

EL DELITO DE ATENTADO CONTRA VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN

The crime of throwing rocks and other objects at vehicles

*José Luis Guzmán Dalbora**

Resumen: El artículo realiza un breve estudio histórico, comparativo, dogmático y criminológico de un delito que existe en algunos países del mundo, introducido a la legislación chilena en 2007. Destaca que en su forma local es un ataque peligroso para la salud y vida de las personas, no contra la seguridad en la circulación por las carreteras, a la vez que argumenta cómo la incorporación de esta figura revela la falta de política criminal y la ignorancia de la psicología de la juventud en los cuerpos legisladores chilenos.

Palabras clave: delitos de tránsito, seguridad pública, delitos de peligro, criminología de la juventud.

Abstract: The article makes a brief historical, comparative, dogmatic and criminological study of a crime that exists in some countries around the world, which it was introduced to the Chilean legislation in 2007. The author notes that in this version is a dangerous attack for life and health of individuals, not against traffic safety on the roads. In addition, the author explains why the inclusion of this crime reveals the lack of criminal policy and the ignorance of the psychology of Youth in Chilean legislators.

Keywords: traffic offenses, public security, the danger in Criminal Law, criminology of youth.

1. Origen del delito en el Código Penal chileno

El delito de atentado contra vehículos en circulación fue introducido a la Ley número 18.290, de 7 de febrero de 1984, sobre tránsito, por la Ley número 20.149, de 23 de enero de 2007.

Con esta cristalizó una moción presentada en octubre de 2004 por un grupo de diputados. Su proyecto adujo como fundamento la frecuencia con que individuos desconocidos arrojan piedras contra automóviles que circulan por las

* Profesor titular de Derecho Penal y de Introducción a la Filosofía jurídica y moral en la Universidad de Valparaíso. Agradezco la colaboración que me prestó el profesor ayudante de la Universidad de Valparaíso y doctorando en Derecho en la Universidad de Trento, Juan Pablo Castillo Morales, en la selección de parte significativa de la bibliografía italiana citada en este trabajo. Esta versión corresponde a la escrituración de una ponencia que el autor expuso en el Seminario «Derecho penal y tráfico vehicular», realizado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile los días 24 y 25 de mayo de 2016. Correo electrónico: joseluis.guzman@uv.cl

carreteras del país, “lo que en varios casos ha producido daños y, sobre todo, lesiones graves o gravísimas en las personas transportadas en su interior”¹ y que el acto de apedrearlos sin causar daño a terceros quedaba impune según la legislación, pese al peligro de la conducta para la integridad de los pasajeros y la seguridad del tránsito público, “que se ve obviamente amenazada por la reacción que puede tener el conductor del vehículo que sufre el atentado”.² Propusieron, pues, incorporar a la Ley de tránsito un delito de peligro con que colmar el vacío legal, tomando como modelo la Ley general sobre ferrocarriles, cuyo texto “definitivo” fijó el Decreto número 1.157 del Ministerio de Fomento el 16 de septiembre de 1931, en particular, el artículo 117 bis, agregado por el artículo único de la Ley número 18.021, de 28 de agosto de 1981.³ Esta reforma, a su turno, también se debió a la noticia de personas que en aquella época habrían lanzado piedras a convoyes en marcha a lo largo de las líneas que cruzan el sur. Todavía hoy la disposición sanciona con la pena de presidio menor en su grado mínimo a *quien “atentare contra el material rodante ferroviario, apedreándolo o arrojándole objetos inflamables o por cualquier otro medio semejante no previsto en los artículos anteriores”,* pena que aumenta si a consecuencia del atentado se causare la muerte de una persona cuya presencia allí el autor pudo prever o bien quedare el paciente mutilado o lesionado de gravedad.⁴

El proyecto de 2004 se tramitó sin audiencias públicas ni, por ende, oírse la opinión de especialistas.⁵ Tampoco hubo disidencias significativas en la cámara baja. Con pocas reformas, alguna surgida durante la discusión en el hemiciclo de la cámara y otra en el Senado se lo aprobó con el siguiente tenor, el mismo que se impuso al nuevo artículo 196 H de la Ley 18.290, que transcribimos para comodidad del lector:

Artículo 196 H: *El que atentare contra un vehículo motorizado en circulación, apedreándolo o arrojándole otros objetos contundentes o inflamables o por cualquier otro medio semejante, será castigado con la pena de presidio menor en su grado mínimo.*

¹ *Historia de la Ley número 20.149, que sanciona como delito el atentado a pedradas o de otra forma similar a vehículos en marcha*, documento preparado por la Biblioteca del Congreso Nacional, Valparaíso, enero de 2017, pág. 4.

² Ídem, pág. 5.

³ No deja de ser curioso que la última reforma a la Ley de ferrocarriles, obra de la dictadura militar que tiranizó Chile de 1973 a 1990, incida en un documento promulgado por otro dictador cincuenta años antes, el general Carlos Ibáñez del Campo, candidato único de las elecciones de julio de 1927 y caído en 1931, también un mes de julio. La fecha de promulgación del Decreto 1.157 es el 13 de julio, trece días antes de que «El Caballo» abandonase el país.

⁴ No conocemos bibliografía al respecto aparte de la escueta nota que dedica al artículo 117 bis Labatut (1983: 121-122).

⁵ Salvo la del desaparecido profesor Juan Bustos Ramírez, quien era a la sazón miembro de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia de la Cámara de Diputados. Bustos lo respaldó, pero también intervino decisivamente en algunos cambios de cierta importancia.

*Si a consecuencias del atentado se causare la muerte o se lesionare a alguna persona, se aplicarán las penas señaladas al delito de que se trate, aumentadas en un grado.
Si sólo se produjeren daños en las cosas, se aplicará la pena del inciso primero, aumentada en un grado.*

En la discusión los diputados insistieron en que la necesidad de reprimir las conductas del inciso primero y, más severamente las descritas en los incisos segundo y tercero, respondía a la “alarma pública” suscitada por la continua ocurrencia de las lapidaciones. Antes, empero, en la exposición de motivos del proyecto, los proponentes aseguraron que este delito entregaría un instrumento jurídico a la justicia y a la policía para evitar, o por lo menos reducir, tales situaciones.⁶ Desgraciadamente no fueron aportados antecedentes estadísticos que avalasen la dimensión cuantitativa de los ataques ni elementos objetivos que diesen algún asidero al hipotético sobresalto social, carencia tanto más preocupante cuanto que el argumento de la alarma pública, favorito de los partidarios de la prevención general, suele escamotearnos apreciaciones irracionales y arbitrarias, no muy distintas del pretexto idealista de la defensa del ordenamiento jurídico como necesidad de la pena (Dolcini, 1979: 229).

No obstante en este caso el argumento poseía una base real. Los apedreos de automóviles se hicieron conocidos en la última década del siglo XX, primero en algunas carreteras extraurbanas y, más tarde, en las autopistas que circundan o atraviesan la capital. Ciertos ataques dejaron víctimas gravemente heridas, incluso muertos, como la lamentable vicisitud de Andrea Urrejola Montenegro, quien fallece en marzo de 2012 a raíz del golpe que recibió el automóvil en que se trasladaba con su familia por la autopista que une las ciudades de Rancagua y Santiago. La fecha de este evento y la entidad de sus consecuencias son un mentís rotundo del efecto preventivo que se dijo lograría la reforma ultimada en 2007. Es más, el propio año 2012 el Ministerio de Obras Públicas informó de 229 ataques cometidos en autopistas y rutas entregadas en concesión de explotación a empresas viales.⁷ Sabemos que las agresiones continuarían aún así como que los autores, cuando se consigue identificarlos, son niños o adolescentes que en ocasiones dejan caer o lanzan desde puentes, pasarelas y otras obras aledañas a las autopistas, piedras y escombros de cierto peso, incluso de varios kilos.

