



UNIVERSIDAD
SIGLO 21
La educación evoluciona

**"AMOEDO, ALAN ALEJANDRO p.s.a. p.s.a. Homicidio culposo doblemente
calificado, etc"**

(Exp. 10072321)

TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO

Autores:

MIGUEL ROBLES (Coordinador): Ex Subsecretario de Delitos Complejos – MINISTERIO DE SEGURIDAD DE LA NACIÓN. Ex Director del PODER JUDICIAL DE CÓRDOBA. Profesor Instructor Categoría A de Armas Cortas y Largas – Matrícula ITA 5878.

JAVIER CHILO: Director Académico – Criminología y Seguridad – UNIVERSIDAD SIGLO 21

SILVIA GONZÁLEZ: Presidenta Fundación ESTRELLAS AMARILLAS

DARÍO FERNÁNDEZ: Director Académico – Higiene y Seguridad - UNIVERSIDAD



SIGLO 21.

GABRIELA A. HOMENUC: Estudiante avanzada de la Lic. en Criminología y Seguridad – UNIVERSIDAD SIGLO 21

ANTONELLA SOL ALBERONI: Estudiante avanzada de la Lic. En Criminología y Seguridad – UNIVERSIDAD SIGLO 21

MARÍA JOSÉ MARTÍNEZ – Estudiante avanzada de la Lic. en Antropología – Facultad de FFyH - UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA.

OBJETIVO GENERAL: El presente trabajo forma parte de un repositorio de contenidos, realizados a partir de un proyecto de extensión de la **Licenciatura en Criminología y Seguridad** y de la **Licenciatura en Higiene y Seguridad** de la **UNIVERSIDAD SIGLO 21**, en el marco de la cátedra “**PRÁCTICA PROFESIONAL**”; que tiene entre sus objetivos analizar casos de trascendencia pública, con el fin de aproximar el trabajo académico y la producción científica en el área específica de la criminología y la seguridad pública, a la realidad social, mediante el examen crítico de casos y hechos, que permitan generar conclusiones de interés general, y particularmente, que estimulen en los alumnos la producción analítica de contenidos en ese sentido. Además, el estudio constituye un antecedente para su continuidad a partir del **Proyecto Académico Transversal (PAT)** a desarrollar conjuntamente con la **Fundación Concientizar** sobre la importancia del manejo defensivo, que incluye a las carreras de **Licenciatura en Criminología** y **Licenciatura en Higiene, Seguridad y Medioambiente en el Trabajo** de la **UNIVERSIDAD SIGLO 21**.



Cabe destacar que, dada la complejidad de los casos y la mirada multifacética necesaria en el abordaje tanto de las ciencias criminológicas como en las áreas referidas a la seguridad pública, se pretende incentivar el trabajo transdisciplinario, en equipos colaborativos, como garante de riqueza y validez científica de las producciones. Todo lo cual se encuadra en el **Eje de Extensión: “Acceso a la Justicia y Sociedades Pacíficas”** del **Decanato de Ciencias del Derecho** dependiente del **Vicerrectorado Académico** de la **UNIVERSIDAD SIGLO 21**.

OBJETIVO PARTICULAR: Realizar un análisis de la causa “**AMOEDO, ALAN ALEJANDRO p.s.a. Homicidio culposo doblemente calificado, (dos hechos) y Lesiones Graves**” (Exp. 10072321).

MATERIAL OBJETO DE ESTUDIO: Información pública de la causa. Información obrante en el **Expediente 10072321**. Entrevistas realizadas a los distintos actores vinculados a la instrucción judicial.

METODOLOGÍA DE TRABAJO: Se propone para el abordaje metodológico del caso:

1) Un análisis interdisciplinario de las condiciones previas al hecho; del hecho propiamente dicho, donde se produce la muerte de dos personas, y gravísimas lesiones a una tercera; y de las consecuencias personales, patrimoniales y sociales de lo sucedido;

2) Una conclusión final.



DESCRIPCIÓN DEL HECHO: Conforme surge de los autos caratulados **"AMOEDO, ALAN ALEJANDRO p.s.a. Homicidio (dos hechos) y Lesiones Graves"** (Exp. 10072321), el diecisiete de mayo de 2021, siendo aproximadamente las 16 horas, **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** se dirigía al volante del automóvil Volkswagen Vento dominio GHO-004, circulando por el anillo interno de la Av. de Circunvalación Agustín Tosco -con sentido y dirección de Sur Este a Nor-Oeste de esta ciudad de Córdoba, haciéndolo por el carril derecho de la arteria, conduciendo de manera imprudente e inobservando los reglamentos (en razón de utilizar la banquina a modo de vía de circulación y en estado de ebriedad (con 2,07 g/l de etanol en sangre). Para ese momento, **RODRIGO AGUSTÍN BURGOS**, **SOL ANAHÍ VIÑOLO** y **FERNANDA GUARDIA**, se encontraban sentados sobre la parte de tierra y césped en un sector contiguo a la banquina Nor-Este de la Av. de Circunvalación Agustín Tosco próximos al lugar donde estaban detenidos sobre aquella, sus rodados Suzuki Fun dominio HGE 749 -con su frente orientado hacia el cardinal Nor-Oeste- y Chevrolet Ónix dominio AC 296 EK que se habría encontrado detenido sobre la banquina Nor-Este de Av. de Circunvalación, en una posición paralela prácticamente al trazado de la vía, con su frente orientado hacia el cardinal Nor-Oeste, es decir, por delante del automóvil Suzuki Fun, en virtud de un desperfecto que cursaba el Suzuki Fun. Así las cosas, el imputado Amoedo, en momentos en que lo hacía a la altura del Km. 30 aproximadamente (próximo al acceso a la Av. Fuerza Aérea -hacia el cardinal Nor-Oeste), realizó un cambio de dirección hacia su derecha y accedió a la banquina Nor-Este de la mencionada avenida conduciendo a una velocidad mínima de 81,30 km/h, y



embistió con su sector frontal izquierdo al sector posterior derecho (Impacto N° I) del automóvil Suzuki. Como consecuencia del impacto descrito, a la posición relativa de los móviles al momento del impacto, a la mayor energía que poseía el Volkswagen Vento, es que el Suzuki Fun es proyectado hacia el cardinal Oeste prácticamente, impactando en su trayectoria con su sector frontal derecho al sector posterior izquierdo (Impacto N° II) del automóvil Chevrolet Ónix. Luego de esta colisión, el Suzuki Fun prosigue con su trayectoria hacia el cardinal Oeste prácticamente, accediendo parcialmente al carril derecho del anillo interno de Av. de Circunvalación (según sentido de circulación hacia el Nor-Oeste), donde impacta con su lateral izquierdo sector medio y delantero, con el lateral derecho de un vehículo no identificado (Impacto N° III), y como consecuencia de esta tercera colisión el automóvil Suzuki Fun accede nuevamente a la banquina Nor-Este y se desplaza hacia el cardinal Nor-Oeste, para finalmente quedar detenido, con su frente orientado hacia el cardinal Nor-Oeste; en tanto el automóvil Volkswagen Vento luego de la colisión (Impacto I) experimenta un desplazamiento hacia el cardinal Norte y un giro parcial –de prácticamente 180°- en sentido anti-horario, desplazándose sobre el talud, para finalmente acceder al canal ubicado en el sector contiguo e inferior del talud -hacia el cardinal Nor-Este-. A raíz del impacto N° II descrito (entre el sector frontal derecho del Suzuki Fun y el sector posterior derecho del Chevrolet Ónix –excéntrico-), el Chevrolet Ónix es proyectado con dirección hacia el cardinal Norte prácticamente, experimentando en su desplazamiento una rotación en sentido horario y adoptando una posición relativamente transversal a medida que avanzaba, siendo impactado en fricción en esta trayectoria, en su lateral derecho parte posterior y media –en sentido de atrás hacia



adelante- (Impacto N° IV) por el sector frontal derecho del Volkswagen Vento, en momentos en que éste último se desplazaba sobre el talud luego de impactar al Suzuki Fun. Finalmente, en momentos en que el Volkswagen Vento se desplazaba por un sector previo a la posición final es impactado en su lateral derecho sector medio y posterior –en fricción de adelante hacia atrás- (Impacto N° V), por el sector frontal del automóvil Chevrolet Ónix, hasta quedar detenidos finalmente ambos móviles en la posición documentada, el Volkswagen Vento en el canal ubicado hacia el Nor-Este, con su frente orientado hacia el cardinal Sur, y el Chevrolet Ónix con su frente orientado hacia el cardinal Este prácticamente, con su sector frontal sobre el canal, y junto al lateral derecho sector trasero del Volkswagen Vento. De esta manera el automóvil Volkswagen Vento conducido por el imputado Amoedo embistió en su trayectoria post-colisión (Impacto I), a la víctima Burgos presumiblemente con el sector frontal, el cual al iniciar el giro que el mismo experimentó en sentido anti-horario, proyectó a la víctima hacia el cardinal Nor-Oeste, junto con la chapa patente delantera del vehículo. Seguidamente, impactó a la víctima Viñolo, la cual fue proyectada en la misma dirección que realiza el desplazamiento post-colisión, quedando finalmente detenida la misma hacia el cardinal Nor-Este de la posición final del automóvil Volkswagen Vento y además impactó a Fernanda Guardia. Esta cadena de impactos, provocó las siguientes secuelas: el deceso inmediato de Burgos y Viñolo, siendo la causa eficiente de las muertes, "traumatismo múltiple", en tanto Fernanda Guardia resultó con las siguientes heridas: *"....rodilla flotante derecha, fractura segmentaria de tibia izquierda, fractura de diáfisis del fémur, de gravedad: grave, asignándosele más de 30 días de curación e inhabilitación laboral, órgano afectado: óseo..."*.



