

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO PENAL



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARIA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES

ANALISIS JURIDICO CRIMINOLOGICO DE LA VICTIMA
DEL HECHO DE TRANSITO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

J O S E A N G E L P E R E Z P E R E Z



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ANALISIS JURIDICO CRIMINOLOGICO DE LA VICTIMA DEL HECHO DE TRANSITO

C A P I T U L A D O

CAPITULO	T E M A	PAGINA
I	INTRODUCCION	7
1.1	Consideraciones previas	11
1.2	Planteamiento del problema	14
1.3	Importancia de realizar un análisis jurídico criminológico de la víctima del hecho de tránsito	15
1.4	Limitaciones del estudio	16
1.5	Objetivos de la investigación	17
1.6	Nivel y presentación de la investigación	18
II	MARCO TEORICO	
2.1	Concepto de víctima	21
2.2	Clasificación de las víctimas	27
2.3	La gravedad del problema en México D.F.	31
2.3.1	Estadística sobre criminalidad en hechos de tránsito en México D.F.	47
2.3.2	El proceso de victimización con motivo del tránsito de vehículos	105
2.4	Análisis jurídico de la situación de la víctima del hecho de tránsito en el Distrito Federal	132
2.4.1	Reglamentación de los delitos culposos en el Código Penal del Distrito Federal	146
2.4.1.1	La víctima del hecho de tránsito frente al Derecho Procesal Penal	164
2.4.2	El Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal	178

III	METODOLOGIA	196
3.1	Problema	204
3.2	Hipótesis de trabajo	204
3.3	Hipótesis secundaria	204
3.4	Instrumento de trabajo	205
3.5	Procedimiento	206
IV	ANALISIS DE LOS DATOS	
4.1	Datos generales de la víctima del hecho de tránsito	210
4.2	Causas generadoras de la victimización del hecho de tránsito	224
4.3	Situación jurídica de la víctima, posterior al hecho de tránsito	233
V	CONCLUSIONES	253
	BIBLIOGRAFIA	260
	ANEXO	263

I N T R O D U C C I O N

Me es muy grato presentar ante ustedes esta investigación intitulada "ANALISIS JURIDICO-CRIMINOLOGICO DE LA VICTIMA DEL HECHO DE - TRANSITO", con la finalidad de obtener el título de Licenciado en - Derecho. La intención del estudio es mostrar cual es la posición de la víctima del hecho de tránsito desde el punto de vista jurídico-criminológico haciendo énfasis en los derechos de la víctima.

Las investigaciones victimológicas han progresado notoriamente - a partir del momento en que los estudios criminológicos se apegaron más a la realidad delictual y dejaron de centrar toda su atención - sobre el homicidio, los delitos sexuales y los delitos contra la pro- piedad.

Con este enfoque, actualmente la Victimología se encuentra preo- cupada por los derechos de la víctima para reincorporarla a la so- ciedad. Bajo este concepto, la actividad victimológica no se centra estrictamente, al sujeto pasivo del delito sino se proyecta hacia - otras personas que son afectadas y a aspectos que son considerados como no delictivos.

El cambio de dirección de la investigación victimológica se debe, entre otras situaciones, a la limitación progresiva de las penas y a la inequitativa justicia que favorece más a los criminales en de- trimento de los derechos de las víctimas; si bien es cierto que los estudios psicológicos procurados a las víctimas nos advierten de sus características conductuales como complementarias del binomio deli- ctual, también lo es que los abogados estigmatizan a la víctima con una mayor responsabilidad como estrategia para aminorar la sanción del ofensor.

El estudio de la víctima, antes y después del delito por motivos de tránsito, lo consideramos de suma importancia porque en base a los resultados que se obtengan se podrían prevenir ciertos hechos de tránsito, lo cual redundaría en beneficio de la sociedad pues en la Ciudad de México como en muchos países con abundante tránsito de vehículos, el 50% de los procedimientos penales, se refieren a hechos de tránsito.

En la Ciudad de México se vive una crisis en el cotidiano desplazamiento de personas y mercancías, porque el avance tecnológico ha superado las estructuras establecidas; los transportes y su industrialización masiva han ocasionado que la criminalidad motorizada - haya hecho estragos en esta Ciudad de más de 17 millones de habitantes y a esto contribuyen los siguientes hechos:

La explosión demográfica sostenida por el aumento del índice de la natalidad y el decremento en la tasa de mortalidad.

La inmigración de los pobladores del medio rural hacia la Ciudad de México; incentivado, entre otros factores, por la multiplicación familiar en cada predio, mecanización con desplazamientos de la mano de obra, subdesarrollo cultural, y finalmente, por la atracción que ejerce la vida urbana.

El incremento inusitado en el número de vehículos en circulación y su modernización, caracterizada por una velocidad cada vez mayor.

La imposibilidad de lograr una transformación de la infraestructura urbana acorde a la producción automotriz.

La expansión territorial, que implica cada vez mayor distancia - entre los lugares de trabajo, comercio y habitación.

El desproporcionado uso de medios individuales de transporte, -

que al requerir grandes espacios para circular y estacionarse, provocan un uso irracional de la vía pública.

Falta de planeación y de metas a corto, mediano y largo plazo, relativas a la infraestructura urbana.

Falta de educación del ciudadano para lograr adaptar su conducta a la época motorizada actual, ya sea como conductor o como peatón.

Todos los factores enunciados han sido determinantes para elevar la cifra de los hechos de tránsito cuyos últimos datos proporcionados por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, - ocurridos en el mes de mayo de 1985, arrojaron la intervención de - 1,221 peritajes derivados de hechos de tránsito con daños materiales que fueron estimados en \$ 298,108,500.00.

Si el Estado diera mayor importancia a prevenir los hechos de -- tránsito desde el punto de vista criminológico y jurídico, habría más progreso social, económico y político, pues evitándose la victimización no se afectarían las fuentes generadoras de producción y en consecuencia los beneficios redundarían en el patrimonio nacional.

Los Códigos y el Reglamento de Tránsito son los puntos de referen- cia para la eficacia de la ley y es de cardinal importancia su actua- lización y en ese aspecto nuestros ordenamientos no son operativos, en relación a los hechos de tránsito, porque su promulgación data de hace más de cincuenta años (2 de enero de 1931); el Reglamento de - Tránsito de hace 9 años (28 de julio de 1976) y el Reglamento de los Tribunales Calificadores del Distrito Federal de hace 15 años (11 de julio de 1970).

Con estas referencias normativas obsoletas, se han presentado - marcadas diferencias entre la realidad imperante y las normas que

rigen el procedimiento sustantivo y adjetivo, relacionados con los hechos de tránsito. El avance de la tecnología automotriz ha impactado las estructuras tradicionales de manera inusitada, por ende, la previsión criminológica y jurídica contenida en la normatividad de hace cincuenta años, quedó a la zaga de los problemas relativos a los delitos de tránsito.