En momento alguno el proyecto tuvo en cuenta esta circunstancia subjetiva. Tampoco se sopesó el valor criminológico del lugar de comisión, carreteras cerradas donde la autoridad pública permite que los coches circulen a gran velocidad y cuya gestión confía a particulares, confrontado con una de las características de la delincuencia juvenil, cuyas manifestaciones vandálicas están

⁶ *Historia de la Ley número 20.149, que sanciona como delito el atentado a pedradas o de otra forma similar a vehículos en marcha*, cit., cfr. págs. 13 y 4, respectivamente.

⁷ Información proporcionada por el servicio de prensa del Ministerio de Obras Públicas, <http://www.mop.cl/Prensa/Paginas/DetalleNoticiaSecundariaMp.aspx?item=1176>, consultado el 1 de mayo de 2016.

asociadas impremeditadamente en la mente del infractor con la necesidad de experimentar mediante el juego.⁸ Como inconsciente es el impulso que subyace a la descarga motora, también inexplicables parecen a primera vista los productos de una violencia gratuita, despropositada y hedonista, que a veces guarda vínculos con procesos de formación reactiva (Cohen, 1981: 141-144 y 214). Tanto menos se consideró que estas cosas vienen sucediendo hace algunas décadas en otros países por la creciente motorización de las sociedades, que ofrece a los jóvenes un atractivo medio de ejecución y objeto material para sus necias jugarretas.⁹

Sea de ello lo que fuere, no hay motivo para acariciar la esperanza de que el nuevo delito contribuirá a disminuirlas. Como siempre la ayuda llegará de los substitutivos penales. La jurisprudencia civil ha condenado en varias oportunidades a las empresas concesionarias de las autopistas por no adoptar todas las medidas indispensables para que el tránsito en ellas se realice como manda la ley, esto es, “*en condiciones de absoluta normalidad*”, lo que obliga al empresario a suprimir “*las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras*” (artículo 23, número 2, letra “b”, del Decreto con Fuerza de Ley número 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, según el texto refundido, coordinado y sistematizado que le señaló el Decreto número 900, de 31 de octubre de 1996, del mismo Ministerio) (Díez, 2012 :121-156 y 151-152). Enrejar las pasarelas o puentes peatonales que cruzan las carreteras sale más barato que pagar cuantiosas indemnizaciones de perjuicios y, en todo caso, ahorra vidas que antaño se perdió por la negligencia de los titulares de la concesión.

El delito fue insertado deliberadamente en la Ley de Tránsito, no en el Código Penal, por cuanto tendría “directa relación con la seguridad del tránsito público y especialmente de las personas y vehículos que utilizan la vía pública para trasladarse”.¹⁰ Sin embargo para la criminología este no es un delito de tránsito. Las infracciones de tráfico, en la nomenclatura europea, se distinguen porque en principio cualquiera persona, no solo las etiquetadas como delincuentes, pueden convertirse en autores y porque evidencian un fenómeno de masas al que presta estímulo que el objeto de la conducta lesiva es un adversario anónimo (Kaiser, 1979: 28, 35, 44, 53-55 y 95-96). Sus agentes son conductores y otras personas que participan en la circulación de vehículos, no un sujeto enteramente ajeno como el

⁸ En efecto, el furor absurdo por destruir es típico de jóvenes varones entre 10 y 16 años de edad, atraviesa sin excepción los segmentos sociales y expresa generalmente un dispendio experimental de fuerzas. Por lo demás, en el origen de todos los juegos yace el experimento, que tratándose de los muchachos es una prueba que la vida les pone antes de darlos efectivamente por terminados. Cfr. Von Hentig (1972: 156-158).

⁹ Cfr. Middendorff (1964: 85). Si hemos de creer a los escasos datos que se posee de los infractores chilenos, coinciden con la franja etaria en que se concentra el vandalismo juvenil en el extranjero, hasta los catorce años. De estos y otros hechos vandálicos (contra edificios, parques y jardines públicos, escuelas, iglesias, etc.), los niños suelen responder que no saben bien por qué actuaron, salvo para pasar el rato o porque otros también los hacían. Ídem, cfr. págs. 86 y 89.

¹⁰ *Historia de la Ley número 20.149, que sanciona como delito el atentado a pedradas o de otra forma similar a vehículos en marcha*, cit., pág. 6.

mozalbetes que gusta de lapidarlos. Ahora bien, si para la criminología los delitos de tránsito son harina de otro costal,¹¹ la dogmática penal puede hacer tesoro de la colocación que se asignó al delito, como diremos en su hora, siquiera abordará el problema del bien ofendido y el carácter de su tutela con entera independencia de dicho emplazamiento.¹²

2. Su regulación en la legislación comparada

Dado que el pésimo hábito de arrojar piedras contra vehículos en marcha se ha observado donde quiera hay autopistas iguales o mejores que las chilenas, no sorprende que el delito esté previsto en no pocos países, por ejemplo Inglaterra, Estados Unidos de Norteamérica, Australia, Nueva Zelandia y otros del mundo anglosajón, donde recibe el nombre de *throwing rocks and other objects at vehicles* (lanzamiento de rocas y otros objetos a vehículos).¹³

En lo que hace a la cultura jurídica iberoamericana, comparable al derecho chileno hasta la Ley 20.149 era el Código Penal argentino, cuyo artículo 193 castiga con prisión de un mes a un año, “*si el hecho no importare un delito más severamente penado*”, al que “*arrojare cuerpos contundentes o proyectiles contra un tren o tranvía en marcha*”. El delito es uno de los que ofenden la seguridad de los medios de transporte y de comunicación y está inserto en el título VII del libro segundo, que reúne los actos punibles contra la seguridad pública, ordenación a la que se pliega la doctrina en su estudio de tales fechorías.¹⁴ La influencia italiana es aún más visible en el código del Brasil. Uno de sus delitos contra la incolumidad pública, en el título VIII de la parte especial el *arremesso de projétil*, lo perpetra quien arroja un proyectil contra un vehículo en movimiento destinado al transporte público por tierra, agua o aire. La pena, detención de uno a seis meses, se eleva a dos años si resulta una lesión corporal, aumentando en un tercio la asignada al homicidio de producirse la muerte de una persona (artículo 264). Como sus colegas argentinos los penalistas brasileños comparten la decisión legal de adscribir la infracción a la seguridad pública.¹⁵

¹¹ Véase Serrano y Realpe (2015: 55-56), quienes previenen sobre las confusiones de que son pródigas las concepciones amplias de los delitos en el tránsito viario. Según ellas, el “portonazo” santiaguino –pásenos el voquible difundido por la iletrada prensa local–, un vulgar robo, sería también un delito de tránsito.

¹² En efecto, tampoco para la Dogmática el que nos aprestamos a examinar es un delito de tránsito. Éstos se inscriben en el círculo de acciones peligrosas usualmente permitidas en la medida que se ejecuten cumpliendo las reglas técnicas que les son aplicables, como un riesgo tolerado o consentido. Nada de ello existe en tirar piedras a los coches. Cfr. Welzel (2004: 58-113 y 89-90).