ANÁLISIS MULTIDISCIPLINARIO DE LOS HECHOS: De la

lectura de la información obrante en la causa; de las entrevistas realizadas y de la información pública respecto de los hechos, podemos afirmar:

1) Que la tarde del día 17 de mayo de 2021, alrededor de las 16 horas, el Sr. **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**, de 27 años de edad, circulaba a bordo de su automóvil VW Vento dominio GHO-004, rodado que según los informes periciales se encontraba en muy buen estado de uso y funcionamiento mecánico, circulando por el anillo interno de la Av. de Circunvalación Agustín Tosco, con sentido y dirección de Sur Este a Nor-Oeste de la ciudad de Córdoba, haciéndolo por el carril derecho de la arteria. Que particularmente a esa hora de la tarde, el clima se presentaba con una temperatura y una visibilidad casi óptimas: 23 grados centígrados y cielo despejado casi en sus totalidad¹. Que AMOEDO conducía por un tramo de la arteria de tres carriles más banquina, que tiene la característica de autopista urbana²; arteria recientemente inaugurada, razón por la que tanto la carpeta asfáltica como la señalización se encontraba en excelentes condiciones. Que el Sr. **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** venía al parecer de una fiesta clandestina. Al respecto recordemos que al momento del hecho, regían Decretos de Necesidad y Urgencia del Poder Ejecutivo Nacional, mediante los cuales se dispuso y/o extendió el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO), así como el Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio (DISPO)³. Estos decretos prohibían, entre otras cuestiones, ese tipo de evento. Que **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** conducía en un avanzadísimo estado de ebriedad; y



todo indica que no obstante su estado, mientras conducía, habría continuado consumiendo cerveza de una botella, que fue secuestrada abierta, al parecer, al alcance de la mano del imputado y con más de la mitad de su contenido faltante. Respecto del avanzadísimo estado de ebriedad de **AMOEDO**, los informes incorporados a la causa hablan de **2.07 g/l de etanol en sangre**⁴, pero en una nota periodística de **Canal 12** de la Ciudad de Córdoba, realizada momentos después del hecho y cuando aún los automóviles no habían sido removidos del lugar, la cronista y merced a la información recolectada en el lugar, afirmó que **AMOEDO** tenía **2.7 g/l de etanol en sangre**,⁵ Recordemos que el máximo permitido en la ciudad de Córdoba es de 0.4 g/l de etanol en sangre⁶. Que además, y según los informes agregados a la causa, surge de las muestras obtenidas, que previo al hecho, **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** había consumido cocaína, ya que se desprende de los análisis realizados por la **Sección Química Legal** de la **Dirección General de Policía judicial**, se detectaron metabolitos de cocaína en su orina. Por otra parte y según se ha podido determinar a partir del trabajo realizado por la Instrucción, **AMOEDO** conducía el rodado VW VENTO a una **velocidad mínima de 81,30 km/h**. Pero nos encontramos en condiciones de afirmar que de todas las constancias obrantes en autos, surge con un alto nivel de probabilidad que la velocidad a la que circulaba el VW Vento conducido por **AMOEDO** era mucho mayor. Es que emerge del expediente analizado, más precisamente de la información brindada por los testigos, particularmente por el Sr. **ÁNGEL MARCELO CHAPPI** y del resto de las constancias obrantes en autos, un conjunto de datos que permiten afirmar que **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**, al momento del hecho, **habría conducido el automóvil Vento a una velocidad mínima**



aproximada de entre 110 y 130 km/h. Al respecto manifestó el testigo **ÁNGEL MARCELO CHAPPI**, que “*cuando apenas bajaba hacia la avenida de Circunvalación antes de incorporarse al carril derecho (lento), haciéndolo aproximadamente a unos 80 km/h de velocidad, un automóvil de color gris, grande de tamaño que pasaba por el mismo carril derecho **muy fuerte** en el mismo sentido, casi lo choca.*” Incluso, y conforme se desprende de la constancias obrantes en la causa y particularmente en la pieza acusatoria, producto de la colisión ocasionada por el imputado, se habrían producido en total, **cinco impactos**, es decir, **un impacto inicial** entre el VW Vento conducido por **AMOEDO** que colisionó el Suzuki Fun dominio HGE 749 que permanecía estacionado sobre la banquina; **y producto de la proyección a partir de ese primer impacto, y dada la enorme energía transferida, se produjeron cuatro impactos más**, en un efecto similar al que se produciría con un bolo de bowling, lanzado con gran potencia contra un grupo de objetos inmóviles. Todo ello habla a priori, de la **enorme energía cinética desplegada en la colisión**, que desplazó con una tremenda fuerza varios objetos detenidos, como eran los rodados que se encontraban estacionados en un lugar reglamentario; pero, sobre todo, hay que remarcar **la fuerza extraordinariamente lesiva que esa enorme transferencia de energía cinética generó**, de manera directa o indirecta, **en los cuerpos de las víctimas**. Que todo este cuadro, tiene el enorme agravante de que la primera colisión se habría producido, conforme todas las constancias obrantes en autos, **sobre la banquina de la arteria mencionada**, en un aparente intento de **AMOEDO**, **absolutamente antirreglamentario, ilegal y totalmente reprochable, de adelantarse por un sector de la arteria reservado sólo para emergencias**⁷. Que, en esas



circunstancias, se produce el hecho descrito en la pieza acusatoria, con los resultados de dos personas muertas prácticamente en el acto, y una tercera persona, que resultó con gravísimas heridas, amén de la destrucción prácticamente total de los vehículos colisionados.

2) Que conforme la estrategia defensiva de **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**, se habría intentado introducir al proceso que el automóvil VW Vento que conducía el imputado, habría sido embestido desde atrás por otro rodado, y que eso habría desencadenado el accidente. Que las pericias químicas realizadas por sobre marcas de pintura agregadas a la causa, eso se habría desestimado por completo. Pero, además, y de las imágenes públicas del lugar del hecho, particularmente las obtenidas por periodistas del **Canal 12** de la Ciudad de Córdoba, que tuvieron una pronta y completísima cobertura periodística del hecho, se puede corroborar que el vehículo VW Vento no tendría ningún tipo de señal de impacto en su parte posterior, de la magnitud que señaló el imputado (al respecto, véase nota⁵). Por ese motivo se puede afirmar que el siniestro se originó pura y exclusivamente por el accionar del imputado **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**.

3) Desde el punto de vista de sus características técnicas, y conforme información pública brindada por el fabricante⁸, el rodado marca VW modelo VENTO y según versiones, posee un motor que ofrece 230 caballos de fuerza y su velocidad máxima es de 241 kilómetros por hora. Su peso, sin accesorios, es de 1450 kilogramos, motivo por el que ronda los 1600 kilogramos de peso con su conductor y algún accesorio. Sus



dimensiones son: largo: 4644 cm; ancho 1778 cm (con espejos); y su trocha delantera es de 1535 cm. Las prestaciones y valores de performance de este vehículo sorprenden: además de la velocidad final que puede alcanzar, acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,8 segundos. Es un auto sumamente veloz, mucho más que la media de un vehículo familiar. De hecho, junto con los VW Bora, se ubica en el segmento de los automóviles más elegidos para cometer ilícitos dónde la velocidad de huida sea fundamental, justamente, por sus prestaciones y su velocidad muy superior a la media, que permite eludir con bastante facilidad los automóviles utilizados por las fuerzas policiales en Argentina. Estas características técnicas y de performance, claramente, no eran algo desconocido por el imputado, sino todo lo contrario, ya que la elección de un rodado con estas características tiene la finalidad de poder desplegar en algunas ocasiones, su gran potencial, que insistimos, es muy superior a la media de los automóviles que se venden en la República Argentina. Previo al hecho, puede apreciarse imágenes que el propio autor publicaba posando orgullosamente junto al rodado⁹.