La criminalidad por motivos de tránsito ha igualado a los delitos con más incidencia en la Ciudad de México y dada su importancia, se debería legislar el procedimiento adecuado con las particularidades que el caso amerita, pues se ha visto en la práctica la improvisación de procedimientos injustos carentes de un enfoque victimológico.

La investigación que presentamos incursiona en el proceso de victimización por hechos de tránsito, escudriñando sobre la personalidad de la víctima en relación con su ofensor, observándose las causas más frecuentes así como las consecuencias jurídicas de este fenómeno social.

El resultado de esta investigación aunque no sea una novedad. -- creemos que el campo que tocamos todavía es bastante desconocido -- porque poco se ha escrito sobre la prevención y garantías a las víctimas del hecho de tránsito.

El "Análisis jurídico-criminológico de las víctimas del hecho de tránsito", lo empezamos a vislumbrar como un fenómeno jurídico especial al estar en contacto con este tipo de problemas de tránsito, por espacio de un año, al realizar el servicio social en la Delegación Política de Iztapalapa en la Agencia del Ministerio Público número 19 y a exitativa del Doctor en Derecho Jorge López Vergara, iniciamos esta interesante tesis asesorados por el señor Magistrado Raúl Navarro García a quienes agradezco sus atingentes orientaciones.

1.1 CONSIDERACIONES PREVIAS.

ANTECEDENTES

Las víctimas por accidentes de tránsito aparecen desde el primer momento en que los automotores se perfeccionan y se popularizan; con el paso del tiempo se diversifican, existiendo actualmente vehículos de carga, de transporte público, privado y deportivo, cuya principal razón de ser es la velocidad.

Por ello es necesario conocer la génesis y evolución del automóvil para compenetrarnos de la criminalidad suscitada por los accidentes de tránsito y en qué forma se fueron creando las normas jurídicas de prevención y protección vial.

En 1770, José Cugnot (1) hizo el primer intento por suplantarse a los animales de la carroza al inventar un vehículo de vapor con tres ruedas.

En 1861, Lenoir (2) fabrica un coche con motor de gas provisto de un sistema de encendido por pila, bobina y bujía; con este antecedente diez años después creaba Bolleé el primer coche rápido de vapor con ruedas delanteras independientes.

De 1881 a 1889, la estructura del automóvil se define singularmente por empezar a utilizar la energía eléctrica, el petróleo y el motor de combustión interna.

A fines del siglo pasado, surge el primer automotor con cilindros en "V", desarrollando 700 revoluciones por minuto. El rápido desplazamiento de este vehículo y la consistencia de su estructura, despierta el interés de los grupos sociales acaudalados; su

(1) (cfr.) Cugnot, José. Historia del automóvil. Larousse Universal Ilustrado. Editorial Larousse. Paris, 1958, p.212.

(2) Lenoir. Historia del automóvil. ob.cit. p.212.

tenencia es símbolo de poder económico y elevado status social.

Henry Ford, ve un rico filón de oro en los negocios automotrices y en desenfrenada competencia con otras marcas, perfecciona y sistematiza la fabricación de los automóviles en serie, elaborando verdaderos "arietes" (3); de 1903 a la fecha, se ha visto evolucionar a los automotores, por un lado a disminuir en peso y por otro a incrementar su velocidad.

Aparentemente no tiene importancia la invención del automóvil - pero observando a nuestro alrededor, nos percatamos que las ciudades modernas se estructuran con amplias avenidas, calles calzadas, viaductos, periféricos, circuitos interiores, y, conforme avanza el tiempo, se van construyendo caminos que penetran a pueblos, municipios y lugares campiranos, aumentando la comunicación terrestre y la industria automotriz.

Todo estaría bien si se diera primacía a la seguridad y protección del viandante, pero muy poco se ha visto que se haga al respecto; el diseño de la vía pública na ha tenido variación esencial, el cruce de peatones, con algunas salvedades, no ofrece seguridad; los semáforos para las personas sólo se colocan en el centro de la ciudad; los agentes viales son cada vez menos.

Como se puede apreciar, las normas de seguridad no corren paralelas a la infraestructura creada para el tránsito de automóviles. Los resultados son graves: año con año aumenta la criminalidad -- por hechos de tránsito.

(3) Ford, Henry. Historia del automóvil. Ob.cit. p.212.

L. G. Norman, uno de los más destacados investigadores en este interesante tópicó, señala que a nivel mundial, el problema por el tránsito de vehículos se ha presentado desde el siglo pasado; apunta que en 1896, se registran en la Gran Bretaña dos muertos causados por vehículo de motor; en 1899 hubo otro en los Estados Unidos, por la misma causa llegando a incrementarse en 1951 en un millón de muertos por hechos de tránsito. (4)

El cennotado criminólogo español Manuel López Rey y Arrojo, expresa que "en este sentido se ha afirmado que desde la invención del automóvil, más de 20 millones de norteamericanos han muerto en los Estados Unidos en accidentes de tránsito, resultando que tal cantidad es superior a la de todos los norteamericanos que perecieron en las dos guerras mundiales, en la de Corea y Vietnam y en todas las demás en que ha participado Estados Unidos". (5)

Ya en México, el investigador Antonio Ruiz Salazar, en el Simposio Nacional de Accidentes celebrado en Toluca hace ya 16 años, señaló la gravedad del problema del tránsito terrestre exponiendo que suceden anualmente más de cien mil accidentes, con motivo de los cuales en noventa mil se causan lesiones físicas y en seis mil ochocientas se dá la defunción, indicando que diariamente doscientas personas son víctimas de hechos de tránsito por lesiones, muriendo por la misma causa diecinueve. (6)

(4) Cfr. Los Accidentes del Tráfico. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 1963, p. 9.

(5) Criminología. Editorial Aguilar. Madrid, 1978, tomo II, pp. - 306 y 307.

(6) El conductor profesional de vehículos y la salud. Primera Reunión de Educación Vial, Toluca, México, del 11 al 13 de marzo de 1968.

Jorge López Vergara, señala que desde hace tiempo se ha observado el desmesurado crecimiento del fenómeno de la criminalidad, sobre todo en la ciudad de México. Indica que en el año de 1981, los delitos que se denunciaron fueron: primero robo; segundo, lesiones (por tránsito de vehículos); tercero, daño en propiedad ajena (tránsito de vehículos); cuarto, homicidio (simple intencional, mayoritariamente que el imprudencial); quinto, amenazas; sexto, ataque a las vías generales de comunicación; séptimo, injurias; octavo, fraude; noveno, abuso de confianza y décimo, despojo. Enfatiza López Vergara, que "es alarmante que ocupe el segundo lugar la criminalidad culposa e imprudencial por hechos de tránsito terrestre". (7)

La evolución criminal como efecto de la modernización del transporte nos obliga a profundizar en las causas que producen este fenómeno para prevenirlas y por otra parte analizar el proceso jurídico para la resolución de los hechos de tránsito y su repercusión en los infractores. Por las razones expuestas, el problema de nuestra tesis se plantea de la siguiente manera:

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Existe relación significativa entre las normas jurídicas, previamente establecidas, y la prevención y protección de la víctima del hecho de tránsito?