¹³ Algún ordenamiento de esta familia jurídica incluye los navíos, como el *Crimes Act* número 1900, artículo 49 A, del Estado australiano de Nueva Gales del Sur.

¹⁴ También para la figura en cuestión. Cfr. Donna (2002: 159).

¹⁵ Solo que entendida con mayor amplitud que en la fuente italiana. En Brasil se concibe la incolumidad pública como la seguridad de todos los ciudadanos o de un número en principio

De Europa el texto más conocido e influyente sobre el particular es el código italiano. En el extenso catálogo de tipos que describen ofensas de la incolumidad pública a que el código dedica todo el título VI del libro II, tropezamos con unos atentados contra la seguridad de los medios de transporte complementarios de los delitos de naufragio, hundimiento de naves, desastre aéreo y desastre ferroviario (artículos 428 a 431). Las figuras de recogida son generar por cualesquiera otros medios un peligro para la seguridad de los transportes públicos por tierra, agua o aire y, la otra, una modalidad específica consistente en “*lanzar cuerpos contundentes o proyectiles contra vehículos en movimiento, destinados al transporte público por tierra, agua o aire*”. La pena de esta, reclusión de tres meses a dos años, se agrava de tres a diez años si del hecho deriva un desastre (artículo 432). En el país existe cabal conciencia de la inaplicabilidad de este supuesto a los atentados contra vehículos de transporte particular, que como en Chile comenzaron a proliferar en los años noventa del siglo XX, siquiera ninguno de los proyectos legislativos que pretendieron ampliar el delito ha dado fruto hasta el momento.¹⁶ Esto aparte, la discusión doctrinal sobre el bien jurídico que interesa en él, así como en todos los que el código incardina bajo la rúbrica “incolumidad pública” es mucho más rica y articulada que en América, según diremos pronto.

Finalmente uno de los crímenes contra la seguridad de las comunicaciones del código portugués (capítulo IV, título IV, del libro II) lo perpetra quien arroja un proyectil contra vehículos en movimiento, de transporte por aire, mar o tierra, que se pena con prisión hasta seis meses o multa, “*si no le cupiere pena más grave en virtud de otra disposición legal*” (artículo 293).

Registremos que los ordenamientos mencionados, al igual que otros que carecen de esta previsión especial, cuentan con hipótesis genéricas de lesión o peligro contra la seguridad pública o de los medios de transporte, algunas sospechosamente abiertas, como el artículo 280 del código del Perú.¹⁷ No falta la folklórica tipificación de disparar un arma de fuego contra vehículo en que se hallen una o más personas, del artículo 356 del código colombiano que se nos ofrece como delito de peligro común, aunque evoca más bien ese delito de peligro concreto, una verdadera tentativa de otros delitos, que existió antaño en España, Cuba y México y se lee aún hoy en el cuerpo penal de la Argentina.¹⁸

indeterminado de personas frente a riesgos contra su vida, salud y patrimonio. Cfr. Frago (1989: 159 y 188).

¹⁶ Cfr. Gargani (2008: 399) y la extensa descripción del problema, los casos jurisprudenciales y proyectos presentados de Corbetta (2003: 528-532).

¹⁷ “*El que, a sabiendas, ejecutare cualquier acto que pone en peligro la seguridad de naves, aeronaves, construcciones flotantes o de cualquier otro medio de transporte colectivo o de comunicación destinado al uso público...*”.

¹⁸ Artículo 104, que tipifica el hecho de disparar un arma de fuego contra una persona sin hierirla. Sobre el panorama del delito de disparo de arma de fuego y sus problemas, Jiménez de Asúa (1970: 934-939).

Chile ha permanecido relativamente libre de esta lacra. Las faltas del artículo 496, números 12 (disparar armas de fuego, cohetes, petardos u otros proyectiles dentro de las poblaciones) y 26 (tirar piedras u otros objetos arrojados en parajes públicos, con riesgo de los transeúntes, o a las casas o

3. Objeto jurídico y carácter de la tutela

La naturaleza del bien jurídico y su pertenencia a algún titular son problemas que la doctrina foránea resuelve generalmente a favor de aquello que en la nomenclatura vernácula se llama seguridad pública, un objeto valorado de adscripción social, de la sociedad indiscriminadamente considerada, que en la terminología política correspondería a la sociedad civil.¹⁹

Así y todo en el país que lo bautizó como incolumidad pública, Italia,²⁰ la relación de este y otros supuestos fácticos del código de 1930 con dicho objeto de tutela dista de ser pacífica. Los autores antiguos, miembros en su mayoría de la Escuela técnico-jurídica, vieron en la incolumidad pública una categoría autónoma y cualitativamente diferente de la seguridad de los individuos, como en la clásica definición de Vincenzo Manzini (1946: 222): “conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico, que constituyen la seguridad de la vida, la integridad personal y la salud como bienes de todos y cada cual, independientemente de su pertenencia a personas determinadas”. Contra esta concepción, de regusto autoritario, se yerguen en nuestro tiempo interpretaciones que no cancelan al individuo perdiéndole en un conglomerado amorfo. Una de ellas postula que la incolumidad pública sería simplemente una síntesis o abstracción conceptual de la vida, salud e integridad corporal de personas concretas, por más que no se las pueda determinar numéricamente con anticipación. Según esto no se trata de un bien supraindividual, sino del reflejo típico de una técnica legislativa que adelanta la protección penal del hombre frente a un peligro común y de potencia expansiva, de suerte que no se convierta en blanco particular de la conducta peligrosa. Nuestro delito se inscribiría en semejantes tipificaciones de un riesgo común que atañe a la seguridad de los sujetos, no de la colectividad, en lo que se subraya, por cierto que la indeterminación de la extensión numérica de las potenciales víctimas, propia de los atentados contra la incolumidad pública, queda ceñida aquí a los conductores y pasajeros de los medios de transporte (Fiandaca y Musco, 1988: 368 y 380). Algunas décadas atrás gozó de cierto predicamento la tesis del hecho pluriofensivo, nativa del realismo jurídico de Francesco Antolisei (1986: 514-515), en cuyo sentir los delitos contra la incolumidad pública ofenden tanto esta como los intereses

edificios en perjuicio de éstos o con peligro de las personas) del Código Penal no son tentativas de homicidio o lesiones, sino contravenciones de la seguridad pública. El delito de disparo de arma de fuego realizado en, desde o hacia vías, edificios, medios de transporte e instalaciones públicos, agregado como artículo 14 D (inciso cuarto) por la tenebrosa Ley número 20.813, de 6 de febrero de 2015, a la de suyo draconiana Ley número 17.798, sobre Control de armas, suponiendo que posea un objeto de tutela, se inscribe en los actos de lesión del orden público.

¹⁹ Sin embargo, no es conveniente el empleo penal de esta designación por las grandes dudas de la filosofía política a la hora de definir la comunidad no estatal o esfera de relaciones sociales no políticas. Cfr. Bobbio (1999: 39-45).