4) Sabiendo que la energía que aporta un cuerpo por el hecho de estar en movimiento es la que se denomina en física **energía cinética**, y que se suele expresar mediante la siguiente fórmula: **$E_c = \frac{1}{2} m \cdot v^2$** , en donde:

E_c = Energía cinética,

m = masa del cuerpo en movimiento,

v = velocidad del cuerpo en movimiento;

Y conforme lo expresado en el apartado anterior, se procedió a realizar el siguiente



cálculo para conocer la energía cinética estimada del vehículo conducido por **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** al momento de producirse el hecho.

Considerando que un vehículo, con una masa de aproximadamente 1600 kilogramos, se desplazaba a una velocidad de 90 kilómetros por hora, obtenemos lo siguiente:

$$\text{Velocidad} = 90 \text{ Km/h} = 90 \text{ km/h} (1000\text{m}/1\text{km})(1\text{h}/3600\text{seg}) = 25 \text{ m/s}$$

$$\text{Masa} = 1600 \text{ Kg}$$

$$E_c = ?$$

$$E_c = \frac{1}{2} * \text{Masa} * (\text{Velocidad})^2$$

$$E_c = \frac{1}{2} * 1600 \text{ Kg} * (25 \text{ m/s})^2$$

$$E_c = 800 \text{ kg} * 625 \text{ m}^2/\text{s}^2$$

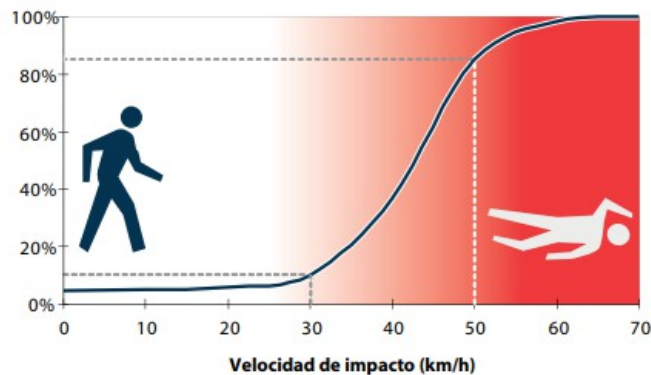
$$E_c = 500.000 \text{ Joules}$$

La energía se mide en joules (J) según el Sistema Internacional de Unidades. El Joule se define como el trabajo realizado por una fuerza de un Newton en un desplazamiento de un metro en la dirección de la fuerza.

Además, agregamos que: *“...En un choque con un vehículo, la fuerza a la que se ve sometido el tejido humano en el impacto es el producto de la masa y la velocidad, dos variables que influyen directamente en el cálculo de la energía cinética. Por otra parte, los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los conductores de motocicletas tienen un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles chocan contra ellos. **La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil también aumenta drásticamente con la velocidad**...”* (el resaltado es nuestro)

En la siguiente figura se ilustra la probabilidad para un peatón de sufrir una lesión

mortal en caso de ser atropellado por un vehículo. Las investigaciones han demostrado que el índice de mortalidad de las víctimas de siniestros de tránsito se dispara a más del 80 % si son embestidos por automóviles que circulan a 50 km/h.



Fuente: Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008).

5) Si tenemos en cuenta que un calibre de arma de fuego categorizada internacionalmente como arma de guerra, como es el calibre 9 milímetros (cuyo cartucho se denomina 9 x 19 Parabellum, o también 9 mm Para, 9 mm P, 9 mm NATO, 9 mm Luger ó 9x19 mm; aclarando que existen otras denominaciones pero estas son las más comunes)^{10 y 11}; su proyectil pesa habitualmente, unos 123 grains (7,97 gramos); que las dimensiones de la punta de éste proyectil es de 9 mm (0,352 pulgadas); y que al momento de su impacto despliega una energía cinética de 521 Joules, podemos afirmar lo siguiente:

A. Que la trocha del rodado VW VENTO es 1705 veces más grande que la punta del proyectil calibre 9 mm (9 x 19 Parabellum);



B. Que el VW VENTO es 200.752 veces más pesado que un proyectil de 9 mm (1.600.000 gramos del rodado contra 7,97 gramos del proyectil 9 mm).

X. Que el VW VENTO, con una masa de 1600 kilogramos aproximadamente, desplazándose a una velocidad de por lo menos 90 km/h, despliega una energía casi 1000 veces superior a la que desarrolla un proyectil calibre 9 mm (9 x 19 Parabellum).

6) Como hacíamos referencia en el apartado 4, sabemos que desde el punto de vista de la física, todo cuerpo que tiene una masa determinada, lanzada al espacio a una velocidad “X”, se transforma en un proyectil que, conforme las dos variables anteriores, desarrollará una energía cinética “Y”. Claramente, el proyectil calibre 9 mm Parabellum, por tratarse de un cartucho de arma de fuego, originalmente ha sido desarrollado con el fin de alimentar un arma propia, y por lo tanto abundan tablas balísticas que permiten conocer con total precisión, la energía cinética que desarrolla, conforme su masa, entre otros varios factores¹². En el caso de un automóvil eso no es tan habitual, ni tampoco lo es el cálculo de la energía cinética que pueden desarrollar, dado que originalmente han sido pensados y diseñados con otro objetivo. Pero si técnicamente tuviéramos que hacer un paralelismo con el poder destructivo que genera, en virtud de la transferencia de energía cinética de la masa y la velocidad de un automóvil de las características del estudiado, podemos afirmar que en el caso del VW Vento, a la velocidad propuesta (90 km/h), no encontramos ninguna



equivalencia en el campo de las Armas Cortas y Armas Largas, conforme la clasificación principal dada por la Ley Nacional de Armas y Explosivos 20.429. Y sólo encontramos equivalencia en la capacidad de transferencia de energía y destrucción que despliega un arma militar de artillería, del tipo mortero, de 60 mm de diámetro, denominado habitualmente como “Mortero Comando”¹³. Nótese que para encontrar un poder destructivo similar tenemos que salir de la clasificación de las Armas Cortas y Armas Largas establecida por la Ley que regula lo relacionado al armamento en la República Argentina, y tenemos que desplazarnos a una pieza de artillería, de uso exclusivamente militar. Es que no hay arma corta o larga que tenga la capacidad de transferencia de semejante cantidad de energía cinética: ni utilizando el fusil con mayor calibre conocido comercialmente al momento de la elaboración de este informe, el calibre 12,7 × 99 mm OTAN o .50 BMG (Browning Machine Gun), que desarrolla una energía cinética de entre 17.000 y 20.000 Joules, podemos aproximarnos a la energía desplegada por un rodado de las características del VW Vento impactando a la velocidad mencionada. Cabe aclarar algo más: los fusiles que utilizan este calibre .50 BMG o 12,7 mm (McMillian TAC-50 ó Barrett M82), habitualmente son utilizadas como armas antimaterial, es decir que se utilizan contra vehículos blindados como por ejemplo, tanques. Y en los pocos casos que se utilizan contra personas, ha sido motivado en necesidades extremas que ha llevado a marcar récords, como el caso del cabo ROB FURLONG del Ejército canadiense, que utilizando un fusil de francotirador McMillan Tac-50 calibre 12,7 mm logró la baja confirmada a mayor distancia (hasta noviembre del año 2009), al abatir a un soldado talibán a 2430 metros durante la campaña bélica de 2002 en Afganistán¹⁴. A partir de noviembre de



2009 y hasta la actualidad, quien ostenta el disparo preciso a más distancia es **CRAIG HARRINSON**, Cabo Primero del cuerpo de Caballería perteneciente a la división de Blues and Royals RHG/D del Ejército de Tierra del Reino Unido, quien hizo impacto a 2475 metros¹⁵, utilizando un fusil de similares características pero de calibre levemente inferior. Nótese sin embargo la enorme energía desarrollada por estos cartuchos, que permiten disparos certeros y precisos a tan larga distancia, y que comparados con las cualidades balísticas del cartucho 9 x 19 mm Parabellum, lo dejan como un cartucho de modestas cualidades. Pero no obstante, las superlativas cualidades balísticas de estos conjuntos armas-cartuchos y su enorme capacidad de destrucción, la transferencia de energía cinética en ellos, sigue siendo, en el mejor de los casos, **25 veces menor que la que puede desplegar un rodado de las características de un VW Vento desplazándose sólo a 90 kilómetros por hora**. En las imágenes obrantes tanto en la causa, como las captadas por los medios de comunicación dan cuenta que el estado final de los rodados, particularmente del Suzuki Fun de color rojo, **debió soportar una transferencia de energía de extraordinaria magnitud, seguramente muy superior a la desplegada por una pieza de artillería de tipo mortero, de 60 mm de diámetro**. Lamentablemente, lo mismo puede decirse del cuerpo de las víctimas fatales, tanto de **AGUSTÍN BURGOS**, cuya muerte habría sido casi instantánea, pero particularmente de **SOL VIÑOLO**. Al respecto y conforme los dichos del testigo **ÁNGEL MARCELO CHAPPI** en la pieza acusatoria, acerca del efecto de la transferencia de semejante cantidad de energía cinética sobre los cuerpos de las víctimas, son tan ilustrativos como estremecedores: “...*También vio que otras personas estaban sobre el terraplén, y era otra joven aún con signos vitales porque le*



controló el pulso cardíaco (Sol Viñolo). Que no pudo verificar si respiraba bien, porque emanaba sangre de boca, oídos y ojos. Que lo único que intentó hacer cuando percibió que esta joven ya no tenía pulso era practicarle maniobras de reanimación (RCP) y que ante la primera compresión entendió que ya no se podía hacer más nada porque era mucha la sangre que salía de su boca. La otra persona, era un joven que estaba recostado boca abajo sobre la parte de asfalto correspondiente a la banquina, y ya estaba sin vida (Agustín Burgos)..." Hay que recordar que el Sr. **CHAPPI**, paramédico, fue testigo presencial de toda la secuencia de lo sucedido, y la asistencia que dio a las víctimas fue prácticamente inmediata. La crudeza de sus palabras, particularmente al intentar hacer maniobras de RCP a **SOL VIÑOLO**, demuestran que la brutal transferencia de energía cinética, prácticamente pulverizaron la estructura ósea, y destrozaron los órganos internos de esta mujer, de manera instantánea.