(7) Criminología Mexicana. Edición multicopiada. Colegio Mexicano de Criminología, A.C. México, 1983, p.189.

1.3 IMPORTANCIA DE REALIZAR EL ANALISIS JURIDICO-CRIMINOLOGICO DE LA VICTIMA DEL HECHO DE TRANSITO.

El avance de las ciencias y las técnicas han evolucionado todos los medios de locomoción en forma vertiginosa. La legislación sobre la aplicación, prevención y protección en este aspecto, ha sido lenta y en muchos casos, no apegada a la realidad por desconocerse las consecuencias del avance tecnológico motorizado.

Actualmente, diversos medios ofrecen la oportunidad de prever los accidentes que producen los nuevos vehículos que se van inventando.

La actividad de conducir un vehículo se ha hecho costumbre y para muchos es una necesidad, pero en la medida en que aumenta el número de automóviles, la circulación es más densa, el riesgo en las calles mayor y los recursos de protección vial insuficientes.

La experiencia de los países industrializados debemos tomarla como ejemplo, a fin de evitar al máximo la victimización por hechos de tránsito.

México es un país donde las tasas de mortalidad y lesiones por hechos de tránsito cobran suma importancia, ya que los mismos influyen en las personas, la familia y la sociedad. Tan sólo en el Distrito Federal circulan poco más de dos millones de automóviles, los cuales generan acciones económicas, políticas, sociales y por ende, jurídicas.

En consecuencia, el aumento de los índices de criminalidad como resultado de hechos de tránsito, constituye un problema de primera magnitud, cuya importancia no es posible soslayar.

Manuel López Rey y Arrojo, señala dicha importancia al expresar: "de la misma manera que la criminalidad intencional tiende a aumentar, igual acontece con la no intencional, particularmente con la del tráfico de vehículos". (8)

1.4 LIMITACIONES DEL ESTUDIO

Existen imponderables para lograr profundidad en este estudio. Uno de ellos, el primero, es el factor tiempo. No es posible que en un año se pueda apreciar con claridad cuales son todos los aspectos que rodean a la víctima del hecho de tránsito, tales como el análisis de la personalidad de la víctima, cómo es que se llegó a ser víctima (proceso de victimización) y las consecuencias sociales y jurídicas que se presentan como resultado del hecho de tránsito.

Sin embargo, el estudio tratará de llenar todos los requisitos que son necesarios para realizar el análisis a pesar de lo escaso del material bibliográfico y de la difusa e incongruente información específica que sobre las víctimas por hechos de tránsito, se tienen.

Pensamos que lo expresado anteriormente obedece a que la Victimología, como tal, empieza a florecer a partir del siglo XIX, con un trabajo documental sobre crímenes remarcables del jurista alemán Anselm Feuerbach, que con clara convicción desentraña el binomio delictual afirmando que la víctima es el origen del crimen. Ese aserto surgió en 1846, pero las primeras contribuciones victi-

(8) Ob. cit. p. 312

mológicas fueron publicadas después de la segunda guerra mundial.(9)

Por otra parte, los especialistas pocas veces se han reunido para tratar asuntos relacionados con las víctimas; la primera vez lo hicieron en Jerusalén, Israel, en 1973; la segunda en Boston, E.U.A. en 1976 y en 1979, se efectuó el Tercer Simposio Internacional de Criminología, en Muenser, Westphalia, Alemania. (9)

Con lo reseñado, de manera panorámica, se puede apreciar que el tema es muy interesante pero con muy pocos recursos bibliográficos y estadísticos sin embargo, se buscará el camino idóneo para presentar un trabajo digno y a la altura de los objetivos que se persiguen.

1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.5.1 Objetivo general:

Al finalizar el presente trabajo se habrá analizado, jurídica y criminológicamente, las características que presenta la víctima del hecho de tránsito.

1.5.2 Objetivos específicos:

1.5.2.1 Analizar jurídicamente las condiciones actuales en que se encuentra la víctima del hecho de tránsito en los Códigos Penales y en los Reglamentos de Tránsito del Distrito Federal.

1.5.2.2 Analizar los datos más recientes de victimización por hechos de tránsito en el Distrito Federal.

1.5.2.3 Conocer el mes del año en que se presentan más defunciones por hechos de tránsito, en el Distrito Federal.

1.5.2.4 Conocer el día del mes de mayor incidencia en hechos de

(9) Cit. por López Vergara, Jorge, en Actualidad de la Victimología, Revista Cardinal, Facultad de Derecho, UNAM, números 31,32,33, junio a agosto de 1982, México.

tránsito.

1.5.2.5 Conocer el día de la semana de mayor frecuencia en hechos de tránsito.

1.5.2.6 Conocer la hora del día en que más hay hechos de tránsito.

1.5.2.7 Conocer cual es el sexo que con mayor frecuencia es victimizado en los incidentes viales.

1.5.2.8 Conocer cual es la edad de mayor incidencia, de las personas que fallecen por hechos de tránsito.

1.5.2.9 Conocer la escolaridad de las víctimas por hechos de tránsito.

1.5.2.10 Conocer cual es el estado civil de las víctimas por hechos de tránsito.

1.5.2.11 Conocer cual es la ocupación de los victimizados por hechos de tránsito.

1.5.2.12 Conocer en que forma acaeció el hecho de tránsito.

1.5.2.13 Conocer el tipo de vehículo que sirvió para perpetrar el hecho de tránsito.

1.5.2.14 Conocer cual es el usuario de la vía pública más victimizado por los hechos de tránsito.

1.5.2.15 Conocer cual es la institución hospitalaria que tiene más incidencia para atender los hechos de tránsito.

1.5.2.16 Conocer cual fue la atención médica que se le prodigó al occiso por hechos de tránsito.

1.5.2.17 Conocer la relación existente entre el consumo de alcohol y la víctima del hecho de tránsito.

1.6 NIVEL Y PRESENTACION DE LA INVESTIGACION

El estudio que se presenta es de carácter descriptivo, ya que

el análisis jurídico- criminológico de la víctima del hecho de tránsito estará basado en los datos que arroje la investigación bibliográfica y de campo que se llevará a cabo.

Los datos que se recopilen serán presentados en cuadros sinópticos, gráficas y cuadros estadísticos, a fin de que, partiendo de ellos se describan los aspectos más significativos para esta investigación.

