

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA



SENADO FEDERAL
SERVIÇO DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

ABRIL JUNHO - ANO 1978 NÚMERO 58

Facetas del llamado derecho automovilístico

JORGE ENRIQUE VALENCIA M.

Juez 4.º Penal del Circuito de Cali, Profesor de las Facultades de Derecho de las Universidades Libre, Seccional Cali y Santiago de Cali, Colombia.

INTRODUCCION

Ciertamente no nos es posible, y estaría por lo demás fuera de borda, pretender conglutinar, en unas tasadas líneas, el examen de la vasta y fértil disciplina del "derecho automovilístico", en todo lo que él simboliza como fruto de una calificada y apasionante vocación intelectual.

Una sola cuestión motiva y circunscribe la reflexión que intentaremos pergeñar: la negación del nacimiento de un derecho de circulación, especial y autónomo en la legislación nacional, para admitir, no más, la incontrovertible especialización de sus principios normativos vistos a través de sus proyecciones en los planos civil, penal y procesal penal.

El derecho a la tutela judicial en la materia, gracias a las descompensadas fluctuaciones de la jurisprudencia, no es coincidente ni parejo y por contra se juzga cimbreado y dúctil como el cónon arquitectónico de Lesbos. Por doquier, y es *communis opinio* de los doctores, se advierten fallos undívagos y discrepan-

tes. El escrutinio comparativo, que antes gozaba de cierto visible mecanismo de resonancia psicológica, ha pasado a un plano trivial e intuitivo donde la rutina o el virtuosismo dialéctico suplen la perspectiva cierta o el juicio acertado. Si se tiene la buena voluntad de descender a la raíz valorativa de las prácticas del tráfico judicial (autos y sentencias), protuberantemente se palpa la inhabitual sensación de estar gobernados por movimientos jurídicos antónimos, cuando la visión legal debería ser unitaria o al menos aproximada. El nivel de desacuerdo a escala regional alcanza tal atmósfera de consternamiento, que los letrados que acuden al foro se informan, *ab initio*, del Despacho Judicial que conocerá del proceso, para luego sí, en actitud de reverente veneración hacia la tesis que apadrina su titular — *imbutus admiratione* — y que usualmente no comparten, exhibir una similitud conceptual oportunista y sensiblemente grosera.

Este género de maquiavelismo jurídico que pretende manipular la jurisprudencia como un adocenado instrumento de ocasión, florece en el medio con más frecuencia y periodicidad de lo que se imagina. La interpretación del Derecho Penal pierde así, lastimosamente, su penetrante autoridad y su exquisito deber por la difusión de la verdad, para quedar rebajada — quién lo creyera — al prosaico esquema de la finitud que es menos que la nada.

Como no hemos atravesado el Jordán para publicar nuestra posición purificada de riesgos o saturada de una deliciosa originalidad, que desalentadoramente no existe, entramos de lleno a lo anunciado, sin el abdicante temor de que las proposiciones se tilden de inválidas o descompuestas. Al fin y al cabo es función de los omnisapientes ignorar toda creación jurisprudencial nacida del poder de juzgar, a la cuál, solo póstumamente, se le reconoce ascendiente y autoridad. Oportuna la cita de BOULANGER: "La jurisprudencia subsiste solo a condición de no disgustar la *patientia principis*".

LA CUESTION DE LA AUTONOMIA

Es menester alejar, desde ya, cualquier pretensión por ensamblar el conjunto de preceptos jurídicos que regentan lo concerniente al difuso y heterogéneo mundo del transporte, dentro de las rígidas y agarrotadas molduras de la autonomía científica.

La civilización jurídica actual volcada hacia un dinamismo renovador de actitudes, vé con razón o sin ella, en todo acervo de experiencias judiciales, una parcela relativamente inexplorada que rebosa circunstancialidad y exige definiciones. Y esta parva dimensión del conocimiento humano bien pronto gana altura y proceridad, dentro de unos cuantos metros cuadrados de superficie, en la crédula pretensión de institucionalizar una serie insular de normas y reglas particulares bajo un todo uno.

A decir verdad, no hay ámbito de validez jurídica que se respete, que no pretenda, ganoso de novedad, salir de su núcleo íntimo para proclamar la liberación de preceptos singularmente homogéneos bajo la tutela de una anormal y recargada inclinación de fraccionamiento y disgregación del sempiterno *ius civile*. El problema — se relieva — no es patente en este sector. Son múltiples los gajos que aspiran, con intripidez de creación legal, a escindirse en nombre de una censura histórica apenas perceptible o de una aparente insuficiencia

pragmática, del viejo tronco jurídico, cuya ramificada fronda de vivencias, permanece hoy por hoy, relativamente cohesionada.

SU ESPECIALIZACION

Lejos de admitir la tan ponderada autosuficiencia del derecho de circulación, no es dable desimaginar, sin embargo, ciertos rasgos de especialización que brotan del cultivo doctrinario y de la aplicación cotidiana de las máximas que le sirven de sustento. El particular desarrollo del automóvil en la vida contemporánea, sus múltiples aspectos, peculiares situaciones y complejo cariz legal determinan una zona saliente dentro del orden legislativo y un agitado e incesante movimiento de atraentes objetivos, que de ninguna manera pueden ignorarse o simplemente pasar inadvertidos. Una creación de tan monumentales proporciones, un invento tan extraordinariamente portentoso, que desempeña culminante función en todas las actitudes del progreso humano y que paradójicamente debe solventar muchas veces con la muerte y la destrucción, su tributo a la técnica y a la civilización no podía escapar al inexorable destino de su regulación jurídica.

En el derecho positivo patrio pese a la diversidad de sus fuentes y a lo disperso de sus cánones, la magnitud y el valimiento de su normatividad, son marcadamente atendibles, si bien ellas no meritan categoría autónoma propia, como que son emanaciones o desmembramientos del derecho común. No ostenta en consecuencia la legislación colombiana las notas y las dimensiones alarmantes de una fuerte corriente de opinión jurídica que ha tomado asiento en Italia y ha encontrado eco y resonación en otros países europeos, que reclama con pertinacia, contra las reglas clásicas, la emancipación legal y la autonomía científica del excitante "derecho automovilístico".