7) Que conforme los hechos investigados, y de acuerdo a la conducta observada por parte del imputado, **estamos en condiciones de afirmar que el desplazamiento de un rodado como el VW Vento, sólo a la velocidad antes mencionada (90 km/h), mínimamente, equivaldría al disparo de una pieza de artillería de tipo mortero, de 60 mm de diámetro.** Pero como el rodado conducido por **AMOEDO** se iba desplazando de manera errática por la citada arteria, podemos afirmar que la conducta equivaldría no sólo a un único disparo, **sino a una secuencia de varios disparos efectuados con una pieza de artillería de esas características, y realizados de manera aleatoria sobre un paisaje urbano.** Podemos afirmar esto, porque varios



testigos refieren haber observado al VW Vento conducido por **AMOEDO**, circular a muy alta velocidad, con una trayectoria errático y aparentemente zigzagueante, generando un peligro real en cada uno de los puntos recorridos sobre la Avenida de Circunvalación. En ese recorrido errático, **AMOEDO** impactó de pleno con su vehículo en la parte posterior del Suzuki Fun, desencadenando las tremendas consecuencias padecidas por todas las víctimas de este hecho. Que la enorme trasferencia de energía cinética desplegada sobre el primer vehículo impactado; la proyección que ello generó sobre el resto de los rodados y el tremendo efecto sobre el cuerpo de las víctimas, sería igual o incluso mayor al que hubiera generado un arma militar de artillería de las características mencionadas, haciendo blanco, tanto en objetos (rodados) como en el cuerpo de las víctimas.

8) La pregunta que surge necesariamente, es: **¿Que lleva a pensar que una conducta tan gravosa como la descrita, similar a un ataque de artillería militar, llevada a cabo por una persona con un nivel de alcoholemia alarmante y con un consumo relativamente reciente de cocaína, desplegada sobre un lugar habitualmente habitado por muchas personas, pueda pensarse como un “accidente”? No encontramos otra respuesta que sólo la fuerza de la costumbre y no el análisis lógico, es lo único que puede llevar a pensar semejante hecho como algo accidental. La secuencia de hechos, tal cual están descritos en la acusación, no conducen a otro resultado que el que finalmente sucedió, o incluso, a un hecho potencialmente mucho más grave, que no sucedió por puro azar. Nos encontramos en**



condiciones de afirmar esto porque era prácticamente imposible que, a la velocidad a la que circulaba **AMOEDO**, habiendo consumido cocaína, con el preocupante índice de alcohol en sangre detectado y que al parecer seguía incrementando merced a libaciones que hacía mientras conducía, no ocurriera lo que finalmente sucedió. Es que el Sr. **AMOEDO**, en su descontrolada carrera a bordo de un objeto con poder destructivo similar al de un proyectil de artillería militar, pero con forma de automóvil, **ponía en movimiento aproximadamente 500.000 joules de energía cinética** en cada uno de los centímetros en los que se desplazaba por la vía pública. Sumado al estado en el que se encontraba, y que todo indica que habría accionado voluntariamente, era absolutamente imposible que pudiera administrar y/o controlar semejante despliegue de energía. Dicho de otro modo, la secuencia de disparos de mortero, o lo que es lo mismo, la conducción de un rodado de aproximadamente 1600 kilogramos a 90 km/h cuánto menos ejecutada por **AMOEDO**, necesariamente, iba a producir, como mínimo, el resultado que provocado. Incluso, es un azar que no haya matado también a la tercera víctima, **FERNANDA GUARDIA**. **Por ello, resulta ilógico y hasta absolutamente absurdo hablar de un hecho “accidental”, y sólo merced a la fuerza cultural de la costumbre podríamos considerar un hecho de estas características como un “accidente”¹⁶.**

9) Para advertir lo ilógico de la consideración del hecho analizado como “accidental”, lo comparamos con otra situación ocurrido en la ciudad de Córdoba recientemente: el homicidio de **VALENTINO BLAS CORREAS**. Como es sabido, todo sucedió en la



madrugada del 6 de agosto del 2020, cuando el adolescente viajaba en un auto con cuatro amigos del colegio luego de reunirse en un bar. Según la investigación¹⁷, los chicos evadieron un control policial en la zona sur de la ciudad de Córdoba, y los policías que estaban en el control, abrieron fuego sobre el rodado. Uno de los disparos, calibre 9 mm (9 x 19 Parabellum) impactó en la luneta trasera del rodado en el que se conducían los jóvenes, ingresó a la espalda de **VALENTINO BLAS** y salió por la zona torácica. El muchacho tuvo una sobrevida de entre 15 y 30 minutos aproximadamente, sus amigos alcanzaron a llevarlo a un centro asistencial, pero falleció sin ser asistido, razón por la que hay otra causa que investiga esos hechos.

10) La conducta homicida en este caso que produjo la muerte de BLAS CORREAS es absolutamente innegable y todo indica que las personas que han participado en este hecho van a ser condenadas: se disparó un arma propia, con un calibre suficiente para producir la muerte de una persona, como es el cartucho de arma de guerra 9 mm (de ahí la denominación latina “Parabellum”), con un total desprecio por el resultado **¿Qué es lo que hace entonces, que la conducta de ALAN ALEJANDRO AMOEDO¹⁸, que voluntariamente ingirió cantidades impresionantes de alcohol, para luego ponerse al mando de un rodado que despliega una energía casi 1000 veces superior al de un proyectil 9 mm, produciendo la muerte casi instantánea de dos personas y gravísimas lesiones a una tercera mujer, sea mirado como el autor de un hecho “accidental”? Sólo la costumbre y la tradición, fruto de una perspectiva errónea y claramente equivocada, que ha llevado a considerar judicialmente los hechos de tránsito**



necesariamente como **“accidentes” es lo que genera, de manera automática, que éste hecho sea percibido como tal.** Y no pretendemos decir que en todos los casos en los que un hecho de tránsito se da como resultado una muerte, no pueda tratarse efectivamente de un hecho accidental. Lo que tratamos de afirmar es que apresurarse a rotularlos de esa manera, por la fuerza de la costumbre, **no hace otra cosa que relajar e interferir en el necesario análisis lógico de un hecho de estas características. Y entendemos que esto, es lo que ha ocurrido en este caso.**

11) Es tal la fuerza de la costumbre, que incluso la nominación estatal ha consagrado el éxito de una posición claramente ilógica, merced a la brutal fuerza que el hábito ejerce sobre las acciones humanas. Y afirmamos esto porque el área encargada de la instrucción de los hechos viales, dentro de la **Dirección General de Policía Judicial**, se denomina **UNIDAD JUDICIAL “ACCIDENTOLOGÍA” VIAL.** Y además encontramos dentro del **Gabinete Físico Mecánico** de la **Secretaría Científica** de la **Dirección General de Policía Judicial**, un área denominada **PERICIAS “ACCIDENTOLÓGICAS”¹⁹.** **Es tal la fuerza de la costumbre que estatalmente, la nominación de las oficinas resulta de adelantar el resultado de una operación, cuyas premisas, aún se desconocen.** Y eso, porque la fuerza de la costumbre nos ha impuesto el principio tan absurdo como ilógico de afirmar que necesariamente **todo hecho de tránsito siempre deba considerado, “per se”, como un “accidente”.** Porque sabemos que todo siniestro, y tal es la denominación correcta, puede o no ser un hecho accidental. **Afirmar lo contrario sería tan ilógico**