²⁰ La palabra incolumidad proviene de la voz latina *columen*, que designa el puntal aplicado a las casas romanas que amenazaban ruina. Incólume, pues, era la habitación segura. La raíz indoeuropea la emparenta con los términos calamidad y golpe. Cfr. Gómez de Silva (2009: 372) y Roberts y Pastor (2005: 78).

individuales que son lesionados o puestos en peligro por la acción. El orden de los elementos de la teoría del célebre profesor de Turín es invertido hoy por los penalistas que piensan que estos maleficios implican una anticipación de la tutela del individuo y, adicionalmente, la protección de todos los ciudadanos en su sentimiento de seguridad, la lesión del cual se correspondería con el daño mediato en el sistema de Francesco Carrara.²¹

Las insuficiencias del código chileno y la radical disgregación de la legislación especial en la materia dificultan la solución del crucial problema. Es verdad que en uno y otra es dable reconocer genuinos ataques contra la seguridad pública. En el Código Penal asumen dicho papel los anticuados delitos sobre ferrocarriles, telégrafos y conductores de correspondencia y los más recientes de falsa alarma de incendio, emergencia o calamidad pública e impedimento u obstaculización del combate de calamidades o desgracias peligrosas para la seguridad de las personas (artículos 323 a 341, 268 bis y 269, inciso segundo). En la legislación especial sobresalen los supuestos tipificados en los artículos 213 (interrupción maliciosa del servicio eléctrico) del Decreto con Fuerza de Ley número 4, de 5 de febrero de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley número 1, de 1982, Ley general de servicios eléctricos; 4° (fabricación, acopio o comercio de hilo curado) de la Ley número 20.700, de 17 de septiembre de 2013; 14 y 15 (consumo de drogas o estupefacientes por personal de la policía, militares y marinos mercantes durante el servicio) de la Ley número 20.000, de 16 de febrero de 2015; 190 a 200 de la Ley número 18.919, de 8 de febrero de 1990, Código Aeronáutico; 115 a 118 de la Ley general sobre ferrocarriles; 193, 194 y 196 de la Ley de Tránsito; 36 B, letra “b” (interferencia, intercepción o interrupción de un servicio de telecomunicaciones), de la Ley número 18.168, de 2 de octubre de 1982, y 53 (obstrucción o deterioro intencionales de redes de transporte o distribución de gas) del Decreto con Fuerza de Ley número 323, de 30 de mayo de 1931, Ley de servicios de gas.²² En cambio, el delito de atentado contra vehículos motorizados en circulación no presenta unos contornos colectivos tan netos como en los otros que acabamos de enunciar.

La indicación típica de los vehículos, mucho más correcta que el ultraje al idioma castellano que comete el artículo 117 bis de la Ley general de ferrocarriles con su “material rodante”²³ y la exigencia de hallarse en circulación, invitan a

²¹ De este último parecer, Cadoppi y Venezian (2004: 165-166).

²² Estas y muchas otras leyes especiales con contenido penal pueden ser consultadas fácilmente en la valiosa recopilación realizada por Matus (2015).

²³ O sea, el conjunto de máquinas, herramientas u objetos de cualquier clase, necesario aquí para el desempeño del servicio de trenes en marcha, por más que el ataque no pueda producir el desastre del convoy, como un vidrio roto en los vagones (obsérvese que el inciso segundo del artículo, a propósito de los daños en las cosas, indica: “cualquiera [sic] que éstas sean”). En verdad, “el vidrio roto en el coche de un tren, ¿tiene acaso más importancia que el vidrio roto en una casa o en un coche de caballos?”, se preguntó Carrara, a lo que respondió: “mientras el daño no tenga potencia para poner en peligro el tren, y mientras sólo haya el riesgo de que se resfríe alguna señora, obligada

catalogarlo entre las ofensas a la seguridad pública. La agravación específica del párrafo tercero, en que se aumenta en un grado no la pena de los daños, sino la del ataque simple contra el vehículo, conviene asimismo a esta comprensión supraindividual. No obstante, parece clave la disposición del párrafo segundo. La ley se abstiene de estampar una agravación del mismo delito de atentado cuando este causa un desastre, como en el código italiano, sino que empina en un grado las penas del homicidio y de las lesiones si del atentado resultaron muertas o lastimadas personas. En su enlace lógico con el delito del párrafo primero, la agravación específica de aquellos delitos codificados revela que el ataque sin consecuencias a los coches es un acto de peligro para los mismos bienes jurídicos del homicidio y de las lesiones, o sea, la vida y la salud individual.

El carácter de su tutela no queda despejado con el mero reconocimiento de un delito de peligro. Está pendiente la clase de riesgo en juego. Los códigos que tipifican el delito como ataque contra la incolumidad o seguridad públicas o contra los medios de transporte y comunicación, mueven a la doctrina tradicional a calificarlo de peligro abstracto.²⁴ En los últimos años una lectura más atenta del principio de ofensividad sugiere a la doctrina italiana una reinterpretación con arreglo a la cual la acción debe ser en sí misma concretamente peligrosa, idónea incluso para provocar un desastre en el tráfico de vehículos. Lo demuestra la economía lógica del artículo 432 del código, en que se describe una secuencia causal que puede ir desde el gesto de arrojar el cuerpo contundente hasta la producción de una debacle. No se opone a este entendimiento que en el hecho simple tampoco sea un requisito la comprobación procesal de un evento de riesgo. El peligro anejo podrá ser presunto, mas siempre tiene que poseer la característica de presumible, por lo que si la acción era desde un principio inepta para generarlo, será acaso típica, mas no típicamente antijurídica, como cuando se lanza contra un autobús huevos, naranjas o tomates.²⁵

El delito de la ley chilena de tránsito parece ser de peligro concreto. Con efecto el autor ha de atentar contra vehículos en circulación lanzándoles piedras u otros objetos contundentes o inflamables. De no existir vehículos en el lugar, el acto es atípico. Enseguida dentro del habitáculo del automóvil o sentado a horcajadas sobre la motocicleta tiene que haber a lo menos un conductor, porque

a viajar en un coche con los vidrios rotos, no veo ciertamente que valga la pena ni siquiera darle nombre especial al delito?”. Ortega y Guerrero (1962: 244).

²⁴ Así, en Italia, Petrini (2014: 142); en Brasil, Regis (2006: 473) y en Portugal, Ribeiro (1999: 1100).

²⁵ Cfr. Gargani (2008: 397-399), Corbetta (2003: 544-545), Dolcini y Marinucci (2011: 3234) y Summerer (2010: 200-203)

. Este parecer coincide con la evolución de los delitos de peligro abstracto en la doctrina italiana, sobre lo que puede verse en nuestro idioma el completo resumen de Cabezas (2013: 85-120 y 101-102).

los coches que circulan en Chile no se mueven automáticamente.²⁶ Si hubiese vehículos con personas a bordo contra los cuales se arroja objetos inidóneos, tendríamos otro ejemplo de ausencia del tipo de lo injusto del delito, lo mismo que si jóvenes manifestantes en una protesta pública tiran piedras, palos, bancos o postes hacia los carros blindados de la policía antidisturbios. Va de suyo que el concreto peligro de la acción se transforma en lesión de la vida o la salud en la hipótesis del inciso segundo del artículo 196 H. Pero el aumento de la pena del homicidio y de las lesiones dista de señalar la ofensa a un bien suplementario respecto de la vida o la salud. Es sólo un tratamiento más severo del régimen punitivo del homicidio y las lesiones culposos según el artículo 490 del código.