A simple título de escaqueo mental consignaremos a renglón seguido las aplicaciones jurisprudenciales y doctrinarias del mismo:

1) LEGISLACION CIVIL

En su aspecto civilístico, se destacan:

1) Tiene aceptada la doctrina de la Corte la responsabilidad civil de los propietarios de las bombas de gasolina cuando en virtud de un contrato de depósito o de una convención de servicios profesionales, el automotor se extravía e incluso se tolera la coexistencia de ambos contratos en paridad de circunstancias fácticas.

Si un automóvil — *exempli gratia* — es dejado provisionalmente, con la anuencia del propietario o administrador de un garaje, taller o cualesquier otro establecimiento similar, para que sobre él se ejerzan actos propios de celaduría o para desarrollar servicios técnicos de reparación, limpieza o lavado general, así existan previamente avisos liberatorios que exoneren de todo tipo de responsabilidades a las autoridades de dichos comercios, tales cláusulas, en tratándose de una convención, *ad pedem litterae*, o tales amonestaciones, de no crearse una relación contractual escrita, carecen de validez jurídica, desde luego cuando se dan puntualmente, además, las complementarias exigencias del memorado acuerdo de voluntades. De no ser así, como lo puntualiza la Corte de Casación Civil se dejaría de otorgar al acreedor el derecho y los medios de compeler al deudor

al cumplimiento forzoso, pues que estaría desprovista de toda trascendencia una obligación a cuyo cumplimiento pudiera éste sustraerse caprichosamente.

Explanemos el pensamiento de la Suprema a propósito de lo dicho:

“V) El pacto de lavamiento de vehículos automotores va unido al depósito de los mismos, cuando para la prestación del servicio se entregan a quien lo presta, quedando bajo su guardia. Presentandose la combinación de estos dos contratos no es posible confundirlos en uno solo olvidando su coexistencia, ni menos desvirtuar el segundo, porque tal proceder, a más de desfigurar la verdadera voluntad de los contratantes, conduciría a que la responsabilidad del depositario se esfumase, lo que será ciertamente inaceptable por lesionar el orden social.

VI) Conjugando la doctrina referente a la unión de contratos, a que sintéticamente se aludió atrás, con los requisitos esenciales del depósito contractual, no hay duda de que la convención jurídica acordada el 20 de mayo de 1967 por Manrique Pardo con Ballesteros Sierra, además del pacto de arrendamiento de un servicio material a virtud del cual éste se obligó a lavar en su bomba de gasolina el volkswagen de propiedad de aquel, a cambio del precio que éste le pagaría por tal servicio, se configura también otra situación que se subsume en los supuestos fácticos que según la ley estructuran el contrato de depósito. De consiguiente, por concurrir en él todos los requisitos propios de este tipo especial de convención jurídica, corresponde regir sus efectos por las reglas legales establecidas para ella.

Si el carro fué conducido por su dueño a la bomba de expendio de gasolina “Bochica”, con el fin de que se le hiciera la limpieza del motor; si con la autorización del propietario del establecimiento se colocó el vehículo dentro del espacio territorial donde la empresa se halla situada; y si el director de ésta lo dió por recibido y recibió también las llaves para ponerlo en movimiento, es indudable que en el mismo acto se ajustaron simultáneamente dos contratos: el de depósito y el de arrendamiento de servicios, subordinado éste a aquel, pero unidos ambos exteriormente como un solo todo, tal cuál aparece de la tácita intención de las partes.

La tesis fundamental del recurrente, cuya esencia está en la aseveración reiterada de que como no se hizo entrega material del vehículo no se configura el contrato de depósito, queda ampliamente infirmada con la repetida confesión del demandante, tal cuál lo dedujo el Tribunal, por lo que no incurrió en error de hecho al respecto. En efecto, éste al contestar el hecho primero de la demanda y al responder las preguntas 4, 6, 8 y 15 del pliego de posiciones que absolvió el 9 de agosto de 1967, confesó una y otra vez que si recibió aquel día el carro, junto con las tres llaves que le entregó el demandante, correspondientes todas al automotor. Este hecho lo confirman la afirmación que hizo en las posiciones de que “lo anotó en la planilla del movimiento de servicios de la estación”, y la inspección ocular practicada el 3 de octubre del año siguiente en el cuál se comprobó la veracidad de este aserto.

Si la entrega de la cosa, que es presupuesto de la esencia del contrato de depósito, se puede hacer “de cualquier modo que transfiera la tenencia de lo que se deposite”, es inusitado afirmar, por contrariarse el espíritu y la letra de

los artículos 754 y 2.238 del Código Civil, que los hechos anteriores no constituyen entrega a título de tenencia.

VII) Es evidente que el depósito, muy a pesar de su carácter real, no se perfecciona como contrato si la entrega de la cosa no viene precedida del consentimiento mutuo de depositante y depositario. Injurídico sería exigir de éste las obligaciones de tal si no ha tenido voluntad de adquirirlas.

Más que de ello sea así no puede seguirse, como lo pregona el recurrente, que en el caso *sub judice* no hay tal convención jurídica por absoluta ausencia de la voluntad de Ballesteros para celebrarla, apoyado en que los avisos exhibidos al público en su establecimiento mostraban de su parte el querer contrario, desde luego que en ellos se anunciaba "expresa, clara y paladinamente que la Estación Bochica no tiene establecido ni presta el servicio de parqueo o aparcadero y que en consecuencia no se hace cargo de la vigilancia, cuidado o guarda de los vehículos que son llevados a ella". Tales estipulaciones, unilaterales en efecto, no pueden considerarse con virtualidad para dar por demostrada la falta de voluntad del depositario no solo porque ellas no llaman necesariamente atención del depositario y por cuanto éste no ha tenido oportunidad de discutir las, sino también y fundamentalmente porque al recibir las llaves del automotor dejado allí, para movilizarlo dentro del establecimiento donde se prestan los servicios de lavamiento y engrase, se ejecutaron actos positivos con fuerza suficiente para deducir que esa voluntad inicial publicamente manifestada se había revocado o infirmado para manifestar tacitamente la contraria." (1)

2) La descomunal aparición de la máquina, su tenaz evolución y la revolución tecnológica con sus alcances de increíbles dimensiones, ha transmutado y de que manera la vida del siglo que agoniza. Si bien trajo sorprendentes privilegios creó al tiempo desconcertantes peligros. Y no podía la jurisprudencia, acuciada por la realidad desbordante, permanecer ociosamente impasible ante la variada gradación de fenómenos que tempranamente se presentan en el campo de la responsabilidad civil extracontractual.