como pretender sostener que todo hecho en el que se utilizó un arma de fuego, necesariamente sea siempre un homicidio doloso. Pues bien, aquí vemos como el Estado, a través del Poder Judicial y el Ministerio Público Fiscal, incurre en el error, nominando sus oficinas de ese modo una y otra vez, y de esa manera, adelanta un resultado y prejuzga, sin saber aún cuáles van a ser los términos previos del silogismo. Es la **Dirección Nacional de Observatorio Vial**, área dependiente del **Ministerio de Transporte de la Nación**, la oficina que comienza a arrojar luz sobre esta situación. Porque este Observatorio, definido como el “*área encargada de investigar y analizar los actos y hechos vinculados al entramado vial, su entorno, estructuras, y los usuarios de la vía pública*”, elaboró un “**GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES RELATIVA A LA SEGURIDAD VIAL**”, Versión 1, de Enero de 2021²⁰. En la página 47 de este glosario, puede leerse lo siguiente: “*DE LOS SINIESTROS – Siniestro Vial: es un suceso que ocurre cuando un vehículo entra en contacto contra otro vehículo, peatón, animal u obstrucción estacionaria como un poste, edificio, un árbol, entre otros. Estos sucesos a menudo resultan en daños materiales (daños a los vehículos involucrados o al objeto embestido) y/o lesiones de diversa gravedad, discapacidad o muerte, así como costos para la sociedad, como para las personas involucradas...*” Y más adelante, aclara: “*...**Sinónimos de Siniestro Vial: hecho vial, incidente vial, hecho de tránsito, accidente vial, accidente de tránsito o tráfico (últimos dos hechos no se comparten, pero se utilizan)***” (el resaltado es nuestro). De esta manera la **Dirección Nacional de Observatorio Vial** señala la existencia una “cultura vial” (véase la definición en la página 10 del citado glosario) que erróneamente sostiene al “siniestro” como sinónimo de “accidente”; impuesta por



fuerza de “**las costumbre, las tradiciones, los hábitos, los valores y los patrones relativos a la seguridad vial, dentro de un contexto social determinado**”. Por todo lo anteriormente mencionado, entendemos que son éstos fortísimos e invisibles patrones de cultura, y no un análisis lógico de los hechos obrantes en la causa, los que han llevado a sostener que **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** protagonizó un “**accidente**” de tránsito y no, un hecho intencional, como claramente surge de un análisis estrictamente lógico de los hechos, sin la bruma que aporta la costumbre, y la extraordinaria fuerza que ejercen las tradiciones.

CONCLUSIONES FINALES: Del análisis de todos los elementos reseñados y a la luz de una mirada multidisciplinaria propia del equipo que lleva adelante este trabajo, **concluimos:**

PRIMERO: que resulta absolutamente inverosímil afirmar que estamos en presencia de un hecho “**accidental**” o de un “**accidente de tránsito**”, ya que todo indica de manera evidente y elocuente que **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**, voluntaria y conscientemente consumió cocaína y bebidas alcohólicas; y que habría continuado el consumo de alcohol incluso, mientras manejaba su automóvil VW Vento camino al siniestro. Que esta conducta, era habitual y claramente una elección personal y consciente de **AMOEDO**: al respecto, véase el registro fílmico publicado por **Eldoce.tv**, tomado de las redes sociales, en el que puede observarse al Sr. **ALAN AMOEDO** filmándose mientras ingiere bebidas alcohólicas a bordo del mismo rodado VW Vento en el que protagonizó el hecho²¹; registro al que también hace



referencia el **Tribunal Superior de Justicia de Córdoba**, en su resolución de fecha 03/05/2022, en los autos **“EXPEDIENTE SAC: 10902810 - P/A CON MOTIVO DEL REC. DE CASACIÓN INTERPUESTO POR EL DR. SONZINI ASTUDILLO CONTRA EL AUTO N.º 24/2022 “AMOEDO, ALAN ALEJANDRO P. S. A. HOMICIDIO CULPOSO DOBLEMENTE CALIFICADO, ETC.” - PARA AGREGAR PROTOCOLO DE SENTENCIAS. NÚMERO: 155 DEL 03/05/2022”** y dónde, sin prejuzgar ni adelantar decisión alguna respecto del fondo de la cuestión, se da una señal clara de Política Criminal respecto a lo sucedido²².

SEGUNDO: que **ALAN ALEJANDRO AMOEDO**, desde el momento mismo que comenzó a conducir el rodado absolutamente alcoholizado, de manera totalmente voluntaria generó técnicamente, un riesgo equivalente o similar a disparar en repetidas oportunidades, una pieza militar de artillería sobre un lugar poblado. Que ese peligro, lejos de ser abstracto, **era absolutamente evidente y objetivo**, pero no sólo para el mismo **AMOEDO**, sino también para terceros, ya que surge de los múltiples testimonios obrantes en la causa cómo el resto de los conductores advertía el enorme riesgo en la forma de conducir el rodado VW Vento. Y que tras el impacto, fue tan brutal la descarga de energía cinética, que incluso si hubiera utilizado un arma propia como por ejemplo una pistola calibre 9x19 Parabellum, como en el caso de **BLAS CORREAS**, las víctimas habrían tenido una posibilidad de sobrevivir; y sobre todo, de no morir del espantoso, horrendo, cruel modo que terminaron sus vidas **SOL VIÑOLO** y **AGUSTÍN BURGOS**, víctimas de la masiva e inmediata destrucción de su estructura ósea y de casi todos sus órganos, conforme



surge de las constancias obrantes en autos.

TERCERO: Que esa forma objetiva, visible, y absolutamente evidente de conducir, con total y absoluto desprecio por la vida, la integridad física y hasta los bienes de terceros, **en modo alguno puede considerarse y merced a la fuerza de la costumbre, como una conducta temeraria o cualquier otra fórmula que describa un modo de lo que entendemos jurídicamente como culpa.** Porque en un hipotético caso de sustitución de los objetos utilizados para dar muerte, es decir de no haber matado **AMOEDO** con un automóvil y aún incluso, no habiendo usado un arma de fuego, sino un arma impropia, como por ejemplo un palo, un cuchillo de mesa o con cualquier otro objeto, para producir un resultado muerte, **jamás hubiera estado en duda que su conducta y su intención, objetivamente hablando, era claramente homicida.** Pero es merced a esa extraordinaria fuerza que ejercen los patrones culturales sobre las personas, **la que lleva siempre y sin lugar a la duda, a la fácil, aparentemente necesaria e ilógica asociación de un ilícito cometido con un vehículo, con lo que jurídicamente entendemos como culpa.** Y advertimos, además, que paradójicamente, esos patrones culturales están más instalados, en este caso en particular, en los integrantes del **Poder Judicial de Córdoba**, que, en los ciudadanos cordobeses, quienes interpretando correctamente los hechos han nominado lo ocurrido como, **“La masacre de la Circunvalación”**.

CUARTO: Que esta poderosa fuerza que ejercen los patrones culturales genera una enorme presión sobre los integrantes del Poder Judicial, que, desde hace años, y aún contra toda lógica, vienen fallando sin



advertir que es tan ilógico suponer a priori, que bajo ningún aspecto puede haber dolo en la conducta del conductor de un rodado, del mismo modo que podría significar suponer que en todo hecho en el que se utiliza necesariamente un arma propia, nunca podría ocurrir en un marco de la culpa. Pero esta ilógica tradición también tiene sus quiebres, y es justo decirlo, en algunos casos, el **Poder Judicial de Córdoba** ha sido jurídicamente pionero en permitir cambios. Relacionado a un hecho de otra naturaleza, pero con igual reclamo de sentido lógico por parte de la opinión pública, en los autos caratulados “**Insaurrealde Walter Manuel p.s.a. abuso sexual con acceso carnal calificado, etc.**” (SAC 9055601), caso conocido popularmente como “**SATHYA**”, la **Cámara Tercera en lo Criminal y Correccional de la ciudad de Córdoba**, y merced a la lucha de la familia y su letrada patrocinante la Dra. **DANIELA MORALES LEANZA**; a la difusión realizada en los medios de comunicación; y sobre todo a la visión del Fiscal de Cámara Dr. **MARCELO JOSÉ HIDALGO**, se logró una sentencia histórica, de honda repercusión social²³. Con una participación de la opinión pública mucho mayor, entendemos que la investigación llevada adelante por las muertes de **AGUSTÍN BURGOS** y **SOL VIÑOLO** y las gravísimas lesiones sufridas por **FERNANDA GUARDIA**, puedan llegar a convertirse en un caso líder no sólo a nivel local, sino también nacional -al igual que se convirtió el “**CASO SATHYA**”- si los funcionarios encargados del análisis jurídico en el juicio, se manejan conforme los principios de la lógica y la sana crítica racional, pero sobre todo, **si logran romper los lazos de la tradición y la costumbre**. Porque, entendemos, no es necesaria la inclusión legislativa de “Homicidio vial” para encuadrar correctamente éste hecho como doloso. Porque está muy claro, que la sola sanción legislativa no va a generar la



mágica aparición del dolo, que claramente ya existe. O, dicho de otro modo, la mera sanción de un tipo penal en ese sentido no generaría per se, la transmutación de la culpa en dolo, si es eso lo que se espera. Porque simple y sencillamente, y como en el caso examinado, el dolo anida claramente en la conducta llevada adelante por el imputado **ALAN AMOEDO**. Es más: en muchos siniestros viales como el que examinamos, el dolo homicida es tan claro y elocuente, que no se requiere en modo alguno de otro tipo penal. Tal vez, sólo lo necesitan quienes rehenes de la costumbre, mencionan la lógica como base de sus decisiones, pero incomprensiblemente, la hieren de muerte al inclinarse una y otra vez, y de una manera irracional e incomprensible, hacia la culpa.