La presentación del estudio cuenta con cuatro apartados, a saber: introducción, marco teórico, metodología y análisis de los datos obtenidos. La última parte la reservamos para la exposición de las conclusiones y la reseña de la bibliografía.

La introducción se inicia con las consideraciones acerca del avance de la civilización en sus diferentes épocas y la trascendencia de la invención del primer automóvil en el mundo social y jurídico. Se destaca en las consideraciones previas, cuales son los hechos de tránsito más sobresalientes y la repercusión que tienen en la legislación que se va elaborando para la prevención de accidentes y protección jurídica de las víctimas de estos hechos.

Se subraya la importancia del tema, tomando ejemplos de acontecimientos viales y jurídicos que se presentan en diversas bibliografías por autores especializados en la materia del tránsito de vehículos.

El marco teórico se caracteriza por presentar un conjunto de conceptos que expresan diferentes autores en relación al tránsito de vehículos y al ámbito jurídico que gira en torno al tema, motivo de nuestro estudio; asimismo se describe la criminalidad por hechos de tránsito y el incremento de la misma a partir de facto-

res que pueden preverse.

La metodología nos muestra los cimientos del trabajo que se realiza, en base al planteamiento del problema y de las diferentes hipótesis expuestas. En este apartado se describe el proceso que genera las actividades de la investigación, el cual inicia con la planeación siguiendo concatenadamente, la organización, implementación, dirección y control. Se mencionan los instrumentos de trabajo que se utilizan así como los problemas, obstáculos y limitaciones que se fueron presentando en la realización del estudio.

La investigación de campo, la consideramos como el aspecto más importante ya que en base a la recolección de datos que se efectúe, se cotejarán las hipótesis que se plantearon. En este apartado se analizarán los datos obtenidos del Servicio Médico Forense del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, así como los de la Dirección General de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, relacionados con los hechos de tránsito acaecidos en el Distrito Federal.

Al final del estudio aparecen las conclusiones que pretenden dejar alguna huella en el ámbito vial y algunos indicadores para que los que continúen tratando este aspecto, desde el punto de vista victimológico, tengan una base más que justifica el carácter científico de la nueva ciencia denominada con toda justicia Victimología.

La reseña bibliográfica se muestra en riguroso orden alfabético por autor.

II MARCO TEORICO

2.1 CONCEPTO DE VICTIMA

Anteriormente, los tratadistas hablaban de ofendido pero hoy la doctrina y la opinión pública ha modernizado este término y se busca darle validez a través del desenvolvimiento del significado de víctima.

Francesco Carrara, ubicaba al ofendido dentro del proceso penal como un acusador natural, cuyo derecho derivaba de la "ley natural" suprema e inmutable, concibiéndolo como aquel individuo agobiado por un delito (10). Así podemos considerar que el término víctima y ofendido, dentro del derecho penal y procesal penal son sinónimos porque indistintamente es utilizado para señalar al perjudicado por el delito además de que es el vocablo que identifica apropiadamente a la parte afectada y los términos usados en los códigos como "parte", "ofendido", "querellante", "perjudicado", son ambiguos y no transmiten la idea con precisión sobre la parte dañada.

Miguel Fenech, mira al ofendido como "el dañado o perjudicado por el delito, o sea, el que padece la lesión jurídica en su persona o bienes espirituales como consecuencia o con ocasión del hecho delictivo". (11)

Por su parte Francesco Carnelutti, establece una diferencia entre perjudicado, paciente y ofendido, señalando que el analizar es (10) Programa del Derecho Criminal. Vol. II, Editorial Temis, Bogotá, 1957, p. 319.
(11) Derecho Procesal. Editorial Labor, Barcelona, 1960, p. 330.

tos conceptos significaba realizar la anatomía del delito. Este autor dice que perjudicado es la persona cuyo interés ha sido lesionado por el delito. Paciente, el hombre que constituye la materia del delito y que sólo podrá considerarse como ofendido a la persona que está al otro lado del delito; de tal manera que ofendido no es cualquier perjudicado, sino un perjudicado, persona física o jurídica, cuya libertad afecta el delito. (12)

Hans Von Hentig, expresa que se define a la víctima según la concepción que se tiene de la vida, por lo que puede ser una persona lesionada objetivamente en un bien jurídico protegido y que siente subjetivamente esta lesión en disgusto o dolor. (13)

Luis Jiménez de Asúa, advierte que la palabra víctima sirve para designar a la persona que sucumba o que sufra las consecuencias de un acto, hecho o accidente y, siguiendo el concepto de Hans Von Hentig, reconoce que no debe haber limitaciones y añade: "nos parece impropio limitar así la noción de víctima porque esta puede ser ya un hombre, ya la comunidad". (14)

Aún más, Mendelshen, apunta que la víctima resulta del hecho biológico, psicológico, social o mixto, provenientes de la relación antagonista de la pareja penal (infractor-víctima) sancionada por las leyes represivas. (15)

Por lo expuesto, podemos apuntar que en los hechos de tránsito la víctima es aquella que fue lesionada física o materialmente

(12) El Delito. Ediciones Jurídicas. B.Aires, 1952, p. 70.

(13) El Delito. Vol. II Espasa-Calpe, Madrid, 1972 p 410 .

(14) Estudios de Derecho Penal y Criminología. Ob. cit. p. 92.

(15) Cit. por Luis Jiménez de Asúa en Estudios de Derecho Penal y Criminología. Ob. cit. p. 112.

como resultado de una colisión o atropellamiento.

LA VICTIMA EN LA CRIMINOLOGIA

La Criminología, según la definición de Jorge López Vergara, es "la ciencia que se encarga del estudio del delito como conducta humana y social, de investigar las causas de la delincuencia, de la prevención del delito y del tratamiento del delincuente". (16)

Luis Rodríguez Manzanera, formula un cuadro de las disciplinas criminológicas que comprende las siguientes materias: la Antropología, la Psicología, La Sociología Criminal, la Criminalística, la Penología e incluye a la Victimología como el estudio científico de la víctima en relación con su ofensor, señalando que esta disciplina viene a llenar un hueco notable en la Criminología tradicional y considera que tiene un futuro prometedor ya que poco a poco va rebasando sus límites originales, para convertirse en una verdadera síntesis de aspectos bio-psico-sociales del fenómeno victimal. Indica el señalado autor, que no basta buscar que las personas no cometan delitos, sino que es necesario enseñar a los miembros de la colectividad a no ser víctimas y a impedir en esta forma la comisión de muchos crímenes. (17)

Si se considera a la Criminología como un estudio bio-psico-social del delincuente, justo es equilibrar la balanza ponderando a la ciencia que estudia a las víctimas, para que en forma autónoma estudie el fenómeno social y separadamente, la conducta de quien sufre el daño causado por el delito.

(16) Criminología Mexicana. Ob.cit. p. 103.