Las actividades peligrosas nacidas del uso generalizado de la máquina y demás aparatos mecánicos no solamente comportan riesgos, conflictos y peligros inminentes para los hombres, sino que, además, en un plano colateral, determinan diversas lesiones de menor linaje y conducta, que resultan en veces inevitables de neutralizar, algunos de cuyos matices y visos fueron puestos en evidencia en un cardinal fallo de la Corte, calendado a abril 30 de 1976, sobre responsabilidad aquiliana por contaminación del medio ambiente, aún sin publicar en la Gaceta Judicial.

Reclama el legislador un obrar prudente socialmente adecuado, una mesurada diligencia y un especial modelo de comportamiento a quienes ejercitan movimientos mecánicos que generan inseguridad. Y es que resulta de elemental justicia y equidad que quienes en desarrollo de actividades peligrosas crean asiduamente zonas de riesgos y territorios de inestabilidad, se vean compelidos no solo a observar disciplina y sensatez en la conducción de los complejos artefactos en los cuales se moviliza el hombre, sino también a que se les considere culpables de todo detrimento patrimonial producido por el actuar indiligente, acreditando solo para desvastar esa *praesumptio iuris tantum* que se erige en su

(1) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 6 de marzo de 1972.

contra, una causal eximente de culpa: fuerza mayor, caso fortuito o imprudencia exclusiva de la víctima. Tal la razón de ser del artículo 2.356 del Código Civil Colombiano.

Es copiosa y uniforme la doctrina de la rectora de la jurisprudencia, sobre la exégesis del cánón predicho. Extractaremos las más notables:

“A fin de favorecer a las víctimas de los daños ocasionados en ciertos acontecimientos, la jurisprudencia patria, apoyada en la preceptiva contenida en el artículo 2356 del Código Civil, ha admitido un régimen conceptual y probatorio propio de las denominadas actividades peligrosas, porque cuando el hombre utiliza en su propia labor una fuerza extraña, él aumenta la suya y este aumento rompe el equilibrio que antes existía entre el autor del accidente y la víctima. Se coloca así a los demás asociados, por el ejercicio de una actividad de la naturaleza dicha, en inminente peligro de recibir lesión aunque se desarrolle observando toda la diligencia que ella exige.

Su referido régimen especial consiste sustancialmente en que, cuando el daño se causa en el ejercicio de una actividad peligrosa, se dispensa a la víctima de presentar la prueba, con frecuencia difícil, de la incuria o imprudencia de la persona a la que demanda la reparación; es decir, que en tal evento se presume la culpa de ésta por ser ella quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, presunción que no puede ceder sino ante la demostración de que el perjuicio fue el resultante de una culpa exclusiva de la víctima, de una fuerza mayor, de un caso fortuito o de la intervención de un elemento extraño.

Para la aplicación del régimen propio de esta especie de responsabilidad civil, el carácter peligroso de una actividad no puede, sin embargo, tomarse con criterio absoluto, sino relativo a la naturaleza propia del acto y a las precisas circunstancias en que se realizó. La culpabilidad se presume sí, pero en aquellos casos en que el daño proviene de un hecho que la razón natural permite imputar a la incuria o imprudencia de su autor.

Llevando el razonamiento a sus extremos últimos, podría decirse que todas las actividades humanas son eventualmente peligrosas; pero lo que sí se muestra como indiscutible es que, colocadas dos de ellas como concurrentes en el mismo acontecer dañoso, la una entraña más peligro que la otra, a tal punto que su mayor trascendencia puede llegar hasta excluir la naturaleza que de tal pudiera atribuirse a esta, pues la intervención de la primera en el evento perjudicial es tan decisiva y preponderante que deja sin relevancia los hechos de la víctima que pudieron haber intervenido en el acontecimiento.

La circulación de automotores ha creado un riesgo social propio, al cual es preciso atender, estableciendo la responsabilidad de sus conductores mediante la conjunción de los criterios objetivo y subjetivo.

Como las normas de tránsito existentes no alcanzan a prever todas las precauciones necesarias para asegurar una circulación exenta de daños a terceros, es preciso que se obligue a los conductores, si aspiran a que

se les repute como hombres prudentes, no solamente a viajar a velocidad moderada y a cumplir las demás prescripciones reglamentarias, sino también a estar atentos a los obstáculos de la vía, y aún, cuando ello fuere menester, a extremar sus cautelas para evitar los accidentes.

La velocidad promedio de 50 kilómetros por hora, por ejemplo, que es razonable para una carretera recta, amplia y libre de estorbos, se torna excesiva e imprudente para quién conduce una máquina automotriz por camino curvado, estrecho o congestionado de obstáculos.

Se impone así reconocer la responsabilidad del motorista que viendo obstáculos en la carretera por la cual transita, pero situado a la distancia que le es suficiente para detener la marcha de su vehículo, o cuando menos para reducirla al máximo, no lo hace sin embargo y en la continuación de su carrera ocasiona el accidente." (2)

Y esta otra:

"Sin embargo, cuando el daño se produjo como consecuencia de una actividad peligrosa, dentro de la cuál se ha considerado siempre la conducción de vehículos automotores, la norma aplicable es el artículo 2356 *ibidem*, que consagra explícita e inequívocamente una presunción de culpabilidad (LXXXIX, pág. 823 — LXXXIII, pág. 2.186 y XCV. 784). Así, pues, a la víctima que pretende ser indemnizada, le basta demostrar el hecho danoso ocurrido como consecuencia directa y necesaria del desarrollo de la actividad peligrosa que desempeñaba el demandado, es decir está exenta de la carga probatoria en cuanto al elemento culpa (LIX, pág. 820 — LXXI, pág. 114, y LXXIII, pág. 699, entre muchas otras).

Esa responsabilidad civil extracontractual que trata el Título 34 del Libro IV del C. C. comprende no solamente el autor del hecho por el hecho personal suyo, sino también por el hecho de las cosas o de los animales que le pertenecen, o de las personas que de él dependen.