Por todo lo anteriormente expuesto, nos encontramos en condiciones de afirmar que la conducta de **ALAN ALEJANDRO AMOEDO** fue claramente intencional; y que el resultado muerte no solamente se lo representó efectivamente, sino que todas las personas que fueron testigos de los momentos previos al hecho tomaron las medidas para alejarse de lo que claramente y objetivamente ya se proyectaba como lo que finalmente ocurrió. Que, una vez sucedido los hechos, de la instrucción surgió de manera clara y elocuente que se trató de un homicidio simple en un contexto vial; pero que merced a la fuerza de la costumbre y contra toda lógica, los operadores del Poder Judicial se dejaron llevar por el carril de la habitualidad judicial, sin advertir que tarde o temprano, el reclamo popular va a reencauzar, merced al grito de justicia, el sentido lógico de los hechos que los jueces y fiscales, aún no logran, no quieren o no se permiten ver.



Firmas

Miguel Angel Robles

Javier Francisco Genaro Chilo

Silvia González

Darío Fernández

María José Martínez

Gabriela Alejandra Homenuc

Antonella Sol Alberoni



NOTAS

1. <https://www.infobae.com/america/agencias/2021/05/17/prevision-meteorologica-el-tiempo-hoy-en-cordoba-17-de-mayo/>

2. <https://transitocordoba.com/2021/09/velocidad-maxima-circunvalacion-cordoba/>

En la página mencionada puede corroborarse que la velocidad máxima en dicha autopista urbana es de 110 km/hora.

3. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/5282323/20210408?busqueda=3&suplemento=1>

4. Se adjunta una tabla española que precisa datos en relación a los índices legales, variables según la legislación interna de cada país. Aclara no obstante los efectos, según sus fases: entre 2 y 3 g/l en sangre corresponde a lo que se denomina **BORRACHERA COMPLETA**, y menciona los siguientes efectos:

a. Deterioro muy grave de rendimiento psicomotor;

b. Visión muy borrosa; Descoordinación grave;

c. Confusión;

d. Estado de apatía y somnolencia

ALAN ALEJANDRO AMOEDO y según esta clasificación circulaba en un estado de **BORRACHERA COMPLETA**, con los síntomas y efectos antes mencionados, es decir que no tenía prácticamente ningún tipo de control sobre el rodado en el que conducía. Para ilustrar la gravedad de la situación, vemos que la inmediata siguiente fase se



denomina “**COMA**” (entre 3 y 5 g/l) y la que sigue a esta corresponde a “**MUERTE**” (más de 5 g/l).

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiql5uYyuz3AhXiuJUCHQ0mC98QFnoECAsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.euskadi.eus%2Fcontenidos%2Finformacion%2Falcool_consumo_responsable%2Fes_def%2Fadjuntos%2FLA%2520TASA%2520DE%2520ALCOHOLEMIA.pdf&usg=AOvVaw3ewx3YA3jl6h0QFS6f8nd0

En el mismo sentido la asociación **LUCHEMOS POR LA VIDA**, publica un informe dónde se da cuenta de que alrededor de 2,5 g/l de alcohol en sangre, el “**NIVEL DE DIFICULTAD PARA ACTUAR EN EL TRÁNSITO**” es “**CRÍTICO – NO PUEDE CONDUCIR**” ya que la psicomotricidad y capacidad de percepción y análisis de la realidad son prácticamente nulos o inexistentes. Que los efectos que se perciben en los individuos con este nivel de alcoholemia son:

- a. Ebriedad completa;**
- b. El individuo aparece como “narcotizado” y confuso.**
- c. Su conducta es imprevisible y le es imposible tomar decisiones con certeza**

Y aclara dicho informe que, según el MINISTERIO DE TRANSPORTE de FRANCIA, con 2 g/l de sangre, (inferior al índice de alcoholemia que tenía ALAN ALEJANDRO AMOEDO) el “RIESGO DE ACCIDENTE MORTAL” aumenta 80 veces (x80)



https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi0jtei0uz3AhV2uZUCHfAbC08QFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.luchemos.org.ar%2Frevistas%2Farticulos%2Frev31%2Fpag02.pdf&usg=AOvVaw2Uz2_hD9xT0FQj4ZQ33n5j

5. Resaltamos como de un extraordinario valor para un posterior análisis criminalístico y criminológico, la crónica realizada por el equipo periodístico de Canal 12 de Córdoba que fue asignado a cubrir el siniestro: tanto el trabajo de la cronista, detallando con precisión lo sucedido, como el trabajo del camarógrafo, tomando imágenes de extraordinario valor gráfico cuándo aún los vehículos no habían sido removidos, dan cuenta de la magnitud del hecho que estamos analizado. Al respecto, es de destacar el nivel de destrucción que se observa en el Suzuki Fun de color rojo, dónde se advierte con total claridad que la cantidad de energía cinética transferida a éste rodado, virtualmente, hizo desaparecer su parte posterior.

<https://www.youtube.com/watch?v=xWlvnQnsASc>

6. Cabe aclarar, que en la provincia de Córdoba rigen principalmente, dos leyes de tránsito: la **Ley 8560** y la **Ordenanza 9981**; la primera norma es la **Ley Provincial de Tránsito**, y la segunda normativa es el **Código de Tránsito Municipal de la Ciudad de Córdoba**. En ambos cuerpos legales se regula el **alcoholemia**, pero existe la diferencia que la ley tiene vigencia en las rutas, autovías y autopistas de la provincia, y la Ordenanza sólo en las calles de la Capital.

Al mismo tiempo, y de igual o mayor relevancia, es que ambas normas contemplan



distintos niveles permitidos en cuanto al alcoholemia. Por un lado, **el Código de Tránsito establece que el máximo nivel permitido de alcohol en sangre es de 0,4 g/l**. En tanto, **la Ley Provincial de Tránsito define como máximo de alcoholemia 0,0 g/l**.

Pero no queda ahí la situación, asimismo, en las rutas de la provincia el nivel de alcohol permitido mencionado anteriormente rige para todos los conductores, tanto particulares como profesionales. Sin embargo, la alcoholemia de la ciudad de Córdoba es sólo para automovilistas particulares, en el resto de los casos los conductores profesionales y motociclistas tienen 0,0g/l de nivel permitido.

<https://guia.transitocordoba.com/cuanto-es-el-nivel-de-alcoholemia-permitido-en-cordoba/>

7. Según la ley de Tránsito N°24.449, la banquina es la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, definida como una zona de detención por fuerza mayor o como una vía de escape en caso de emergencia. Según el artículo 48, está prohibido usarla como un carril más de circulación fuera de los casos de emergencia. A su vez, el artículo N°42 regula los adelantamientos y establece que sólo se puede pasar por la izquierda.

La ley prohíbe estacionar y detenerse en la banquina, así como su uso como zona de descanso, carga o descarga de bienes o pasajeros, fuera de cualquier situación que no sea de emergencia. Sólo pueden circular ambulancias, fuerzas de seguridad y bomberos, o bien vehículos particulares en caso de avería mecánica o de requerir asistencia inmediata.



<https://www.alertastransito.com/2021/04/cuando-se-debe-usar-la-banquina.html>

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/transporte-refuerza-controles-para-evitar-la-circulacion-indebida-por-banquinas>

Véase también, la interesante nota publicada en el matutino La Nación respecto de la peligros de circular por la banquina de manera antirreglamentaria

<https://www.lanacion.com.ar/autos/al-volante/circular-por-la-banquina-una-conducta-illegal-y-peligrosa-nid02042022/>

8. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj96Je92e73AhXyvZUCHVHFCscQFnoECDUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.volkswagen.com.ar%2Fidhub%2Fcontent%2Fdam%2Fonehub_pkw%2Fimporters%2Far%2Ftengo-un-volkswagen%2Fmanuales%2Fmanuales%2F2018%2FManual%2520Vento%25202018.pdf&usg=AOvVaw3IWkEpzuKaOqxKreOabyVQ

9. Al respecto, véase la primer imagen que ilustra la siguiente nota:

https://www.cadena3.com/noticia/siempre-juntos/reves-para-alan-amoedo-el-fiscal-pidio-dolo-eventual_325505

