticoagulante y conservante empleados, datos identificatorios de la persona que realiza el traslado al laboratorio y condiciones en que fue conservada y trasladada, lo que pudiera tener trascendencia al resultado de la prueba judicial.

En la praxis cubana existe demora en el traslado de las muestras, pues en un gran porcentaje de los casos ello demora hasta tres días, cuando debiera hacerse con la mayor inmediatez para garantizar un resultado fiable. Las muestras tampoco se trasladan en condiciones de refrigeración, como debiera ser, ni lo hace directamente el actuante. Todo ello de manera general muestra que no existe instrumentado en el país un mecanismo legal eficaz que garantice que la extracción, traslado, almacenamiento y conservación de las muestras de sangre para que la realización de la alcoholemia sea segura y en consecuencia se le pueda dar fiabilidad al resultado de esa prueba.

Asimismo, la norma positiva de derecho procesal en Cuba no permite eximir de responsabilidad penal a determinados sujetos en condiciones excepcionales (como el conductor que provoca la muerte a un miembro de su

familia consanguínea o afectiva), por lo que el principio de oportunidad reglada no alcanza toda la validez que su configuración teórica le permite. Esta sería otra interrogante a llevar a colación al escenario de reforma procesal en materia penal en la Isla, toda vez que la aplicación del principio de oportunidad reglada sería una respuesta técnica efectiva ante un fenómeno social frecuente. Ello no limitaría el actuar del Ministerio Público para prescindir del ejercicio de la acción penal y a su vez no restringiría la actuación del órgano judicial para absolver al acusado; sin embargo, lo que se haría como paliativo sería imponer sanciones de igual cuantía, pero de menor severidad.

Por otra parte, las deficiencias de la instrucción penal resultan aún disímiles, con sustanciales impactos en el desarrollo de la técnica y la táctica criminalísticas. En primer lugar la Técnica criminalística o forense es trascendente en este ámbito de análisis porque se ocupa del conjunto de medios y métodos científico-técnicos que se utilizan durante la investigación de los delitos a los fines del descubrimiento, fijación, ocupación e investigación de los distintos elementos, indicios, materiales o evidencias físicas halladas en el lugar del suceso o durante la realización de la inspección o de cualquier otra acción de instrucción que conlleve la búsqueda de estos elementos.

De igual forma, resultan útiles los estudios sobre la Táctica criminalística, rama que se ocupa de la elaboración y desarrollo de los métodos de ejecución de las distintas acciones de

instrucción y demás diligencias que se ejecutan durante la denominada fase preparatoria (preliminar o de instrucción) del juicio oral, así como las normas tácticas de la utilización racional de los recursos científico-técnicos elaborados por la Criminalística. Esta ciencia resulta esencial para el tratamiento efectivo de los delitos del tránsito.

Las principales acciones de la técnica y la táctica criminalística empleadas para la investigación criminal de los delitos del tránsito, resultan ser: lugar del suceso (considerada por la mayoría de la doctrina la más importante de todas las técnicas), la biología, fotografía y video, inspección del lugar del suceso, interrogatorio de acusados, víctimas y testigos y la reconstrucción de los hechos.

En la actualidad, las principales dificultades criminalísticas en torno a los delitos del tránsito se encuentran en el trabajo pericial del lugar del hecho. Este último aporta la mayor parte del material probatorio para determinar la causa eficiente. Por tanto, se debe realizar una buena instrucción en la zona de impacto, la cual determinará la responsabilidad del (los) sujeto (s) que interviene(n) en el caso concreto. Estas deficiencias pasan muchas veces por cuestiones administrativas. Por ejemplo, los homicidios del tránsito en Cuba no los trabajan las Unidades de Policía, sino que va al lugar del hecho la Guardia Operativa de la Unidad Provincial. En un momento determinado, este trabajo estaba a cargo de la policía, la cual cuenta con un perito criminalístico; pero se demostró el mal trabajo en el lugar del suceso y la jefatura del Ministerio del

Interior determinó su centralización, teniendo en cuenta la importancia de esta acción de instrucción.

En caso de tratarse de daños leves cometidos en la vía pública, lo sigue trabajando la policía. En ocasiones el oficial de la motorizada es quien realiza él mismo el croquis del lugar del hecho, sin determinar adecuadamente los agentes actuantes y lo que realizaron cada uno de ellos. Otro de los problemas que ha tenido el trabajo criminalístico de los delitos del tránsito, es que ha ocurrido en la práctica que el patrullero que concurre al lugar del hecho es quien determina la infracción del tránsito cometida.