(17) Criminología. Editorial Porrúa, S.A.México, 1979, pp.71 a 73.

Por otra parte, Hans Goppinger, considera que la Victimología sólo constituye un campo parcial de la Criminología o de la Sociología criminal. Expresa que "después de haber empezado algunos investigadores, interesados en la Criminología o en la Sociología Criminal, a ocuparse de las víctimas del delito y de la relación entre el delincuente y su víctima, se acuñó este campo parcial de la investigación criminológica que es la Victimología. Esta representa de hecho un determinado sector del campo total, relativamente cerrado de la Criminología empírica y en particular del complejo problema: el delincuente en sus interdependencias sociales".(18)

Günter Kaiser, indica que el estudio de la víctima es parcialmente importante para la Criminología, pero antes de llegar a esta conclusión nos menciona que la Victimología se propone analizar las relaciones entre delincuente y víctima. (19)

Según las opiniones anteriores, la Victimología pretende estudiar la personalidad de la víctima, bajo aspectos biopsicosociológicos además de querer construir un sistema de medidas preventivas y terapéuticas para evitar la potencial conversión en víctimas.

Quizá la aportación del estudio que se ha hecho de las víctimas, es que la Criminología, haya fijado su atención en el comportamiento desviado de muchas víctimas como provocadoras del delito; este comportamiento ha dado lugar a que los detractores de las víctimas lo traten de generalizar para beneficio de los ofensores. Al respecto Hans Goppinger, comenta que en su investigación recogió fra-

(18) Criminología. Traducción de María Luisa Schewerk e Ignacio Luján Castro. Madrid, 1975, p. 132.

(19) Cfr. Criminología. Editorial Instituto Editorial Reus, S.A., Madrid, 1975, 1.ª edición, p. 15.

ses estigmatizantes respecto a lo que se piensa de la víctima, tales como: la víctima tiene el delito en sus venas, las víctimas son rara vez transeúntes inocentes, las víctimas son más agresivas, insultantes, antisociales y alcohólicas que el que comete el crimen.(20)

Lo anterior nos motiva a pensar que el estudio de la Victimología, no es sólo con la finalidad de proteger a la víctima sino de conocer cuales son las causas que generaron la victimización, de allí que el estudio victimológico, centre su atención en aspectos que dibujan el perfil de la víctima para encontrar indicadores comunes.

Jorge López Vergara, afirma que nos falta mucho camino por recorrer para resolver o coadyuvar a la prevención victimal, desde los campos de la investigación, utilizando novedosas técnicas, hasta los campos de concientización de nuestra comunidad, a la que, habrá de enseñársele a no ser víctima; también es necesario inculcarle sentimientos de solidaridad, respeto y apoyo a las víctimas de los diversos delitos. (21)

Estamos de acuerdo con lo que expresa Jorge López Vergara, por que los esfuerzos realizados para proteger a las víctimas han sido parciales y limitados; mucho nos falta por hacer para que en forma efectiva y sistemática, se dé protección a la parte más afectada en la comisión de los ilícitos.

Tan relegada se ha dejado a la víctima, que el propio Hans Von Hentig expresó: "de todos los factores exógenos, ninguno ha sido menos atendido, por nuestra investigación, que la víctima. La razón de este descuido es obvia. Cuando una víctima le quitaba a al-

(20) Criminología. Ob. cit. p. 135.

(21) Criminología Mexicana. Ob.cit. p. 109.

gún autor parte de la culpa, se producía una confusión en nuestro pensamiento, simple y despreocupado, y, por ello, no hemos presta de atención, se ha hecho caso omiso de ésto, como de todas las cosas que nos parecen inseguras, porque aún no las hemos aclarado intelectualmente". (22)

De las anteriores aportaciones, observamos que se pueden delimitar cuatro grandes áreas, según el estudio de Jorge López Vergara, a saber:

- a) Análisis de la personalidad de la víctima en relación con su ofensor.
- b) Los procesos de victimización y su prevención.
- c) Consecuencias sociales de la víctima.
- d) Relaciones sociales entre víctima y ofensor. (23)

Analizando el primer tópico, nos percatamos que la dualidad penal víctima-victimario, no siempre tienen relación, todo depende de cada caso específico para deducir el grado de responsabilidad penal de la víctima, como por ejemplo en la víctima del hecho de tránsito.

La segunda área de estudio, quizá sea la más interesante, ya que implica la investigación de las causas victimales y la prevención de las mismas.

Piensa el citado Jorge López Vergara, que principalmente el campo de la prevención victimológica aportará muchos frutos a la Criminología en el aspecto preventivo del delito. (24)

(22) Criminología. Ob. cit. p. 414.

(23) Criminología Mexicana. Ob. cit. p. 109.

(24) Ibidem. p. 116

En tercer lugar aparecen las consecuencias sociales de la víctima que pueden ser múltiples, una de ellas es la relacionada con la reparación del daño. La mayoría de los países del orbe, inclusive México, han determinado que el Estado no tiene ninguna obligación para con las víctimas, pues se considera que es el ofensor el que debe reparar los daños que ocasionó con sus actos.

De la determinación, que de hecho se sigue, respecto a la reparación del daño, la víctima queda en estado de indefensión ya que en la mayoría de los casos, en lo concerniente al hecho de tránsito, el victimario se dá a la fuga o se argumenta no tener suficientes medios económicos para solventar el daño causado.

Finalmente, en lo referente a las relaciones sociales entre víctima y ofensor, se presentan aquellas anteriores al hecho y las relaciones que se crean posteriores, o con motivo de la ofensa. En el caso que nos ocupa pueden presentarse después de una colisión y aún en los atropellamientos en donde las circunstancias obligan a la víctima a actuar con resignación y no apegada a derecho dado que el mismo procedimiento legal, propicia que la reparación del daño sea de común acuerdo entre las partes. Wolf Middendorf, comenta que "la influencia del delincuente sobre su víctima suele ser considerable, aunque sólo hayan estado juntos por poco tiempo".(25)

2.2 CLASIFICACION DE LAS VICTIMAS

Se han intentado diversas clasificaciones de las víctimas, sin dejar de reconocer los tratadistas que sus estudios resultan parciales o incompletos, ya que unos se acentúan en la culpabilidad,

(25) Victimología del Secuestro. Capítulo criminológico número 3. Centro de Investigaciones Criminológicas, Facultad de Servicio, Universidad de Zulia, Maracaibo, Venezuela, 1975, p. 103.

otros en la forma de participación de la víctima o de propiciar el hecho delictivo y otras sólo tienden a describir el hecho victimológico. De estas investigaciones escogimos la que nos pareció idónea para el tema que tratamos por versar sobre delitos culposos y es la que desarrolla B. Mendelshon, quien hace su clasificación de las víctimas desde el punto de vista de la culpabilidad, dividiéndolas en: víctima inocente, víctima por ignorancia o de culpabilidad menor, víctima voluntaria o tan culpable como el infractor y la víctima más culpable que el infractor. (26)