Por regla general, el autor del daño sólo puede exonerarse de su responsabilidad civil extracontractual, cuando demuestra que el perjuicio se produjo por caso fortuito, fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. (L, pág. 439 — LI, LIII, pág. 650 — LXIV, pág. 745 — LXX, pág. 314). Si la culpa es concurrente, la exoneración será solo parcial." (3)

3) En relación con el fenómeno de la concurrencia de culpas en la producción del evento danoso, admirablemente ha adoctrinado la Suprema:

"Cuando el dano se cause, empero, en el desarrollo de una actividad de las que la jurisprudencia ha calificado como peligrosa, porque con ella se pone a los demás asociados en inminente peligro de recibir lesión aunque se desarrolle empleando toda la diligencia y el cuidado que reclama la indemnización no tiene que demostrar la culpa del de-

(2) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 30 de abril de 1976.

(3) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 11 de mayo de 1976.

mandado, pues esta se presume en tal evento por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de sus conciudadanos.

Concluyese de lo anterior que en el estado actual de la jurisprudencia, los daños ocasionados en el ejercicio de una actividad peligrosa, cuál es la de conducir vehículos automotores, se presumen causados por culpa del conductor. Más como esta presunción no es de derecho, sino simplemente legal, aquel sobre quien pesa dicha presunción, puede liberarse de ella acreditando que el perjuicio provino de culpa exclusiva de la víctima, de fuerza mayor o de la intervención de un elemento extraño.

Pero como el daño no siempre tiene su origen en la culpa exclusiva de la víctima, o en el descuido único del demandado, sino que, en muchas ocasiones, tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro, en negligencia tanto de la víctima como del autor del perjuicio, entonces, en este último evento, en virtud de la concausa, el demandado no puede ser obligado, sin quebranto de la equidad, a resarcir íntegramente el daño sufrido por la víctima. Si la acción o la omisión culposa de ésta fuera motivo concurrente al perjuicio que sufre, necesariamente resulta ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario. Y si él ha contribuido a la producción del perjuicio cuya indemnización demanda, es indiscutible que en la parte del daño que se produjo por su propio obrar o por su particular omisión, no debe responder quien sólo coadyuvó a su producción, quien, realmente, no es su autor único, sino solamente su partícipe."

Tal es el fundamento racional y lógico del artículo 2.357 del Código Civil que expresa:

"La apreciación del daño está sujeta a su reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente". Pero reducir, según la inteligencia que a este vocablo da el Diccionario de la Real Academia en el texto transcrito, es equivalente de disminuir, más no de liberar o eximir del pago de la obligación.

La total reparación del daño producido tanto por la negligencia de la víctima como la del demandado, no puede exigirse judicialmente de éste, pues habiendo contribuido también a su producción, la propia persona que lo padece, entonces la solución equitativa es la de reducir su monto. Solo cuando el perjuicio se ocasiona por culpa exclusiva de la víctima, vale decir cuando el demandado no contribuyó a su producción, entonces sí puede declararse que éste queda exento de la obligación de indemnizar.

Habiendo encontrado, pues, el tribunal que la muerte de Horacio de J. y de Efrén de J. se debió no solo a la imprudencia notoria de ellos, sino también a la culpa del demandado Avelino, a pesar de que la negligencia de aquellos fué mayor, no podía liberar a éste de responsabilidad, sino reducir el monto de la condena apropiada para satisfacer el perjuicio sufrido por los demandantes. No habiendo obrado así, quebrantó ciertamente el artículo 2.357, pues entendió que por cuanto a la producción de la muerte de Horacio de J. y

Efrén de J. contribuyeron tanto éstos mismos, como el demandado Hincapié, podía declarar totalmente libre a éste de la obligación de resarcir el daño, apoyándose especialmente en haber encontrado que la imprudencia de los interfectos era mayor o superior a la del demandado." (4)

II) LEGISLACION PENAL

En el catálogo punitivo se encuentran incorporados los siguientes modelos penales, algunos de los cuales — valga la apostilla — pasaron a convertirse en contravenciones. Se respetará el *ordo temporum* en que los enlista la nomenclatura legal y se seguirá muy de cerca el esquema didáctico que utiliza nuestro inestimable preceptor el Dr. REYES ECHANDIA en su opúsculo ya familiar del Diccionario de Derecho Penal.

1) TITULO VIII del Código Penal: "Delitos contra la salud y la integridad colectivas":

a) SINIESTROS FERREOS Y AUTOMOVILIARIOS

Artículo 255 del Código Penal: "El que ocasione un siniestro ferroviario o automoviliario, se le impondrá de dos a diez años de presidio".

Sujeto Activo: Cualquier persona. El reato incluso puede ser agotado por los propios maquinistas o automovilistas.

Sujeto Pasivo: La colectividad.

Bién Jurídico Tutelado: la seguridad, protección y salvaguardia del transporte.

El dolo consiste en el conocimiento que tiene el actor de que la acción que realiza es la causa eficiente del siniestro y aún así, a pesar de la representación cognoscitiva, mueve la voluntad a la consecución firme y deliberada del fin propuesto.

El accidente ferroviario o automovilístico debe ser de una extensión de tales proporciones que verdaderamente cause alarma social o conmoción pública, por la dimensión de los daños ocasionados o por la multiplicidad de los bienes jurídicos puestos en peligro, aunque desde luego, como lo enfatiza PACHECO OSORIO (5), "no se requiere que el daño producido sea de una magnitud inaudita".

Sobre los rasgos o atributos de la amplitud o vastedad de la catástrofe, se expresa con singular propiedad el Honorable Tribunal Superior de Bogotá (6), en criterio que compartimos integralmente:

"La ley exige que lo que se produzca sea un verdadero siniestro y no un simple accidente más o menos grave. Es un siniestro, según el diccionario de la lengua, toda avería grave o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad. Definición que coincide con la que dan la mayoría de los autores que comentan esta clase de delitos.

(4) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 9 de febrero de 1976.

(5) Derecho Penal Especial, Edit. Temis, Bogotá, 1970, Tomo II, pág. 40.

(6) Revista Justicia, Número 490, pág. 261.