4. Elementos del tipo

El delito es eminentemente comisivo así porque la acción típica consiste en “atentar”, lo que significa emprender o intentar algo antijurídico²⁷ y una tentativa por omisión es una *contradictio in adjecto*, como por la vinculación de los medios ejecutivos, que denotan una manifestación activa de la voluntad. Apedrear es lanzar piedras, arrojar objetos contundentes o inflamables supone impelerlos mediante una energía asimismo muscular.²⁸ La cláusula siguiente “*por cualquier otro medio semejante*” que reclama interpretación analógica, es poco feliz. Una interpretación poco respetuosa del principio de legalidad le hará decir “otro atentado semejante”, o sea, cualquier acto de peligro para las personas, lo que degradaría el delito a un tipo indeterminado, abierto o de cauchó. Considerando la ausencia en Chile de una hipótesis general de peligro para la circulación vial y, por otra parte, la estructura lógica del precepto parece razonable entender que el período en cuestión alude a medios semejantes a los descritos expresamente, por tanto de análogo poder dañino para las personas y puestos en movimiento como los objetos lanzados o arrojados.²⁹ Así, dejar caer un ladrillo no es sinónimo de apedrear ni de arrojar, pero cabe perfectamente dentro de la fórmula analógica.³⁰ Entre los medios análogos a los nombrados cabe considerar botellas de vidrio, como también las frutas y hortalizas

²⁶ Imaginando que se empiece a usar trenes sin conductores, lo que personalmente no deseamos por motivos de seguridad, humanidad y trabajo, mientras el convoy circule sin pasajeros tampoco se podría cometer el delito.

²⁷ En Italia se llama delitos “de atentado” aquellos en que el legislador considera como delito perfecto la realización de actos dirigidos a ofender un bien merecedor de una protección penal anticipada. El del artículo 432 del Código sería un paradigma en opinión de algunos autores. Cfr. Gargani (2008: 388), con las voces opuestas a este criterio. Acerca de los delitos de atentado en general, Fiandaca y Musco (2007: 476-477).

²⁸ Se sobreentiende que contundentes son todos los cuerpos que dañan o lesionan mediante golpe o contusión, excluido el cuerpo humano, que no es un objeto. E inflamables son las sustancias susceptibles de encenderse y arder con llamas.

²⁹ Excluimos, pues, los medios mecánicos o químicos con que disparar el objeto, porque la ley, a diferencia de códigos extranjeros, no menciona los proyectiles. Véase, en cambio, Ribeiro (1999: 1101) y Dolcini y Marinucci (2011: 3235).

³⁰ Por lo demás, una de las acepciones del verbo arrojar es echar algo, dejarlo caer.

duras o voluminosas (calabazas, melones, patatas, manzanas).³¹ En cambio, restan extramuros del tipo las pinturas, tinturas y los líquidos corrosivos.³²

El objeto material es un vehículo, un medio de transporte de personas o cosas, solo que únicamente si se mueve impulsado por un motor. Esto deja inexplicablemente en la atipicidad las carrozas, los carretones, caballos, mulas y otros medios de tracción animal. En desquite la inserción del hecho en la Ley de Tránsito, cuyo ámbito de aplicación son los caminos, calles y demás vías públicas (artículo 1 de la Ley 18.290) obliga a descartar las naves y aeronaves que también son vehículos; marginación que tiene sentido, porque no se ve cómo una piedra lanzada con la mano podría alcanzar un vehículo espacial. En fin nuestro móvil terrestre tiene que estar en circulación o sea transitando o desplazándose por la vía pública. Un vehículo parado ya sea porque el conductor detuvo la marcha en un atasco del tránsito, ante un semáforo o lo estacionó, podrá ser objeto material de daños o de la tentativa de otro delito, no de este.³³

5. Dolo y procedencia de ciertas eximentes

El agente tiene que estar consciente de que efectúa un atentado con los medios que establece la ley, representándose además, el riesgo inherente a la acción. Desde el lado volitivo el dolo puede ser directo o eventual, con lo que queremos significar que es indiferente para la forma simple del delito que el autor quiera o solo admita la probabilidad de acertar en el vehículo, con el consiguiente peligro concreto para las personas o daño en las cosas.³⁴

³¹ Idéntica, Summerer (2010: 198).

³² Esta es una conclusión en que se percibe claramente la diferencia entre un delito de peligro concreto para las personas y otro de peligro abstracto para la seguridad pública. Esto aparte, un líquido nunca será análogo a un objeto contundente o de contenido inflamable. Con razón rechazan la equiparación Fragoso (1989: 202) y Regis (2006: 474) a menos que el líquido esté contenido en un recipiente sólido que lo torne pesado y apto para golpear.

³³ Lo corrobora la consideración sistemática de los artículos 2, 117, 156, 157, 159 y 160 de la Ley 18.290. El caso de los vehículos detenidos fue someramente discutido y al final desechado en la Cámara de Diputados. Cfr. *Historia de la Ley número 20.149, que sanciona como delito el atentado a pedradas o de otra forma similar a vehículos en marcha*, págs. 13-15.

³⁴ Acogen el dolo eventual los penalistas extranjeros en general. Véase, por todos, Summerer (2010: 203) y Ribeiro (1999: 1101). Acerca del objeto del dolo en los delitos de peligro concreto, Rodríguez (2004: 175-194) y, sobre todo, la breve pero excelente monografía del desaparecido profesor argentino Baigún (2007: 25-29).

En todo caso, la dicotomía dolo directo/dolo eventual que carece de importancia para la adecuación típica del acto, la tiene en la concreción de la penalidad, si se persevera en la línea de que el dolo eventual es menos grave que el directo. Hay autores que rechazan incluir entre los factores de concreción de la pena la gravedad del dolo o, en su caso, de la culpa, *v. gr.* Besio (2011: 331-336) y en Alemania, donde el punto ha sido menudamente tratado Hörnle (1999: 260-263). Nosotros nos plegamos al parecer de quienes toman en cuenta este factor de graduación penal (cfr., entre otros, Dolcini (1979: 276-279) y Lackner y Kühn (1999: 327-328), aun considerando las dificultades para insertarlo en el artículo 69 del Código Penal, que no lo nombra *expressis verbis*.

Pueden ocurrir situaciones de error de tipo o de prohibición. De tipo, cuando el agente no sepa que por la vía circulan en ese momento vehículos –piénsese en el sujeto que pretende aturdir a un conejo o matar a una perdiz posados sobre un camino rural, sin percatarse de la llegada de una camioneta– o crea estar atacando un coche inerte que justo en ese instante se pone en marcha. A su vez, el error directo de prohibición recaerá en la generación del peligro concreto para las personas. Sería sobremanera injusto desestimar su verificación, especialmente tratándose de púberes y adolescentes. En el muchacho está incompleto el desarrollo cerebral, la inteligencia es inmadura y la dirección de la conducta por la voluntad sufre el constante asedio de los afectos. Una combinación de afán de riesgo, placer, juego y experimentación pudieran nublar su incipiente conciencia valorativa, haciéndole fantasear que con la acción no pone en peligro vidas ajenas, sino simplemente ejecuta una ocurrencia subitánea animada del “gusto por la aventura y un desbordamiento de energías vitales que recorre todos los miembros del joven” (Von Hentig, 1972: 150).³⁵

Amén del error, son de tener en cuenta otras eximentes. La legítima defensa (artículo 10, números 4°, 5° y 6° del Código Penal) para repeler la agresión ajena intentada mediante un automóvil³⁶ la acción necesitada con que se busca evitar justificada o inculpablemente la concreción de un mal para la persona del agente o un tercero (artículo 10, números 7° y 11) y el obrar impulsado por un miedo insuperable (artículo 10, número 9°). Entre todas, descuellan la inimputabilidad por trastornos mentales (artículo 10, número 2°), que en algunos cuadros nosológicos es pródiga en conductas destructivas absurdas³⁷ y la limitación de orden personal de la ley penal que libra de toda pena a los menores de catorce años (artículo 10, número 2°).