Víctima inocente, es aquella que nada ha aportado para que se realice el hecho criminal, siendo totalmente ajena al acto. Como ejemplo de este tipo de víctimas, tenemos a los transeúntes que deambulando en la vía pública sufren las consecuencias de un hecho de tránsito y resultan dañados en su integridad física o en sus bienes. Otro caso, sería el del conductor que pierde el control del vehículo y se incrusta en una casa habitación, causando daño a sus moradores. Lo mismo podría decirse del pasajero de un autobús de turismo que se vuelca y dicho pasajero se ve afectado en su integridad física. En la mayoría de estos casos, la víctima no tiene conciencia del ataque que va a sufrir y queda imposibilitada de defensa alguna. Asimismo, el agresor no conoce a su víctima y por lo mismo no hay precedentes, en cuanto a ofensas; estos indicadores nos muestran que estamos tratando a víctimas completamente inocentes, así como el grado de culpabilidad del ofensor, que en este caso es determinante para que la pena que se aplique sea integral.

(26) Cit. por Luis Jiménez de Asúa en Estudios de Derecho Penal y Criminología, Ob. cit. p. 260.

Víctima por ignorancia o de culpabilidad menor: En estos casos es frecuente observar, que la víctima provoca que alguien la victimice, o sin querer, facilita el hecho delictuoso. Un ejemplo del asunto que nos ocupa, podría ser aquella situación en donde por ignorancia un conductor se estaciona en curva y ocasiona una colisión múltiple; en estos casos la víctima colabora en mayor o menor grado, por lo que la culpabilidad del victimario se estimará en la medida en que la víctima participó en el delito.

Victima voluntaria o tan culpable como el infractor: en este supuesto, se encuadran las víctimas que cooperan voluntaria y conscientemente en el delito, como sucede en las carreras de autos o motocicletas o en los eventos circenses en donde las colisiones y contactos de atropellamientos son el atractivo principal. En esta hipótesis, la víctima participa voluntariamente en el hecho de tránsito y por tanto la pena que debe imponerse será mínima pero la reparación del daño será exigible en la medida de la responsabilidad penal, en la que incurrió el autor.

La víctima más culpable que el infractor: En esta categoría se señalan a dos tipos de víctimas: la imprudente y la provocatriz.

La víctima imprudente, es aquella que por su propio descuido, negligencia o insensatez, participa en el hecho y es dañada en su integridad física o en sus bienes. Por ejemplo, los peatones que cruzan la calle sin precaución y son arrollados o en aquellos casos en donde es evidente que la víctima se arrojó al paso del vehículo buscando la muerte. En estos casos, las víctimas son más culpables que los supuestos infractores.

La víctima provocatriz, es aquella que da lugar a que el ilícito

se presente; aquí podemos citar como ejemplo a los automovilistas que sin poderlo evitar, arrollan a los llamados "toreros" que son individuos que a media calle se dedican precisamente a "torear" a los vehículos.

En los supuestos descritos, la pena para el infractor será mínima dada la participación de la víctima; la reparación del daño será exigible conforme a la responsabilidad penal en la que se incurrió.

2.3 LA GRAVEDAD DEL PROBLEMA EN MEXICO DISTRITO FEDERAL

El problema del tránsito de vehículos, tiene como una de sus causas principales a la estructura urbana en donde deben conjugarse las estructuras verticales de los edificios con las horizontales de caminos y zonas verdes.

El diseño de la Vía Pública en el Distrito Federal, incluye avenidas, arterias, calzadas, calles, callejones, plazas, paseos, andadores, pasadizos, rotandas, pasos a desnivel, viadutos y cualquier espacio destinado al tránsito de peatones y vehículos. (27)

Con este orden de ideas, presentamos brevemente la evolución estructural que han tenido los caminos, en diversas etapas de la historia para comprender el por qué de las estructuras viales de la actualidad.

La construcción de caminos empedrados se le atribuye a los romanos, porque en su afán de tener comunicación con todos los pueblos conquistados, trazaron una extensa red de caminos que cubrían 85,000 kilómetros del imperio; de allí la frase célebre: "todos los caminos conducen a Roma". Las rutas romanas tenían de seis a ocho metros de ancho y las construían abovedadas, permitiendo así que escurriera el agua de las lluvias. Para conservarlos en buen estado, mediante leyes asignaban distintos tramos a grupos de ciudadanos encargados de cuidarlos. (28)

Este modelo de camino para la tracción animal, se ha utilizado casi en todos los países inclusive, en la actualidad es la estructura urbana que funciona en lugares donde los vehículos no penetran. Como ya vimos anteriormente, los españoles trajeron a la Nue

(27) Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Editorial Porrúa, S.A. México, 1984, p. 22.

(28) Malle, Daniel. El Maravilloso Mundo de la Tecnología. Editorial Fundación Cultural Televisa, México, 1980, p. 13.

va España el diseño romano de los caminos el cual fue impuesto sobre los escombros de la estructura urbana vencida.

La ciudad de México tuvo su origen en una isla situada en medio del Lago de Texcoco, en donde los aztecas, poco a poco, fueron construyendo la Gran Tenochtitlan e ingeniosamente fueron agrandando la isla, mediante diques, haciendo simultáneamente las carreteras que fueron los primeros caminos planificados para el tránsito, el cual se realizaba a pie y si era menester transportar cosas, se hacía por hombres especialmente preparados para ello. (29)

Una vez realizada la conquista y destruida la Gran Tenochtitlan, dice Fray Agustín de Betancourt: "entrarse en la Ciudad de México por seis calzadas, las tres antiguas de Guadalupe, al norte, de Tacuba, al poniente, y la de San Antón al Mediodía y por otras tres que hicieron los españoles: por la de la Piedad, por la de Chapultepec y la de Santiago por el poniente; y por las calles donde hay acequias tiene puentes de calicanto, fuertes para pasar del ancho de la calle siendo las más empedradas, y con ser que en todo el año no cesan los empedradores de aderezarlas, en tanto el concurso de las carrezas, que no acaban de componerlas". (30)

Internamente la planeación urbana de las calles, se estableció tomando como punto de referencia el centro ceremonial de la antigua Tenochtitlan, de donde partían las calzadas hacia la periferia conforme se agrandaba la ciudad.

Esta estructura de calzadas y calles, ha predominado a través

(29) González Blakaller, Ciro. Historia de México. Editorial Porrúa S.A. México, 1967, p. 98.

(30) Novo, Salvador. Seis siglos de la Ciudad de México. Editorial Fondo de Cultura Económica. México, 1982, p. 44.

del tiempo con algunas modificaciones que se han manifestado en dar un pequeño margen para el tránsito de los peatones y en el cambio del empedrado al asfalto.