En efecto, MANZINI define el siniestro como "un evento dañoso que afecta a las personas o a las cosas poniendo al mismo tiempo en peligro, en forma extraordinariamente grave, compleja o extensa, la incolumidad de un número indeterminado de personas y ocasionando conmoción y alarma públicas". Pero los tribunales italianos y algunos autores de la misma nacionalidad han insistido mucho en que no debe exigirse que el accidente sea "extraordinario, excepcional y enorme" para que tome la categoría de siniestro, porque entonces "se haría rara y difícil la aplicación de las normas impuestas por el legislador en tutela de la seguridad ferroviaria. Siempre que un accidente ferroviario (choques, vuelcos, explosión, descarrilamiento etc.) tenga por efecto atacar y poner en grave peligro cosas o personas, hay desastre. Por lo tanto la gravedad se deduce, en general, de la importancia y difusión del daño efectivo o presupuesto, del número de las personas atacadas o expuestas a peligro, y de hechos semejantes" (Maggiore).

Y tanto Manzini como Maggiore explican que aún en casos de daño leve, en que no se han ocasionado muertes o heridas, hay desastre o siniestro si se puso en peligro "de modo grave y complejo la incolumidad de cosas y personas".

Delito de peligro.

Admite la forma culposa (art. 263, *ibidem*).

b) ATENTADOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS TRANSPORTES: DAÑO O DESTRUCCION DE MAQUINAS, VEHICULOS, INSTRUMENTOS, APARATOS Y ACCESORIOS.

Artículo 256 del Código Penal: "Al que dañe o deteriore una vía férrea o automoviliaria, o dañe o destruya máquinas, vehículos, instrumentos u otros objetos necesarios para el servicio de ellas, siempre que de tal hecho se derive la posibilidad de un siniestro, se le impondrá prisión de seis meses a tres años."

Sujeto Activo: Cualquier persona.

Sujeto Pasivo: La colectividad.

Bién Jurídico Tutelado: La seguridad en los medios de transporte.

Delito de peligro y de conducta alternativa.

Admite la forma culposa (art. 275 *ibidem*).

c) ATENTADOS CONTRA VEHICULOS

Artículo 257 del Código Penal: "El que arroje cualquier objeto capaz de producir daño, o dispare armas de fuego contra vehículos en movimiento destinados a transporte público, o cambie o altere las señales que regulen el tránsito, se le impondrá prisión de seis meses a tres años."

Este artículo que describía la conducta punible condensada en el acápite anterior y que en otras legislaciones irrumpe como tipo penal subordinado del reato dibujado por el artículo 255 del estatuto represor, supra, fué derogado

expresamente por los artículos 1 y 2 de la Ley 21, de 1973. La parte relevante de las disposiciones, provee:

Ley 21, de 1973, art. 2. — “Al que dispare arma de fuego contra vehículos en los que se hallen personas se le impondrá pena de prisión de dos (2) a cinco (5) años.

Cuando el hecho se cometa contra vehículos en movimiento o destinados a transporte colectivo, la pena se aumentará en la mitad.”

Sujeto Activo: Cualquier persona.

Sujeto Pasivo: La colectividad.

Bién Jurídico Tutelado: La seguridad personal y la protección y salvaguardia de los medios de transporte.

Delito de mera conducta y de peligro.

d) OMISION, ALTERACION O DAÑO DE PRECAUCIONES CONTRA ACCIDENTES EN EL TRABAJO O EN LAS VIAS PUBLICAS

Artículo 263 del Código Penal: “El que omita colocar los aparatos, señales o avisos destinados a prevenir accidentes en el trabajo o en las vías de comunicación, o los altere o dañe, se le impondrá arresto de diez días a un año. Si de tal hecho se produjere un siniestro, se impondrá prisión de seis meses a cuatro años.”

El tipo penal en cuestión fué derogado por el artículo 80 del Decreto 1.118, de 1970, que convirtió en contravención lo que antes era delito. El artículo 10 *ejusdem*, reza:

“Al que omita colocar los aparatos, señales o avisos destinados a prevenir accidentes en el trabajo o en las vías de comunicación, o los altere o dañe, se le impondrá arresto de uno a doce meses.”

2) TITULO XV del Código Penal: “Delitos contra la vida y la integridad personal”.

a) LESIONES PERSONALES CULPOSAS

Artículo 380 del C.P. Derogado art. 7º, Ley 164, de 1938:

“El que por culpa cause alguna de las lesiones previstas en este capítulo quedará sometido a las sanciones respectivas, disminuídas de las tres cuartas partes a la mitad; y en lugar de la prisión se aplicará el arresto, y del presidio, la prisión.”

Sujeto Activo: Cualquier persona.

Sujeto Pasivo: El individuo lesionado.

Bién Jurídico Tutelado: La integridad sicofísica de las personas.

Delito de resultado que surge al plano jurídico-penal cuando se ocasiona culposamente una lesión en el cuerpo, en la salud o en la psiquis del individuo.

Hay lugar al beneficio de la excarcelación (numerales 1 y 4 de la Ley 17, de 1975).

b) HOMICIDIO CULPOSO

Art. 370 del C.P. (Derogado por el art. 1 de la Ley 164, de 1938):

El que por culpa cause la muerte de otro, incurrirá en prisión de seis meses a cuatro años, y privación del ejercicio del arte, profesión u oficio por medio de los cuales se ocasionó la muerte, hasta por cuatro años.

Parágrafo. En este caso podrá el juez prescindir de la aplicación de la sanción accesoria señalada en el inciso anterior, cuando del estudio de la personalidad del responsable resulte, de acuerdo con las reglas generales fijadas en los artículos 36 a 40 de este Código, que es poco peligroso para la sociedad, pero sin que sus condiciones personales sean suficientemente satisfactorias para justificar la condena condicional o el perdón judicial" (artículos 80 y 91).

Sujeto Activo: Cualquier persona.

Sujeto Pasivo: La persona fallecida.

Bién Jurídico Tutelado: El derecho a la vida.

Delito de resultado que consiste en ocasionar culposamente (en sus distintas formas de imprudencia, impericia, negligencia o violación de normas o reglamentos) la muerte de un ser humano.

Al tenor de lo estatuido por el artículo 7 de la Ley 17, de 1975, es procedente la excarcelación siempre y cuando se reúnan las exigencias para conceder el subrogado penal de la condena condicional:

"4) En los procesos por delitos culposos incluso el de homicidio cometido con vehículo automotor o de transporte cuando en este caso se reúnan los requisitos para otorgar condena condicional."

III) LEGISLACION PROCESAL PENAL

1) CONCEPTO DEL PERJUDICADO CON LA INFRACCION EN LOS DELITOS DE CIRCULACION.