6. Accidentes y situaciones concursales

Si breves hemos sido en los dos apartados anteriores, escueto será también el tratamiento que concederemos a las formas especiales de aparición de este modestísimo delito y los concursos que puede presentar con otros, sin duda más relevantes.

³⁵ En los contadísimos casos que han llegado a conocimiento de los tribunales penales chilenos, cuyos protagonistas son generalmente jovencitos, no vemos tomada en cuenta esta consideración. Véanse la condena pronunciada el 27 de julio de 2011 por el tribunal de garantía de la ciudad de Coquimbo contra un adolescente de diecisiete años de edad, causa RIT 2836-2011 y RUC 110057778-1.

³⁶ El acusado de la causa RIT 018. 2010 y RUC 09 00 72 73 99–9 del tribunal oral en lo penal de Temuco, no fue oído en su alegación de que haber creído que se le venía encima el bus que él apedreó, un error indirecto de prohibición. Fue condenado el 27 de marzo de 2010.

³⁷ Pensamos especialmente en la intoxicación alcohólica crónica y las modalidades hebefrénica y catatónica de la demencia precoz. Cfr. Gozzano (1971: 121-124 y 186-189).

En el terreno de las circunstancias, aparte de las que consisten en comportamientos posteriores al hecho, factibles son las atenuantes de eximición incompleta, vindicación próxima de una ofensa grave y obrar por estímulos tan poderosos que hayan producido arrebatos u obcecación (artículo 11, 1ª, 4ª y 5ª del Código). Probablemente la de mayor interés sea esta última en que la reducción de la imputabilidad puede en casos extremos afectar de lleno la conciencia de la ilicitud del hecho.³⁸ En cambio, la inmensa mayoría de las agravantes resultan por principio extrañas a las hazañas de nuestro “hondero entusiasta”. Verosímiles son solo la nocturnidad³⁹ y la ofensa o desprecio al respeto que por su autoridad mereciere el ofendido (artículo 12, 12ª y 18ª).

Pese a las apariencias, o sea maguer que estas acciones se ejecutan con las manos, el delito no es “de propia mano”. Al igual que el allanamiento de morada, que no es un delito “de propios pies”, la posibilidad de ofender el objeto de tutela del atentado en comentario no requiere una acción personal e intransferible del sujeto activo que bien puede valerse de un instrumento inculpable para realizarlo.⁴⁰ Cabe en él pues la autoría mediata, pero no la coautoría, porque todos los que arrojan piedras son indistintamente autores directos del hecho. Es posible la complicidad y también la inducción, que hay que distinguir de las ejecuciones espontáneas con que niños y adolescentes suelen emular a compañeros de correrías que los superan en edad.⁴¹

La tentativa es foco de disputa. Una cuestión parece clara, que el delito se consuma con el mero atentado, el intento de golpear el vehículo lanzándole piedras, otros objetos contundentes o recipientes con contenido inflamable siendo, en cambio, innecesario que la roca, el palo, etc. hayan dado en el blanco. Los criminalistas argentinos, brasileños y portugueses descartan el delito imperfecto por cuanto el perfecto sería de peligro abstracto y predominante actividad.⁴² En Italia algunos autores admiten la tentativa, como el hecho de ser el sujeto detenido por otro

³⁸ Conforme, Figueiredo (1995: 234). La sentencia citada supra, nota 43, tampoco se detuvo a sopesar el estado de ofuscación que adujo el reo, debido aparentemente a celos por la persona del conductor atacado.

³⁹ Con todo, la sentencia de 19 de febrero de 2010 del tribunal del juicio oral en lo penal de Concepción, causa RUC 0910021377-7 y RIT 5-2010, el único caso conocido de apedreamiento nocturno, no estimó la agravante, tampoco invocada por el representante del ministerio fiscal.

⁴⁰ Véase lo que decimos del delito de allanamiento de morada en nuestro libro (2009: 37-38).

⁴¹ Cfr. Von Hentig (1972: 158). Allí explica que el instinto de imitación, medio de adaptación del joven a la dureza del mundo adulto, está emparentado con las reacciones psicológicas del hombre maduro inmerso en una masa de personas, situación que despierta en él impulsos de tiempos de la infancia. El gusto por las procesiones y los desfiles solemnes, verdadera manía nacional, descansa en estos mecanismos rudimentarios de una mentalidad poco evolucionada que aún no ha adquirido plena conciencia de la diferenciación del yo.

⁴² Cfr. Donna (2002: 161), Creus (1983: 56), Marín (2008: 598), Regis (2006: 474) y Da Costa (1989: 1102).

en el preciso momento en que empuñaba la piedra con ademán de arrojarla.⁴³ Para el delito chileno la juzgamos de imposible configuración. Hasta que no se produjo el lanzamiento los actos precedentes –rondar por el lugar, coger el objeto, incluso echar el brazo atrás para imprimirle impulso– son actos preparatorios, del mismo modo que tomar un arma o apuntar con ella preparan, pero no inician, el proceso ejecutivo del homicidio.⁴⁴ Por lo demás, el peligro de un peligro disolvería la probabilidad de lesión ínsita en el riesgo punible al interior de una cadena hacia atrás en que las posibilidades del evento serían cada vez más distantes del eventual daño.

Yendo a los concursos, la ley resuelve en el párrafo segundo del artículo 196 H el más importante, cuando la consecuencia del atentado fue la muerte o lesión de alguna persona. El aumento en un grado de la pena del homicidio y de las lesiones concierne a la forma culposa de estos delitos (artículo 490 del Código Penal),⁴⁵ nunca a la dolosa. Si el agente quiso matar o lesionar a alguien, sea por obra directa de la misma piedra, sea al sufrir el coche un tortazo, responderá como reo de homicidio, asesinato, parricidio o lesiones dolosas. En otras palabras la ley describe un delito preterintencional,⁴⁶ no así en el párrafo final, porque los daños agravados son a nuestro entender únicamente dolosos. A contrapelo de la opinión de juristas italianos y brasileños que en el simple hecho de lanzar proyectiles tienen que vérselas con un delito contra la incolumidad pública,⁴⁷ nuestros tribunales no lidiarán con un concurso ideal de delitos entre la forma básica del artículo 196 H y un homicidio o unas lesiones dolosas, en lugar de lo cual aplicarán solo las consecuencias penales de estos.⁴⁸ Si el objeto lanzado provocó un desastre, el agente no responde del delito de estragos, como quiera que el procedimiento utilizado ni por asomo se equipara a los poderosos medios de destrucción del artículo 480 del código.

⁴³ La discusión se cifra en si el delito es de atentado o el peligro que genera constituye su resultado típico. Cfr. Antolisei (1986: 530), Dolcini y Marinucci (2011: 3236), Corbetta (2003: 552) y Summerer (2010: 209).

⁴⁴ En el mismo sentido, Fragoso (1989: 203) y Creus (1983: 56).