Conforme fue avanzando la economía de la Nueva España, se fueron abriendo más caminos hacia la provincia y por ende se construyeron mayor número de calles y calzadas, empedrándose las principales, cuyas características urbanas se distinguían por encontrarse enclavados en ellas los edificios más destacados de la Colonia, tales como el Cabildo, la Gran Audiencia, los palacios de los conquistadores, las iglesias. (31)

De los sesenta y dos virreyes designados para dirigir el destino de la Nueva España, sólo seis se distinguieron en urbanizar la Ciudad de México proporcionándole servicios municipales como lo son: el drenaje, luz, empedrado y vigilancia, consideramos digno mencionarlos por la labor realizada, ellos son: Don Antonio de Mendoza, Don Luis de Velasco I y II, Fray Payo Enrique de Rivera, Don Antonio María de Bucareli y Don Juan Vicente Güemes Pacheco de Padilla. (32)

Creemos importante mencionar que el cargo de virrey duraba seis años, al cabo de los cuales debía presentar una "memoria", en donde se especificaba cómo había encontrado el virreinato anterior y cuáles habían sido las acciones realizadas durante la gestión. Este tipo de informe daba la oportunidad de continuar con las labores iniciadas y de planear otras tomando en cuenta los planos rectores primigenios.

(31) Nove, Salvador. Seis Siglos de la Ciudad de Mexico. Ob.cit. p. 44.

(32) López Reyes, Amalia. Historia de México. De la época prehispánica hasta Juárez. Cía. Editorial, S.A. de C.V. México, 1983, p.170.

De lo anteriormente expuesto se puede colegir, que la estructura de calles y calzadas, nació propiamente a la llegada de los españoles, quienes traían la concepción urbana utilizada por los romanos, que como ya dijimos consistía en establecer en el Centro del Gran Crucero la Plaza Mayor, alrededor de la cual florecía el comercio y se asentaban las instituciones gubernamentales y religiosas.

Este trazo urbano de calles y calzadas que partían del centro a la periferia, perduró hasta 1976, año en que el Presidente de la República decretó la construcción de los "ejes viales" que son avenidas de un solo sentido que van de norte a sur y de oriente a poniente lo cual hace el tránsito más fluido; sin embargo, muchas calles quedaron cerradas o sin circulación ya que en el diseño de los "ejes viales" no se previó, al parecer, que dichas calles deben complementar la circulación.

Hemos comentado este aspecto histórico, referido a la estructura urbana de la Ciudad de México, porque es un factor que interviene en el proceso de victimización con motivo del tránsito de vehículos, ya que en la medida en que se amplían o son más funcionales los caminos para vehículos o peatones, son menos las posibilidades de que se presenten hechos de tránsito.

Así pues, la génesis del problema se presenta con la expansión de la ciudad que ha ido creciendo en población y en problemas automovilísticos sin embargo, se ha descuidado la seguridad de los viandantes y de la población citadina en general, ya que los primeros caminan por las calles sin la debida protección y preparación para conducirse como peatones y los habitantes urbanos también se ven afectados por la contaminación ambiental y el ruido

que producen los automotores.

El problema de los accidentes de tránsito en México, surgieron al empezar a circular, en las calles empedradas, los vehículos automotores. Como se reseñó en los párrafos precedentes, el diseño de las calles y calzadas, no consideró la transformación que sufrirían los transportes, ni mucho menos la gran concentración de vehículos sobre los caminos urbanos.

La velocidad y la estructura de los automóviles, creó una nueva necesidad urbana ya que implicaba el cambio del empedrado al asfalto y lugares para estacionar los vehículos. Asimismo, la estrechez de las calles y calzadas, hicieron lento el tránsito y enrarecido el ambiente, por lo abundante de los gases tóxicos emanado de los automóviles. Hasta la fecha este problema en lugar de haberse superado, ha empeorado. Russell L. Ackoff, dice que la contaminación ambiental que producen los autos, rápidamente se está convirtiendo en una amenaza a la supervivencia en muchas ciudades. Los automóviles contribuyen hasta en un setenta por ciento a la contaminación del aire y son responsables de un aumento de tres mil por ciento en el nivel de ruido urbano desde 1939. (33)

Así pues, al aumentar la concentración urbana de las grandes ciudades, el riesgo para el peatón ha sido inminente porque no se ha remodelado la ciudad, pensando en la comodidad y seguridad de los viandantes, sino la primacía de los automovilistas y el transporte en general, ya que implica fluidez económica y superación de status social.

(33) Rediseñando el futuro. Editorial Limusa. México, 1979, p.252.

La Ciudad de México a partir de 1920, expresa Salvador Novo, muestra ya la imperiosa necesidad de tener un transporte colectivo eficiente capaz de desplazar, a sus centros laborales, a cientos de obreros y empleados y aparecen por primera vez, los autobuses que formarán parte de una red camianera que se complica conforme se amplía el radio de acción comercial e industrial. Ante esta circunstancia y como consecuencia se agrava la criminalidad de tránsito. (34)

Ernesto Vilte Valdeviese, señala que en los países más industrializados, los accidentes constituyen una de las principales causas de mortalidad, dice que no es posible calcular la enorme cantidad de lesiones graves y leves, de sufrimientos y pérdidas económicas que los accidentes producen; así en una época como la nuestra, en que la ciencia médica ha logrado evitar los estragos de tantas enfermedades, esta nueva epidemia ha adquirido tal importancia sanitaria, que obliga a realizar un esfuerzo concentrado, por igual, - en el terreno de la lucha y la prevención. Concluye enfatizando que para poder controlar este fenómeno criminológico, es necesario planificar la producción de vehículos de transporte, la cual debe ser congruente con la realidad del país y no con los intereses del grupo poderoso de transnacionales que venden indiscriminadamente automotores, sin prever el daño que se va a causar. (35)

México a partir de 1940, entró en una nueva etapa de desarrollo una etapa de crecimiento económico promovido por una política de

(34) Seis Siglos de la Ciudad de México. Ob.cit. p. 72.

(35) Prevención de la criminalidad del tráfico de vehículos. Revista Cardinal número 24, UNAM, Facultad de Derecho, México, 1981, p.7.

industrialización. La población de las ciudades se vio incrementada por grandes afluencias sociales migratorias del campo, que en búsqueda de mejores perspectivas de vida, llegaron a las grandes ciudades en donde el problema urbano se agigantó y por ende, los hechos de tránsito. Se estima que en el período de 1960-1970, se desplazaron cerca de tres millones de campesinos a las áreas urbanas del país. Las entidades que recibieron mayor número de migrantes, proporcionalmente a su población fueron: el Distrito Federal, el Estado de México, Baja California Norte, Tabasco, Nuevo León, Campeche, Tamaulipas, Baja California Sur, Quintana Roo y Morelos. (36)

Ante las grandes presiones sociales, la Ciudad de México fue ensanchándose a partir de su ancestral plaza mayor; el centro de la ciudad se ha transformado en varias ocasiones para poder dar albergue a máquinas y viandantes; sin embargo, el trazo original de calles y estacionamientos no es suficiente para el gran número de autos y personas que diariamente recorren las calles que se consideran las principales en esta gran ciudad.