Conexo a este punto, pero en íntima adhesión con el esquema rector de que se viene tratando, brota una obligada interpelación: acontece en la praxis con notable asiduidad — y tal postura no se predica señeramente de los delitos pluriofensivos sino en general de todo reato — que éste origine un daño patrimonial no solo al titular del bién jurídico protegido en la norma, sino que también afecta, indirectamente, con igual o mayor intensidad, otros intereses ajenos y concretas situaciones subjetivas, para las cuales existe tangible e indubitavelmente el deber de indemnizar.

Precisemos para la realidad el aserto:

El dueño de un automóvil que no ha participado en la colisión de un accidente de tránsito y cuyo vehículo ha experimentado irreversibles destrozos mecánicos o materiales, podrá ser considerado como "perjudicado" con el injusto frente al ordenamiento procesal penal, con todas las aspiraciones, prerrogativas o privilegios legítimos, propios de la aludida condición? O dicho en

giro diverso: pueden elevarse contra el sujeto-agente, en el campo de la litis penal, una formulación jurídica general, destinada a impetrar un resarcimiento económico o la precalificación de consecuencias civiles por todos aquellos que pretenden ser titulares de los perjuicios directos o indirectos, mediatos o inmediatos, ocasionados por el hecho ilícito.

La réplica dentro de su ponderable amplitud es incierta, como incierta y asaz compleja es la posición de *iure condendo* que asumen los prestigiados publicistas nacionales que se han ocupado del asunto. Una de las claves para elucidar el abstruso interrogante radica en el entendimiento que se le dé a la expresión "perjudicado". La connotación, lejos de ser indiferente o vacua, posee una particular valoración jurídico-conceptual que debe glosarse y evaluarse correctamente si no se quiere atesorar una desordenada y anárquica colección de criterios y planteamientos disímiles. Para movernos en dirección al fondo del problema subrayemos el polemizado cauce doctrinal.

GUSTAVO RENDON GAVIRIA — antiguo profesor nuestro — en su afán de encontrar solución a la hipótesis enunciada, exterioriza un criterio omnicompreensivo de la materia, y en este orden, apunta:

"... debe entenderse por persona perjudicada, en nuestro concepto aquella que de una manera inmediata sufre el daño por causa de la infracción, pues si toma en un sentido muy amplio el concepto de perjuicio, podría resultar que personas extrañas al hecho y a las consecuencias propias del delito alegaran derecho a la acción civil por ese motivo. Pero esta clase de perjuicios indirectamente resultantes del delito no son los propios a la acción de que tratamos porque no dependen de las mismas condiciones del ilícito, lo que es indispensable en la acción civil que se adelanta dentro del proceso penal." (7) Énfasis suplido.

En abierta repulsa al juicio anterior el catedrático MESA VELASQUEZ (8) entra en liza, al sostener:

"El titular de la acción civil es quién ha sido perjudicado, directa o indirectamente, con el delito en su defecto sus herederos, ya que aquella es una acción patrimonial y por ende transmisible. Como el hecho delictuoso puede inferir simultáneamente daño a varias personas, puede haber varios agentes de la acción civil. Así lo dá a entender claramente el artículo 24 del C. de P. P., cuando dice que la acción civil para el resarcimiento del daño causado por la infracción de la ley penal, se ejercerá dentro del proceso penal por la persona o personas perjudicadas o por sus herederos. Esa es también la opinión de Moncada, muy autorizada por haber sido él uno de los miembros de la comisión redactora del actual estatuto procesal" (Énfasis suplido).

Igual punto de vista ensaya el Dr. TIMOLEON MONCADA, quién ciertamente tiene la autoridad que se atribuye el autor atrás convocado:

"La acción civil puede ser ejercida no solamente por la víctima del delito, sino por toda persona a quién aquel hubiere perjudicado.

(7) *Curso de Procedimiento Penal Colombiano*, Editorial Temis, Bogotá, 1973, pág. 34.

(8) *Derecho Procesal Penal*, Editorial Universidad de Antioquia, 1963, pág. 65.

Ejemplo: se dá muerte violenta al padre de familia, que a su vez tiene el carácter de gerente de una sociedad colectiva, la que recibe perjuicios por ese motivo. Pues bién, no solo los herederos tienen derecho a indemnización, sino también los socios. Esto enseña que la prueba conducente para el ejercicio de la acción civil no es propiamente la del parentesco con la víctima, sino la de la relación económica con la misma. Todo el que demuestre que ha sido perjudicado con la infracción, puede hacerse parte civil, aun cuando no tenga parentesco alguno con el ofendido." (9) (Las rayas son nuestras.)

Ningún apoyo a las definiciones prospectadas patentiza una tercera proposición de ecléctico linaje y equilibradas proposiciones, que ni niega ni aquilata la bondad o el despropósito del *thema decidendum* y que deja en manos de un riesgoso y unilateral poder de convicción, el desenlace de éste. Ental empeño persevera el Doctor FEDERICO ESTRADA VELEZ, cuando puntualiza:

"Entre las dos tesis extremas, reiteramos nuestra opinión en el sentido de que no pueden adaptarse criterios tan generales y absolutos, sino que después de un estudio de cada caso concreto el juez deberá resolver quién o quienes son perjudicados para los efectos de la acción civil. No puede, pues, restringirse el derecho de acción hasta los límites propugnados por el Profesor RENDON, porque en muchos casos se cercenarían derechos legítimos de personas que han tenido perjuicio resultante del delito, así no pueda predicarse una vinculación directa entre la infracción y el daño, ni se trata de los herederos del occiso, cuando se está juzgando a un homicida. Pero tampoco puede extenderse desmesuradamente el derecho de acción en la forma como lo quiere el Dr. MONCADA, porque los perjuicios que remotamente se originan en la infracción no tienen por qué debatirse en el proceso penal." (10) (El subrayado no corresponde al original.)

En ejercicio de la Judicatura perpetuamente hemos considerado, con la mayor hondura de pensamiento, y esto desde luego sin menospreciar las respetables posiciones en contrario, que la locución acogida por el legislador no puede ni debe compenetrarse de un sentido tan lato y general que abarque y englobe todos y cada uno de los innúmeros perjuicios que naturalística o eventualmente puedan tener su génesis en la concreción del hacer punible, para justipreciar solo aquellos enlazados por la ecuación autor-perjudicado.