La anterior situación descrita ha dado lugar a que, una vez concluida la investigación, la norma violentada resulte otra y a veces hasta el acusado es, no el que identificó el patrullero, sino otro sujeto que aportó la causa eficiente. La decisión que se tomó con respecto a esto fue que los patrulleros hoy en día solo conserven el lugar de los hechos, hasta la llegada de la Guardia Operativa del Técnico y quien determina la infracción del tránsito cometida será el fiscal cuando califique el delito.

Desde el punto de vista pericial, para determinar el estado de embriaguez del conductor del vehículo, se puede realizar la prueba en el laboratorio (alcoholemia y alcoholuria) y la prueba de Romberg, la cual es realizada por el médico de asistencia. Esta práctica consiste en determinar entre otras cosas: el aliento etílico, la movilidad y el equilibrio; es una maniobra clínica simple, enfocada a la búsqueda de ataxia sensitiva como la causa

sindromática en pacientes que presentan desequilibrio o dificultad para la marcha. De igual forma, se puede hacer uso del método Widmark, empleado para estimar la cantidad de bebida alcohólica ingerida a partir de conocer la concentración etílica en la sangre. Incluso, es válido señalar que, en estos resultados, pueden influir muchos factores y no son definitivos en una misma persona o en diversas, incluso aunque hayan bebido las mismas cantidades.

Por otro lado, es válido destacar que, en el caso de la prueba de alcoholemia, la cadena de custodia en Cuba no es la más adecuada. Una vez recogida la muestra puede esta contaminarse con medios externos o no ser debidamente conservada para su posterior análisis. Además, en ocasiones no utilizan todos los anticoagulantes necesarios para su conserva y por tanto esto da al traste de que los niveles de alcohol en sangre obtenidos en el peritaje, no son correlativos a la dinámica de los hechos en general.

Una vez realizadas la prueba de Romberg y la de alcoholemia, si existieran incongruencias entre una y otra, no se prioriza ninguna de ellas, ni se convalida su valor probatorio. No obstante, en la práctica judicial, el juez encargado del caso generalmente le brinda más valor a la prueba de Romberg que a la de alcoholemia.

De hecho, el propio Dictamen 258- Acuerdo 14/87 del Tribunal Supremo Popular, ofrece una respuesta para los casos de discordancia entre el resultado del examen clínico emitido por el médico y el resultado de la prueba de alcoholemia. En esencia propone resolver el

conflicto con la valoración objetiva de las razones expuestas por la acusación y la defensa. El Dictamen, por ende, afirma el principio de libre apreciación de la prueba, que rige en el ordenamiento procesal cubano, cuya antítesis lo constituye el de la prueba legal o tasada.

Conclusiones

En la ley penal cubana los delitos cometidos en ocasión de conducir vehículos en la vía pública presentan una tipicidad *sui generis*, cometidos por el conductor como sujeto especial que de manera imprudente infringe una disposición del tránsito que se encuentra regulada en la Ley 109/10, por lo que se trata de normas penales en blanco. Constituyen delitos que tienen una regla especial de adecuación y una sanción accesoria propia consistente en la suspensión de la licencia de conducción. Asimismo, estos tipos penales no admiten la aplicación de las reglas generales de reincidencia y multirreincidencia.

Dentro de las principales estrategias preventivas de los delitos del tránsito en Cuba, se encuentran: las campañas de prevención social, las señalizaciones de los tramos de vía de mayor complejidad, la colocación de cámaras de seguridad, el empleo de pistolas de velocidad, la realización de la prueba de alcoholemia por aire aspirado, la revisión frecuente del documento de revisión técnica del vehículo de motor y la divulgación a través los medios de difusión masiva; acciones todas que contribuirían a una adecuada prevención social de los delitos del tránsito en la Isla.

Las consideraciones jurídicas en torno a los delitos del tránsito en Cuba se fundamentan al tener en cuenta la falta de percepción del conductor de la condición de sujeto que delinque, la responsabilidad social de la Administración Pública con el mal estado constructivo de las vías públicas, las problemáticas jurídico-penales que presenta la ley cubana en la regulación de estos ilícitos penales y las deficiencias de la instrucción penal, con sustanciales impactos en el desarrollo de la técnica y la táctica que deben ser reconfiguradas para un adecuado tratamiento criminalístico del fenómeno delictivo estudiado.