⁴⁵ Esto es perfectamente aplicable a las lesiones graves y menos graves, pero mucho más discutible en las lesiones leves (artículo 494, número 5°), que no tienen prevista ejecución culposa. Por tanto, una de dos: o se las estima atípicas en el sentido del artículo 196 H de la Ley de Tránsito o se las considera punibles al tenor de la amplia fórmula de esta disposición, con lo cual, empero, se vendría a parar en el absurdo de imponer una pena más alta que la de la misma lesión realizada con dolo.

⁴⁶ No es un impedimento para la culpa en el resultado más grave la seca redacción causal del precepto (“*si a consecuencias del atentado se causarle la muerte*”), tanto porque la pena no se desproporciona como si hubiese dolo, cuanto porque los delitos calificados por el resultado contravienen el principio de personalidad de la responsabilidad criminal, consagrado por Derecho Internacional vinculante para el país, particularmente la Convención de Ginebra de 12 de agosto de 1949 relativa a la protección de civiles en tiempo de guerra (artículo 33) y la Convención americana de derechos humanos, de 1969 (artículo 5). Quienes atribuyen valor jurídico a la Constitución política del régimen militar (1980), pudieran invocar la regla que prohíbe presumir de Derecho la responsabilidad penal (artículo 19, número 3°, párrafo sexto).

⁴⁷ Cfr. Corbetta (2003: 556) y Summerer (2010: 210).

⁴⁸ Pero téngase en consideración lo que manifestamos *infra*, apartado 7.

Finalmente no media concurso de delitos tampoco concurso aparente de leyes penales, sino una relación de heterogeneidad o exclusión recíproca entre nuestra figura y la descrita en el artículo 14 D, inciso final, de la Ley 17.798. Antes indicamos de pasada⁴⁹ que estas infracciones difieren completamente por su objeto de tutela. Pero además, no comparten la actividad típica y el medio de ejecución, los que en el hecho de armas consisten en disparar un arma de fuego y se divorcian por su objeto material, que en la Ley de tránsito son vehículos y en la Ley de control de armas no existe.

7. Balance

No vamos a atribuir la innovación de 2007 a una idea descabellada. Ya se explicó que estos atentados ocurren, aunque es dudoso que hayan sido alguna vez una plaga. Es también exacto que había una laguna de punibilidad en el derecho interno. En efecto, resulta complicado acudir a la figura de la tentativa con respecto a los delitos de homicidio y lesiones en las hipótesis que aquí interesan.⁵⁰ Por una parte están quienes piensan que el dolo sería un elemento subjetivo de lo injusto de la tentativa o que, de cualquier modo, al tener esta que consistir en hechos “directos”, como pide el artículo 7º del código, solo podría llevarse a cabo con dolo directo.⁵¹ Nuestra discrepancia con semejante visión del asunto no es significativa para la resolución de *este* problema.⁵² La complicación reside menos en la plausibilidad de emprender una acción homicida o de lesiones con dolo eventual, que en el control causal del resultado por parte del autor de la pedrada. Puede que lo posea relativamente al atentado en sí, incluyendo la consecuencia extratípica de golpear el vehículo y dañarlo de algún modo. Pero otra cosa es que gobierne en serio la secuencia naturalista que remata en el homicidio o las lesiones de los pasajeros. La velocidad del vehículo, el tamaño de la piedra, el viento que sopla en el lugar, la visibilidad, presión atmosférica, humedad, las fuerzas del brazo que arroja el objeto, etc. son muchos los factores que influyen en el desenlace. Algunos podrán ser probados procesalmente con sencillez pero la inducción del dolo, con todos sus componentes intelectuales y volitivos, restará siempre una incógnita.

Si todo ello torna atendible la previsión del nuevo delito, no podemos decir lo mismo de que se continúe legislando al calor de la noticia de hechos criminosos, sin sopesar cuidadosamente la estricta y evidente necesidad de tipificarlos o agravar sus puniciones. Para la especie no se consideró en absoluto el tipo criminológico de

⁴⁹ *Supra*, nota 22.

⁵⁰ Lo mismo se objeta en Italia. Corbetta (2003: 531).

⁵¹ Del primer parecer, Politoff (1999: 149-151); del segundo, Cury (1977: 97-98).

⁵² Personalmente, somos de la opinión que la exigencia de dirección realza nada más que la idoneidad de la conducta para producir el resultado típico, con la consiguiente impunidad de toda tentativa inidónea. Semejante, Mera Figueroa, en Couso y Hernández (2011: 159). Una reciente discusión jurisprudencial y doctrinal del problema de la tentativa con dolo eventual ofrece Londoño (2015: 223-262).

los autores, al cabo de lo cual seguimos recorriendo la malhadada pista de perseguir penalmente a mozuelos, asegurándonos de que la propia ley convierta a jueces, corchetes y gendarmes en fautores de nuevas carreras delictivas. Un completo ayuno de política criminal en el país contribuye a este andar zigzagueante y por tanteos. El verdadero problema en la materia el anticuado régimen de los delitos de peligro contra la vida y la salud individual, sus múltiples insuficiencias de cara a los riesgos que nos amenazan como hombres y mujeres de a pie –pues no olvidemos que nacemos con piernas, no con ruedas–, persiste encerrado en castillos de silencio. Atendidas las condiciones políticas, la anemia de principios e ideologías en los partidos políticos probablemente las cosas seguirán igual o peor por mucho tiempo todavía.