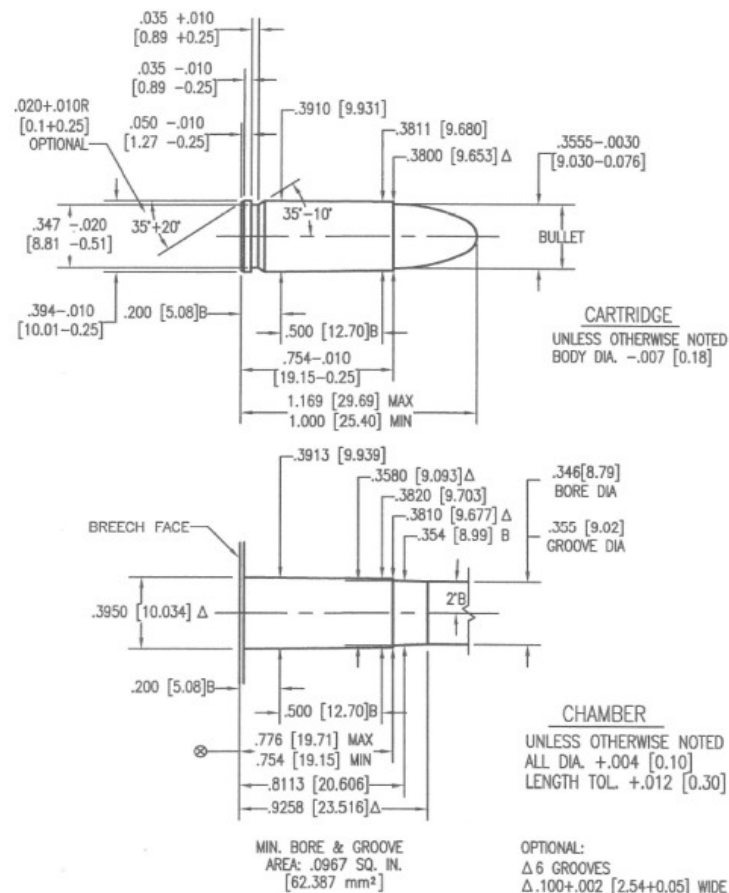
10. **El 9 × 19 mm Parabellum (abreviado como 9 mm, 9×19 mm o 9×19) es un cartucho para pistolas, subfusiles y carabinas diseñado por Georg Luger e introducido en 1902 para su pistola semiautomática Parabellum, y por esta razón, es designado como 9 mm Luger/9 mm Luger +P por SAAMI**

[Click HERE to return to the Table of Contents](#)

S A A M I
SPORTING ARMS AND AMMUNITION MANUFACTURERS' INSTITUTE, INC.
Since 1926

MAXIMUM CARTRIDGE / MINIMUM CHAMBER

9MM LUGER / 9MM LUGER +P



NOTE:
B=BASIC
[XX.XX]=MILLIMETERS
⊗ = HEADSPACE DIMENSION
Δ = REFERENCE DIMENSION
* DIMENSIONS ARE TO INTERSECTION OF LINES
ALL CALCULATIONS APPLY AT MAXIMUM
MATERIAL CONDITION (MMC)

COPYRIGHT © SPORTING ARMS AND AMMUNITION MANUFACTURERS' INSTITUTE, INC. ("SAAMI"). ALL RIGHTS RESERVED.
Reproduction, republication or redistribution of SAAMI technical drawings and data sheets in any manner, in whole or in part, without SAAMI's prior written consent is prohibited.

Bajo la norma STANAG 4090, es el cartucho estándar para las fuerzas de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte)



Bajo la norma STANAG 4090, es el cartucho estándar para las fuerzas de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte)

11. Respecto de las denominaciones, historización y linajes vinculados al calibre 9 mm, se recomienda la lectura de la excelente nota: “***Cuando decimos calibre 9 mm, ¿de qué cartucho hablamos? - 1º parte***”, firmada por el **Dr. Oscar Enrique Vanzetti**, especialista en lesionología médico-legal y con una extensa trayectoria en lesiones producidas por proyectiles de arma de fuego.

https://www.fullaventura.com/cuando-decimos-calibre-9-mm-de-que-cartucho-hablamos-1-parte_0_763.php

12. https://www.google.com/urlsa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwih8I_V_PP3AhUjjJUCHUizA9cQFnoECAEQAAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.fm.gob.ar%2Fdgfmwp16%2Fwp-content%2Fuploads%2F2016%2F09%2F1.pdf&usg=AOvVaw0XmJBoGkyZaab9Z9RB7Y3D

13. https://www.ecured.cu/Mortero_Ligero_de_60_mm_M224#Principales_Caracter.C3.ADsticas
<https://es.slideshare.net/isje/mortero-60-mm>

14. https://military-history.fandom.com/wiki/Rob_Furlong

15. [https://hmong.es/wiki/Craig_Harrison_\(sniper\)](https://hmong.es/wiki/Craig_Harrison_(sniper))

16. Como primera advertencia, la antropología social (no así la rama de la bioantropología) ha sido y es una disciplina marginal en el análisis de hechos de competencia judicial en Argentina. Por tal motivo es de profundo interés que en este caso en particular se haya apelado a su incorporación para participar del análisis de los



hechos objeto de estudio. Dicho esto, vale aclarar que no es tarea de la antropología hacer juicios de valor respecto de las acciones de lxs sujetxs, sino a partir de la observación y la descripción de los sucesos de público conocimiento o que surgen de una causa, brindar una explicación y acercar a la comprensión de lxs potenciales lectorxs de **¿porqué lxs personxs hacen lo que hacen?** como pregunta transversal en los estudios antropológicos y etnográficos. ¿Cómo explicar o comprender la concatenación de hechos desencadenados por el accionar de ALAN ALEJANDRO AMOEDO (AAA)? Como insumo apelamos a la categoría analítica “**hecho social**” de Émile Durkheim: *“es un hecho social toda manera de hacer, fijada o no, susceptible de ejercer sobre el individuo una coacción exterior; o bien, incluso: que es general en la extensión de una sociedad dada al mismo tiempo que tiene una existencia propia, independientemente de sus manifestaciones individuales.”* (Durkheim, 2006). Utilizamos esta categoría analítica para definir a la **interacción vial** dentro del anillo de circunvalación (en particular) en el cual interactúan conductores con diferentes niveles de experticia en la conducción técnica de un vehículo, pero cuyo comportamiento y conducta está normada bajo un código vial (corpus legal normativo de tránsito). En este sentido la norma opera como código explícito que regula el comportamiento vial de las personas que guían un vehículo, en movimiento o detenido según las circunstancias lo requieren. Si colocamos al imputado y a las víctimas en ese escenario se infiere a partir de los testimonios citados que AAA presentaba conductas impropias y fuera de la norma que lo ubican en primer lugar como infractor quebrantando su cumplimiento (conducir totalmente intoxicado; abandonar aparentemente el volante para tomar con una de sus manos una botella con contenido alcohólico y beber de ella; exceder el



límite de velocidad máxima en la arteria involucrada; sobrepasar vehículos sin mantener una distancia prudencial; utilizar la banquina para desplazarse -entendiendo que lo hizo para no tener a su paso vehículos que lo obstaculizaran en su raid.) Es decir, **en su visión de los hechos las víctimas eran sólo un obstáculo en su desplazamiento**, sumada a las características ya mencionadas en el apartado indicado referido a las condiciones técnicas del vehículo involucrado en los hechos. Por otro lado, quienes resultaron víctimas fatales y la víctima sobreviviente al advertir un desperfecto mecánico en su rodado, siguiendo la norma, abandonaron la arteria de circulación para alojarse en el espacio “banquina”, exclusivo para detener la marcha de manera permanente sin ocluir el paso y esperar la asistencia, como así también quien había acudido al lugar en su auxilio. Esta mínima comparación de la circunstancia convocante **ejemplifica el comportamiento en paralelo de las partes actantes en el siniestro**, desconociendo el grado de pericia (se sobre entiende que ambos estaban habilitados con registros de conducir) de cada uno de los conductores, pero apegándonos a quiénes tuvieron una conducta normada (legal y aceptada) que se condice con los códigos viales, es simple inferir de quién ha sido la responsabilidad que resultó en el fatal desenlace. Ubicando a nuestra sociedad dentro del espectro de las sociedades complejas cuyos ciudadanos indefectiblemente encuentran en su vida cotidiana mecanismos de control colectivos y de autocontrol que apuntan a reducir el conflicto, la normativa opera como reguladora del comportamiento individual y colectivo generando responsabilidades, derechos y obligaciones, por ejemplo, asumidas en el simple acto burocrático de tramitar un registro de conducir, obtenerlo y hacer uso de este. Esto implica una **reciprocidad**, tal lo formula W. Malinowski. Es en el carácter



jurídico de las relaciones sociales, dónde víctimas e imputado se encuentran dentro de una misma estructura social, no sólo por ser ciudadanxs libres dentro de un territorio común, sino porque en la circunstancia que se vinculan compartían el conocimiento de la normativa reguladora siendo conductores habilitadxs, ajustándose (supuestamente) a derecho: *“Las reglas jurídicas destacan del resto por el hecho de que están consideradas como obligaciones de una persona y derechos de otra. No están sancionadas por una mera razón psicológica, sino por una definida maquinaria social de poderosa fuerza obligatoria que, como sabemos, **está basada en la dependencia mutua y se expresa en un sistema equivalente de servicios recíprocos lo mismo que en la combinación de tales derechos con lazos de relación múltiple.**”* (Malinowski, 1926).