Para el magisterio penal "perjudicado" con el reato no puede ser sino la persona que experimenta directamente un daño con relevancia en la órbita represiva. Si ello es así, como evidentemente lo es resulta cuando menos un descarrío doctrinal que al término *sub examine* se le considere como una institución penal genérica, capaz de cobijar indeterminadamente todas las pretensiones reparadoras o las secuelas civilísticas que no aparecen dentro de las perspectivas de la configurabilidad directa del injusto o que son independientes del delito en la integridad inmediata de su desarrollo.

(9) Comentarios al Código de Procedimiento Penal Colombiano, 1940, págs. 43 y ss.

(10) Temas de Derecho Penal Colombiano, Nro 11, pág. 13.

La sana interpretación del artículo 125 del Código de Procedimiento Penal — y esto obliga a una intensa revisión de los criterios *ab auctoritate* que anteceden — reclama dentro de una recta inteligencia de la preceptiva legal, la segregación de los perjuicios emanados exclusivamente de la esfera de ejecución propia del hecho delictivo, de aquellos que despuntan de sus ulteriores vicisitudes. No debe perderse de vista asimismo que la relación jurídico-penal se traba entre los sujetos que convergen con su actividad psico-física a la producción del evento criminoso, con exclusión universal de cualesquier otro individuo o entidad, así ésta o aquel resulten oblicuamente lesionados en su patrimonio particular. Insistimos y recabamos: una cosa es la postura legal del imputado frente al delito y otra muy distinta su situación a la faz de las consecuencias civiles indirectas, expediente propio de la nomenclatura iusprivatista que no de la temática penalística.

En nuestro criterio existe una dualidad de intereses que se precisa no entorpecer ni confundir: la atadura señor del hecho — perjudicado que es una relación eminentemente personal, pública e irrevocable y el eje señor del hecho — restantes *damnificados*, relación ciertamente patrimonial y revocable, del resorte exclusivo del *ius civile*.

Empecinarse tozudamente en sostener lo contrario, es tanto como abrir no ya una desafortada brecha de calificadas vocaciones pecuniarias, sino un incommensurable hueco por donde se cuelan, con arreglo a una exégesis emañada y compuesta de la ley, toda una indefinida e indefinible gama de aspiraciones, anhelos y pretensiones civiles o privadas de todos los pelajes y de todas las especies.

Conspírese contra el atributo dicho y responda el lector que acaecería en lo externo si un asalariado por una maniobra insensata de otro conductor se ve forzado a estrellar la máquina contra una casa, para cautelar riesgos o arriscos mayores? Con arreglo a la concepción atrás perfilada y que incuestionablemente relanzamos, tendrían pleno derecho a constituirse en PARTE CIVIL no solo el propietario del vehículo, víctima de la negligencia del inhábil timonel, sino además quien tenga a su favor el *pactum reservatis domini*; la compañía de seguros, si es que el bién mueble aparece asegurado; el dueño de la edificación cuya estructura sufrió daños o averías; si éste se haya hipotecado pués el titular del derecho real accesorio; los pasajeros de los automotores; y por último para no alargar la ejemplificación todas y cada una de las personas que se encontraban en el interior del inmueble afectado y que en una u otra forma padecieron estragos o percances en sus bienes. Lo precedente simboliza, ni más ni menos, que brotará a cascadas un imparable alud de demandas y exigencias ante el magisterio penal no emergentes de la causalidad directa del hecho, que fustigan y desnaturalizan los fines estrictamente punitivos, desbordando ampliamente su razón de ser. La solución resulta así perfectamente anómala.

No valdría la pena replicar que según el predicamento anterior, decantado ya de abocetados equívocos, las reclamaciones e indemnizaciones de los terceros quedarían insatisfechas, nugatorias o descartadas, o que el instituto del resarcimiento sería una pacata ilusión de nunca cristalizar. Es que este grupo, demasiado general e indeterminado de potenciales aspirantes, no queda desprotegido ante el derecho como que puede agenciar *ad libitum*, las acciones

civiles conducentes a fin de que sus intereses no queden burlados o simplemente yacentes en la penumbra.

Otro escolio es forzoso anotar en torno al problema bajo examen, en cuyos vericuetos creemos atisbar la segunda y última *ratio* para despojar al término "perjudicado" del dilatado espectro y conato de extensión que se aspira a adjudicarle gratuitamente. En la hipótesis del conductor, que en pugna con la conducta modelo o rectora, colisiona culposamente con otro irrogándole graves desperfectos en su carrocería o en su maquinaria o que atentara como secuela del fatal encuentro contra atributos exclusivamente patrimoniales de terceros, con posibilidades abstractas, aquellos y éstos, de comminar la tutela judicial, en donde aparece dentro de la sana ortoxia punitiva el "perjudicado" con la acción, si tal coyuntura por ausencia de tipicidad no constituye arquetipo penal digno de reproche frente a la normatividad patria?

Si no es posible en la figuración propuesta deducir ataque intencional contra bienes penalmente protegidos, ni tendencia interna típica transcendente, ni actividad dolosa por parte del hechor del daño, cuál es entonces el criterio definidor que acepta como PARTE CIVIL a quién solo aspira, contingentemente, a obtener una adecuada satisfacción compensatoria y nada más? Es que asombra comprobar la confusión y el singular espejismo, que goza de maquinaledad crédito en un sector rezagado de la judicatura local, cuando a la lumbre de la realidad fáctica descrita, algunos funcionarios no solo inauguran investigación criminal por una conducta comportamental atípica, sino que, sin mayor escrúpulo legal somente impertérritamente a diligencia de inquirir al responsable del estrago, en la perfunctoria creencia de que el reato de DAÑO EN COSA AJENA (art. 426 del C. P.), admite la modalidad culposa, cuando es verdad judicial averiguada de hoy y de siempre que solo acoge la forma dolosa o intencional.

El acabo es obvio: ante la entelequia del injusto las partes lesionadas solo tienen acceso a la jurisdicción privada que despachará en uno u otro sentido la reparabilidad de los daños gestados por el ilícito civil. El Título XXXIV del C. C. que gira alrededor de la responsabilidad común por los delitos y las culpas es comprensivo y abarcador de la materia.

2) MOMENTO PROCESAL PARA DEVOLVER UN AUTOMOVIL RETENIDO EN RAZON DE UNA INVESTIGACION PENAL.