Referencias:

- Baratta, A. (2004). *Criminología, crítica al Derecho Penal*, 8va Ed. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Brito, O. (1999). *Manual de Criminalística*. Santa Clara, Villa Clara: Editorial Félix Varela.
- Brito, O. (2001). *La técnica criminalística*. Universidad de la Habana, Facultad de Derecho.
- Carbonell, J. C. (2007). *Derecho penal y seguridad vial*. Pamplona: Editorial Aranzadi.
- Código de Seguridad Vial (Ley 109/2010). Gaceta Oficial, 40 (Ordinaria) del 17 de septiembre de 2010. República de Cuba.
- Código de Vialidad y Tránsito (Ley No. 60 del 28 de septiembre de 1987). República de Cuba.
- Código Penal (Ley 62 de 29 de diciembre de 1987). Colección Jurídica. La Habana: Ministerio de Justicia.
- Colectivo de autores. (2003). *Derecho Penal Especial*. Tomos I, II y III. La Habana: Editorial Félix Varela.
- Creus, C. (2003). *Derecho Penal. Parte Especial*. Tomos I y II. España: Astrea.
- Dictamen 258. Acuerdo 14/ 87 del Tribunal Supremo Popular. República de Cuba.
- Dictamen No 24-Acuerdo No 401 de 25 de septiembre de 1978. *Delitos cometidos en vías públicas*, Código Penal de la República de Cuba. Tercera Edición (Anotado con las disposiciones del Consejo de Gobierno del Tribunal Supremo), Ediciones ONBC, La Habana, 2017.
- Grillo, J.A. (1994). *Derecho Penal Especial*. Tomo IV, Edición actualizada. La Habana: Editorial Pueblo y Educación.
- La accidentalidad vial en Cuba. (2019, marzo, 27). *Granma*, 5.
- Ley 82 de 11 de junio de 1998. Ley de los Tribunales Populares. República de Cuba.
- Mantecón, A. (2016). *Introducción al Derecho Probatorio*. La Habana: Ediciones ONBC.
- Martínez, E. (2007). *Política Criminológica*. México: Porrúa.
- Navarrete, C. (1999). *La prevención de las transgresiones violentas en adolescentes*. Ponencia presentada al Congreso Pedagogía 99, La Habana.
- Oficina Nacional de Estadísticas e Información (ONEI) (2016). *Anuario Estadístico de Accidentes del Tránsito*. La Habana: ONEI.
- Oficina Nacional de Estadísticas e Información (ONEI) (2017). *Anuario Estadístico de Accidentes del Tránsito*. La Habana: ONEI.
- Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI) (2018). *Anuario Estadístico de Accidentes del Tránsito*. La Habana: ONEI.

Raymarys Torres Pelegrín, Lisett D. Páez Cuba

Organización Mundial de la Salud (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Suiza: OMS.

Pérez, L. (2011). Algunas consideraciones a debate sobre la ciencia jurídica y sus métodos. *Revista Cubana de Derecho*, 38, 23-49

Planzer, R. (2005). La Seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6296>.

Quirós, R. (2007). *Manual de Derecho Penal*. Tomo I. La Habana: Editorial Félix Varela.

Resolución 28/11 del Ministerio de Salud Pública. República de Cuba.

Restrepo, J. (2002). *Criminología. Un enfoque humanístico*, 3ra Ed. Colombia: Temis.

Rivero, D. (2014). *Estudios sobre el Proceso Penal*. La Habana: Ediciones ONBC.

Roxin, C. (1976). Sentido y límites de la pena estatal. En *Problemas básicos de Derecho Penal*. Madrid: Editorial Reus.

Terradillos, J. M. (2001). Sistema penal y criminalidad internacional. En Nieto, M. et al.,

Homenaje al Dr. Marino Barbero Santos. In Memoriam, vol. I, España: Cuenca.

Zaffaroni, E. R. (2012). *La cuestión criminal*. Argentina: Editorial Planeta.

Conflicto de intereses:

Las autoras declaran que no existen conflictos de intereses.

Declaración de autoría:

Raymarys Torres Pelegrín: participó en la conceptualización e investigación. Diseñó la metodología. Elaboró el borrador inicial y realizó la revisión final del documento.

Lisett D. Páez Cuba: participó en la conceptualización e investigación. Diseñó la metodología. Elaboró el borrador inicial y realizó la revisión final del documento.

Fecha de enviado: 15/08/2020

Fecha de aceptado: 11/09/2020