Retomando el propósito inicial de no impartir juicios de valor respecto de las acciones individuales sino procurar comprenderlas, se concluye entonces y a partir de la información a la que se tuvo acceso, que quien figura como imputado, de manera conciente, deliberada y voluntaria, lesionó la normativa vial (una víctima sin cuerpo material) cuyos efectos, como una ráfaga expansiva, se toparon con un obstáculo material, lxs cuerpxs de las víctimas fatales, el de la víctima sobreviviente y los rodados en los que ellxs se conducían.

17. <https://www.justiciacordoba.gob.ar/justiciacordoba/inicio/indexDetalle.aspx?codNovedad=32755>

18. Una rama de la Criminología que se encarga del estudio y prevención de los delitos vinculados a la seguridad vial y a la resolución de los conflictos que surgen tras este tipo de siniestros, es la **Criminología vial**. CRIMINA (<http://crimina.es/sobre->



[crimina](#)), es un centro de producción científica dependiente de la Universidad Miguel Hernández, ubicada en la ciudad de Elche, España; y está dedicado a la investigación aplicada y a la formación de profesionales en materia de análisis, prevención y tratamiento de personas que transgreden la ley. Está integrado por un equipo multidisciplinar compuesto por juristas, criminólogos, psicólogos, sociólogos, filósofos y otros profesionales de la seguridad, que realizan investigación científica especializada en criminología aplicada a la prevención de delitos y al tratamiento de personas que han transgredido la ley. Este grupo de profesionales, basándose en un examen analítico de una considerable cantidad de casos de siniestros viales, elaboró **tres diferentes perfiles** para los conductores infractores. Ellos son:

a. Reincidentes

b. Antisociales

c. Ocasionales

Se observa que cada perfil se encuentra asociado a variables diferentes; **el primero (reincidentes)** está relacionado al consumo y abuso de alcohol u otras sustancias, lo cual se encuentra a su vez, estrechamente vinculado a conductas infractoras viales que son reiteradas y habituales. El **segundo (antisociales)** está relacionado a un estilo de conducción agresiva, vinculada a características de personalidad antisocial. Y por último el perfil de Infractores **ocasionales** se vincula a factores situacionales y meramente circunstanciales en la conducción de rodados.

Tanto el primer perfil (**Reincidentes**) como el segundo (**Antisociales**) suelen en ocasiones confluir en ciertos hechos de particular gravedad, en un único y mismo perfil de conductor infractor.



Según Vicente Garrido Genovés (2006), al hablar sobre la violencia vial, hay personas que mantienen *“una clara conducta temeraria e imprudente, debido a sus características psicológicas”*. El criminólogo consideró que *“existe un núcleo duro de sujetos, con un desprecio evidente hacia la vida de los demás y un deseo de agresión permanente”*.

El perfil de este tipo de conductores ***“corresponde mucho con el del delincuente reincidente”***, afirma Garrido. Precisa que *“se trata de un individuo con el ego hinchado, un narcisista y con tendencia a no empatizar con las conductas de los demás”*. Pero, además, ***“tiene amor al riesgo y le encanta la transgresión”***.

Cuando se encuentra al volante puede estar enojado y se siente con derechos a actos de violencia porque, entre otras cosas **no adapta su conducción a las necesidades de la vía**. Garrido aseguró que los automovilistas del “núcleo duro” son crónicamente sancionados, sin un registro de lo que socialmente implica la sanción en sí, es decir, un llamado de atención para que se respete las normas de tránsito en primer lugar, sino lo que está detrás de ellas, que es la sociedad toda. Y perfilando a este tipo de infractores, refiere que **“suele ser gente joven, generalmente varones, que encuentra en el auto su forma de expresarse”**.

Por tal motivo nos encontramos en condiciones de afirmar que, en materia de siniestralidad vial, y conforme el abordaje que se realiza desde la Criminología, una persona que sabiendo que sus actos pueden traer graves consecuencias personales, sociales y patrimoniales, y aun así, no cesa en sus acciones, muestra un perfil totalmente apático, desidioso e irrespetuoso de la vida propia, pero sobre todo de la ajena. Y entendemos, no es que no se represente un eventual resultado dañoso para él



y para terceros, sino que clara y objetivamente se lo representa y desprecia una y otra vez ese resultado, con total impunidad. Justamente es esa impunidad, la repetición de hechos sin sanción alguna, lo que refuerza y hasta promueve esa conducta claramente antisocial que habitualmente concluye con la muerte de las víctimas en los mal llamados “accidentes de tránsito”.

19. En honor a las tres víctimas del presente caso, esperamos, que luego de la publicación del presente informe, el Ministerio Público Fiscal de Córdoba (MPF) revea la situación y nomine nuevamente las oficinas mencionadas y cualquier otra existente dentro de su órbita y del Poder Judicial de Córdoba, que confundan los términos “accidente” con “sinistro”.

20. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjv6MaT2N73AhUYspUCHQonBxUQFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.argentina.gob.ar%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fglosario_de_terminos_seguridad_vial.pdf&usg=AOvVaw0I7v4oRVYqRt8GC9NClurQ

21. <https://www.youtube.com/shorts/A7QpuW9GEoE>

22. <https://www.justiciacordoba.gob.ar/justiciacordoba/inicio/indexDetalle.aspx?codNovedad=32795>

23. <https://justiciacordoba.gob.ar/justiciacordoba/Inicio/indexDetalle.aspx?codNovedad=32471>



BIBLIOGRAFÍA

- Burns, Karen Ramey, ***Manual de antropología Forense***. Segunda Edición. Ediciones Bellaterra; Barcelona, España, 2008.
- Campbell, K., ***Energy Basis for Collision Severity***, SAE Technical Paper 740565, 1974.
- Carballo, Hugo Alberto; Defagot, Luis María; Spitale, Luis Santos, ***Pericia interdisciplinaria: mecánica, médica y accidentológica***. Primera edición. El Galeno Libros Editorial; Córdoba, Argentina, 2014.
- Chiviló, Darío Raúl, ***Manual pericial de balística y armamento – Para peritos, Poder Judicial, Fuerzas Armadas, de Seguridad y Policiales***. Primera edición. Editorial García Alonso; Buenos Aires, Argentina, 2008.
- Domenech, Abel A., ***Manual Argentino de Recarga – Cartuchos metálicos – Arma larga y corta***. Segunda edición. Magnum Ediciones; Buenos Aires, Argentina, 2020.
- Durkheim, É. (2006). ***Las Reglas del Método Sociológico*** (1era ed.). Buenos Aires, Argentina: Losada. Recuperado en Mayo de 2022.
- Harris, Marvin. ***Introducción a la Antropología General***. Séptima edición, cuarta reimpresión. Alianza Editorial. Madrid, España, 2013.
- Lazzarino, Carlos (h); Lazzarino Carlos, ***Lesiones por proyectil de Arma de Fuego***, Editorial Tribunales; Buenos Aires, Argentina, 2018.
- Locles, Roberto Jorge, ***Tratado de balística – Tomo 2***. Primera edición. Ediciones La Rocca. Buenos Aires, Argentina, 2005.



- Locles, Roberto Jorge, ***Balística y Pericia***. Segunda Edición, primera reimpresión. Ediciones La Rocca. Buenos Aires, Argentina, 2006.
- Locles, Roberto Jorge, ***Tratado de balística – Tomo 3***. Primera edición. Ediciones La Rocca. Buenos Aires, 2009.
- Locles, Roberto Jorge, ***Tratado de balística – Tomo 4***. Primera edición. Ediciones La Rocca. Buenos Aires, Argentina, 2012.
- Locles, Roberto Jorge, ***Tratado de balística – Tomo 1***. Primera edición, segunda reimpresión. Ediciones La Rocca. Buenos Aires, Argentina, 2014.
- Malinowski, B. (1926). ***Crimen y Costumbre en la Sociedad Salvaje***. (J. Alier, Trad.) Thalassa. Recuperado en Mayo de 2022
- Mchenry, R: ***A comparison of results obtained with different analytical techniques for reconstruction of highway accidents***, Detroit Michigan, EEUU, 1975.
- Reverte Coma, José M. ***Antropología Forense***, Segunda edición. Centro de Publicaciones – Secretaría General Técnica – Ministerio de Justicia de España. Madrid, España, 1999.
- Salud, O. P. O. ***La velocidad y los siniestros viales***. Organización Panamericana de la Salud, Washington D.C, EEUU, 2017.
- Sánchez Martí, J: ***Aplicación de los cálculos de velocidad a la reconstrucción de accidentes. El informe pericial***, Editorial Club Universitario, Alicante, España, 2015.