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ ANTOLISEI, Francesco (1986): *Manuale di Diritto penale*. Parte speciale. 2 vols. a cargo de Luigi Conti, Giuffrè, Milano, 9ª ed.;
- ❖ BAIGÚN, David (2007): *Los delitos de peligro y la prueba del dolo*, Editorial B. de F., Montevideo-Buenos Aires;
- ❖ BESIO Hernández, Martín (2011): *Los criterios legales y judiciales de individualización de la pena*, Tirant lo Blanch, Valencia;
- ❖ BOBBIO, Norberto (1999): *Estado, gobierno y sociedad*. Por una teoría general de la política, traducción de José Fernández Santillán, Fondo de Cultura Económica, México;
- ❖ CABEZAS Cabezas, Carlos (2013): *El principio de ofensividad y su relación con los delitos de peligro abstracto en la experiencia italiana y chilena. Un breve estudio comparado*, en la *Revista de Derecho*, Universidad Católica del Norte, año 20, número 2, pp. 85-120;
- ❖ CADOPPI, Alberto y VENEZIANI, Paolo (2004): *Elementi di Diritto penale*. Parte speciale. Introduzione e analisi dei titoli, Cedam, Padova;
- ❖ CARRARA, Francesco (1962): *Programa de Derecho criminal*, 10 vols., traducción de José Ortega Torres y Jorge Guerrero, Temis, Bogotá, t. VI;
- ❖ COHEN, Albert (1981): *Ragazzi delinquenti*, edición italiana de Gian Antonio De Toni, Feltrinelli, Milano, 3ª ed.;
- ❖ CORBETTA, Stefano (2003): *Delitti contro l'incolumità pubblica*, en el *Trattato di Diritto penale*. Parte speciale, dirigido por Giorgio Marinucci y Emilio Dolcini, Cedam, Padova;
- ❖ COUSO Salas, Jaime y HERNÁNDEZ Basualto, Héctor (directores) (2011): *Código penal comentado*. Parte general. Doctrina y jurisprudencia, Abeledo-Perrot, Santiago de Chile;
- ❖ CREUS, Carlos (1983): *Derecho penal*. Parte especial, 2 vols., Astrea, Buenos Aires;
- ❖ CURY Urzúa, Enrique (1977): *Tentativa y delito frustrado*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile;
- ❖ DA COSTA, Paulo José Jr. (1989): *Comentários ao Código penal*. Parte especial, 3 vols., Saraiva, São Paulo;
- ❖ DE FIGUEIREDO Dias (1995): *Jorge O problema da consciencia da ilicitude em Direito penal*, Coimbra Editora, Coimbra;
- ❖ DíEZ Schwerter, José Luis (2012): *La responsabilidad civil del concesionario de obras viales y su fundamento en la obligación de seguridad respecto de los usuarios en el Derecho chileno*, en la *Revista de Derecho*, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, número XXXVIII, primer semestre, pp. 121-156;
- ❖ DOLCINI, Emilio (1979): *La commisurazione della pena*. La pena detentiva, Cedam, Padova;
- ❖ DOLCINI, Emilio y MARINUCCI, Giorgio (2011): *Codice penale commentato*, Ipsoa, Milano, 2ª ed.;
- ❖ DONNA, Edgardo Alberto (2002): *Derecho penal*. Parte especial, 4 vols., Rubinzal-Culzoni, Buenos Aires, t. II-C;
- ❖ FIANDACA, Giovanni y MUSCO, Enzo (2007): *Diritto penale*. Parte generale, Zanichelli, Bologna, 5ª ed.;
- ❖ _____ (1988): *Diritto penale*. Parte speciale. Publicados, 2 vols., Zanichelli, Bologna, t. I;
- ❖ FIGUEIREDO Dias, Jorge (1995): *O problema da consciencia da ilicitude em Direito penal*, Coimbra Editora, Coimbra.
- ❖ FRAGOSO, Heleno Cláudio (1989): *Lições de Direito penal*. Parte especial, 2 vols., Editora Forense, Rio de Janeiro;
- ❖ GARGANI, Alberto (2005): *Il danno qualificato dal pericolo*. Profili sistematici e político-criminali dei delitti contro l'incolumità pubblica, Giappichelli, Torino;
- ❖ _____ (2008): *Reati contro l'incolumità pubblica*, 2 vols., en el *Trattato di Diritto penale* dirigido por C. F. Grosso, T. Padovani y A. Pagliaro, Giuffrè, Milano, t. I;
- ❖ GÓMEZ de Silva, Guido (2009): *Diccionario etimológico de la lengua española*, Fondo de Cultura Económica, México, 3ª ed.;
- ❖ GOZZANO, Mario (1971): *Compendio di psichiatria clinica e criminológica*, Rosenberg & Sellier, Torino;

- ❖ GUZMÁN Dalbora, José Luis (2007): *Estudios y defensas penales*. Prólogo de Sergio Politoff Lifschitz, Lexis Nexis, Santiago de Chile, 2ª ed.;
- ❖ HÖRNLE, Tatjana (1999): *Tratproportionale Strafzumessung*, Dunker & Humblot, Berlín;
- ❖ JIMÉNEZ de Asúa, Luis (1970): *Tratado de Derecho penal*, publicados, 7 vols., Losada, Buenos Aires, t. VII, 1ª ed.;
- ❖ KAISER, Günther (1979): *Delincuencia de tráfico y su prevención general*. Investigaciones sobre la Criminología y el Derecho penal del tráfico, traducción y notas de José María Rodríguez Devesa, Espasa-Calpe, Madrid;
- ❖ LABATUT Glenda, Gustavo (1983): *Derecho penal*, 2 vols., Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 7ª ed., actualizada por Julio Zenteno Vargas, t. II (parte especial);
- ❖ LACKNER, Karl y KÜHL, Kristian (1999): *Strafgesetzbuch mit Erläuterungen*, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 23ª ed.;
- ❖ LONDOÑO Martínez, Fernando (2015): *El caso de la «llave de gas del frustrado suicida-parricida»: sobre la punibilidad de la tentativa con dolo eventual*, en el volumen dirigido por Tatiana Vargas Pinto, *Casos destacados de Derecho penal*. Parte general, Thomson Reuters, Santiago de Chile, pp. 223-262;
- ❖ MANZINI, Vincenzo (1946): *Trattato di Diritto penale italiano*, 9 vols., Unione Tipografico Editrice Torinese, Torino, t. VI (*Delitti contro il sentimento religioso e la pietà dei defunti. Delitti contro l'ordine pubblico e l'incolumità pubblica. Delitti contro la fede pubblica*), nuova edizione completamente aggiornata;
- ❖ MARÍN, Jorge L. (2008): *Derecho penal*. Parte especial, Hammurabi, Buenos Aires, 2ª ed.;
- ❖ MATUS Acuña, Jean Pierre (2015): *Código penal y leyes penales especiales vigentes en Chile*, Thomson Reuters, Santiago de Chile;
- ❖ MIDDENDORFF, Wolf (1964): *Criminología de la juventud*. Estudios y experiencias, traducción castellana, prólogo y notas de José María Rodríguez Devesa, Ariel, Barcelona;
- ❖ ORTEGA Torres, José y GUERRERO, Jorge (1962): *Programa de Derecho criminal*, 10 vols., Temis, Bogotá, t. VI.
- ❖ PETRINI, Davide (2014): “Tutela penale della persona” en Domenico Pulitanò, *Diritto penale*. Parte speciale, volumen I, Giappichelli, Torino, 2ª ed.;
- ❖ POLITOFF Lifschitz, Sergio (1999): *Los actos preparatorios del delito. Tentativa y frustración*. Estudio de dogmática penal y de Derecho penal comparado, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile;
- ❖ REGIS Prado, Luiz (2006): *Curso de Direito penal brasileiro*, 4 vols., Revista dos Tribunais, São Paulo, 4ª ed.;
- ❖ RIBEIRO de Faria, Paula (1999): “O Castigo Físico dos Menores no Direito Penal” en Jorge de Figueiredo Dias, *Comentário Conimbricense do Código penal*, 3 vols., Coimbra Editora, Coimbra;
- ❖ ROBERTS, Edward A. y PASTOR, Bárbara (2005): *Diccionario etimológico indoeuropeo de la lengua española*, Alianza, Madrid;
- ❖ RODRÍGUEZ Montañés, Teresa (2004): *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*, Rubinzal-Culzoni, Buenos Aires;
- ❖ SERRANO Maíllo, Alfonso y REALPE Quintero, María Fernanda (2015): *Criminología del delincuente vial*. La generalidad de la desviación en la conducción de vehículos a motor, Editorial B. de F., Montevideo-Buenos Aires;
- ❖ SUMMERER, Kolis (2010): en Alberto Cadoppi, Stefano Canestrari, Adelmo Manna y Michele Papa, *Trattato di Diritto penale*, t. IV, *I delitti contro l'incolumità pubblica e in materia di stupefacenti*, UTET, Torino;
- ❖ WELZEL, Hans (2004): *La imprudencia y los delitos de la circulación*. (De la teoría de los delitos de imprudencia), en su libro *Estudios de Filosofía del Derecho y Derecho penal*, Editorial B. de F., Montevideo-Buenos Aires, pp. 58-113;
- ❖ VON HENTIG, Hans (1972): *El delito*, 3 vols., Espasa-Calpe, Madrid, t. II (*Componentes disposicionales en el engranaje del delito*), traducción castellana y notas de José María Rodríguez Devesa.