Ningún problema insoluble se presenta con la retención de automotores, inmovilizados en virtud de un delito de circulación, pues superadas algunas diligencias previas inescapables al decurso investigativo, que aparecen en el Código de Procedimiento Penal, *ex officio* o por petición de parte, el bien regresa a quién legalmente demuestre derechos sobre el mismo.

El apuro del asunto radica en los delitos contra la propiedad (Título XVI del C. P.), cuando los Jueces Penales en forma indiscriminada retienen indefinidamente el vehículo hasta el instante, según el caso, de proferir sentencia o sobreseimiento definitivo, con las secuelas patrimoniales apenas perceptibles para el titular del derecho de propiedad.

A pesar de la extraña resistencia general para decretar la entrega del vehículo, cuando no concurren circunstancias que demeriten la validez del atestado, o sin imponerse incluso necesidades superiores de la indagación, que aconsejen

dejar en suspenso el reconocimiento del dominio, cuando varios lo cuestionan, no creemos que pueda ofrecerse ningún entímema razonable para retener, dilatar o diferir su devolución hasta las postrimerías mismas del proceso penal, que es lo que comunmente sobreviene en el medio judicial. Tan discretísima teoría torna frustránea e irrelevante la acción restitutoria — única vía de penetración para recobrar el bien — a más de que enerva y hace nugatorios sus efectos inmediatos.

Un fallo propio, confesadamente, supera la perplejidad anotada y ofrece justa y equilibrada solución al punto. Aquí el marco conceptual en que aparece concebido:

“El señor Doctor XX, en su carácter de apoderado dela Parte Civil, solicita reposición del proveimiento calendado a noviembre diecinueve (19) postrero, a virtud del cuál el señor Juez Encargado negó la entrega definitiva del automotor que aparece entrabado en las diligencias sumarias y solo ordenó su entrega parcial. Aspira el letrado en su memorial petitorio, donde ensaya glosas y comentarios atinentes a su pretensión, a la devolución *definitus est* de la máquina.

Al recurso se le imprimió el trámite a que alude el artículo 349 del C. de P. P. Es hora de definir lo que en derecho corresponda:

I) ...

II) No es esta la coyuntura más aconsejable para engolfarnos en el examen de la naturaleza legal de la acción restitutoria ni en el análisis jurídico-conceptual de su ubicación, ni en la explicación de las soluciones conciliatorias que los consagrados exponen sobre tan accidentada materia.

A los propósitos del auto, baste anotar que la *restitutio in integrum* no es cosa distinta al restablecimiento del bien mueble o inmueble, afectado por una acción criminal y punible a su legítimo propietario, poseedor o tenedor o, como lo quiere MAGGIÓRE, es la “reintegración del estado de cosas existentes con anterioridad a la violación de la ley”.

Surge el interrogante de saber si el Juez Penal ante la oscuridad del precepto, puede decretar la entrega final de la *res*, invocando amplitud o suficiencia de interpretación en cualquier estado del infolio, o se hace menester finiquitar previamente la indagación y dentro del cuerpo de tal hipótesis, ordenar su reintegro definitivo.

La respuesta es incierta y debe estarse a cada evento particular, El esbozo anterior alimenta estas sanas conclusiones:

a) No se vé la razón ni la lógica que pueda impetrar la jurisdicción punitiva cuando se niega a entregar parcial o definitivamente un vehículo, que por ministerio de la ley debe volver a su original titular, si este abona ser extraño a la ideación, progreso o culminación del hecho punible y aporta además prueba idónea de la legitimidad de sus aspiraciones. Iterar en las precedentes proyecciones sería tan-

to como prolongar el daño causado a la víctima que no solamente se ha visto privada de la cosa, sino que ahora, en virtud de la dispendiosa y larga tramitación de los juicios penales y a las dilaciones a que está subordinado su procedimiento, debe hacer indefinida antesala al fallo criminal, lo que impone una situación fáctica aberrante, injusta e incomprensible. Repugna entonces al sentido común y al buen juicio que el bien quede prácticamente fuera del comercio y que los derechos, prerrogativas y facultades de que goza por mandato del *ius privatum*, el propietario, poseedor o tenedor, se tornen írritos, parcialmente nulos o relativamente ineficaces. Tal criterio, por su estrechez preceptiva, y por su misma insustentación positiva, resulta a todas luces insostenible.

b) Fenómeno desemejante sería la vinculación de quién alega derechos sobre el bien, a la perpetración misma del hecho delictivo, o la pretensión coetánea de plurales intereses sobre el mismo. En tales hipótesis resulta prudente a guisa de comprensible tregua esperar en la sentencia — donde normalmente culmina la Instancia — la definición de la responsabilidad penal o la concreción de la aspiración que mejor satisfaga al derecho privado. La bondad intrínseca de los planteamientos acotados nos eximen de mayor exégesis.

III) Visto lo anterior ningún esfuerzo de la imaginación despliega la Oficina para entender que el caso *sub examine* responde meticulosamente a la primera de las hipótesis planteadas con antelación. De ahí que el Juzgado comparta integralmente los predicamentos y las proposiciones que esgrime el señor apoderado de la Parte Civil y que en esencia son los mismos que abstractamente se han puntualizado.

Corolario de todo lo expuesto: se repondrá el auto y se ordenará la entrega del vehículo, en forma total y definitiva." (Auto, Diciembre 2 de 1975.)

Desde algunas perspectivas, en rapidísima enunciación y lastimosamente sin el denso tratamiento de rigor hemos abordado delimitados aspectos que atrapan el interés de los estudiosos, explicitando su contenido, develando sua peculiar riqueza normativa.

Lo visceral del contenido de la materia queda latente a la espera de mayor exploración. Aspectos atingentes que se imbrincan en su propia estructura, como son los relativos al inmenso cúmulo de disposiciones administrativas y contravencionales que se vienen dictando con notable continuismo en nuestro país, el régimen de la velocidad, los arbitrios y gravámenes cada vez más onerosos que pesan sobre él, la compraventa y alquiler de vehículos, la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad automovilístico, la contaminación producida por el uso, su propia autonomía científica y legislativa y su correlativa codificación, su publicidad etc., etc., son apenas facetas de un cuadro general cuyo bagaje destellante está aún por sofaldar. Dimos un primer paso. Otros tienen la palabra.