La explosión demográfica, ha sido uno de los fenómenos sociales que más ha contribuido a agravar el problema de tránsito en México. El primer censo levantado en 1895, con características modernas, nos muestra que había un total de 12.6 millones de habitantes. El censo realizado en 1910, significó una disminución en el volumen de la población, tanto por las muertes causadas en la revolución como por la emigración internacional. De 1910 a 1940, existe un período de transición ya que la población comienza a experimentar un cambio demográfico a causa del descenso constante de la mortalidad

(36) México Demográfico. Consejo Nacional de Población. Breviario, 1978, p. 43.

y el incremento de los niveles de fecundidad, lo cual dio lugar a un sucesivo aumento en el crecimiento que hizo que el porcentaje aumentara, de 1.7 en 1940, a 3.4 en la presente década. (37)

Actualmente el total de habitantes que existen en la República Mexicana, es de 77 millones, de los cuales 17 residen en la Ciudad de México, en sus 16 Delegaciones Políticas. Con relación a la producción de motores, en 1981, había en México más de dos millones de vehículos por lo que por cada máquina automotriz hay nueve habitantes en el Distrito Federal, aproximadamente. Otros países tienen una proporción impresionante, cabe señalar para hacer una comparación, que en los Estados Unidos de Norteamérica, existe un coche por cada dos habitantes ; en Canadá uno por cada tres; sin embargo, hay países tranquilos con una proporción de un vehículo por cada 165 habitantes, como Paraguay y uno por cada 119, en Bolivia. (38)

Según los reportes oficiales presentados en el Simposio Nacional de Accidentes, el tránsito terrestre en la República Mexicana, esta originando más de cien mil accidentes anuales, en los cuales han resultado lesionadas más de noventa mil personas y han muerto más de seis mil ochocientas. Esto indica que diario en México sufren lesiones, con motivo del tránsito de vehículos, cerca de doscientas personas y mueren diecinueve; además, entre todos los tipos de accidentes que se registran en México, el accidente en vehículos de transporte público ocupa el primer lugar como causante del 94% de las defunciones registradas. (39)

(37) México Demográfico. Ob. cit. p. 45.

(38) López Rey y Arrojo, Manuel. Criminología. 1a. edición, Editorial Aguilar. Madrid, España, 1978, Tomo II, p. 309.

(39) Ruiz Salazar, Antonio. El conductor profesional de vehículos y la salud. Ob. cit. pp. 75 a 78.

A raíz de haberse construido la calzada de Tlalpan, como una solución al problema de tránsito, se observó que los accidentes disminuyeron en el tramo que tiene la barda de contención, la cual no permite el paso o cruce de peatones. De la misma manera se puede apreciar en el Viaducto Miguel Alemán y en el Circuito Interior en donde los accidentes de tránsito y atropellamientos son menos frecuentes. Por el contrario, en el Periférico y los "ejes viales" los hechos de tránsito tienen una mayor incidencia porque no presentan la misma seguridad vial, ni para el peatón ni para los conductores.

Con esta experiencia se está adoptando la modalidad de colocar muros de contención, prefabricados, en las avenidas amplias para evitar el cruce de peatones, tal es el caso de la Calzada Ermita Iztapalapa.

Otro factor que aumenta la incidencia victimológica del hecho de tránsito, es el transporte público que es insuficiente, inadecuado y peligroso para los usuarios, porque se llenan de gente -- desesperada por llegar a sus trabajos y no se respetan las normas de seguridad, viajando muchas veces en los estribos, haciéndolos víctimas potenciales.

Ante la problemática del transporte público, el gobierno de -- México introdujo el sistema colectivo (Metro) para aminorar tanto el problema vial como el de transporte; sin embargo, no se ha terminado el problema y se han promovido otras alternativas como: prohibir el tránsito a los vehículos de carga en las calles centrales; cerrar, paulatinamente, el tránsito en el centro de la ciudad, determinar un horario escalonado para los empleados burócratas;

asignar carriles exclusivos para los autobuses de pasajeros; poner en circulación autobuses extralargos; aumentar el número de taxis colectivos; construir pasos peatonales a desnivel o a niveles altos en los ejes viales o avenidas de mayor afluencia vial; intensificar las campañas de educación vial en las escuelas primarias y secundarias; disponer de autobuses gratuitos en auxilio del tren colectivo que se está construyendo en la Calzada de Tlalpan. Estas reformas o innovaciones para evitar víctimas de tránsito o hacer más fluido el desarrollo, no han acabado con la gravedad del problema en la Ciudad de México.

L.G. Norman, afirma: "no existe una panacéa que permita evitar todos los accidentes de tránsito, la prevención ha de ser la labor conjunta de educadores, médicos generales, agentes de seguridad, ingenieros, psicólogos y criminólogos". Concluye diciendo que por desgracia el problema de los accidentes de tránsito, no parecen estar todavía por resolverse. (40)

En México se ha experimentado mucho sobre el tránsito terrestre, no hay nada que no se haya hecho. Cada sexenio vemos como se las ingenian los ingenieros urbanos para "salir del pase" y darle al problema un matiz de actualización en sus resoluciones pero el caso es que todo lo que se instrumente, es para proteger a los conductores o dar a las vías de comunicación estética, amplitud o funcionalidad.

Es de tanta importancia el problema que la Dirección General de Policía y Tránsito, se ha trecado por el de Secretaría de Protección y Vialidad. Por lo visto, consideramos que el problema de la

(40) Los Accidentes del Tráfico, Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 1963, p. 35.

victimogénesis vial debe de ser atacado de raíz y éste no sólo compete a la Secretaría de Protección y Vialidad sino a la sociedad toda, ya que el problema nace desde el diseño o rediseño urbano - hasta la localización de los lugares, que más incidencias de víctimas por hechos de tránsito, han tenido. En la investigación que realizamos , pudimos observar un magnífico trabajo realizado por un equipo de médicos del Servicio Médico Forense, en donde objetiva y panorámicamente se puede observar, en un gran mapa del Distrito Federal, cuales son las avenidas o calles en donde ha habido mayor número de atropellados y colisiones.

El trabajo que realizó el equipo de médicos, bien pudo hacer que las autoridades pusieran mayor atención en esos señalados lugares; sin embargo, allí están todavía, con la misma problemática.

La Calzada Ignacio Zaragoza, aparece como un "cementerio" lleno de alfileres y cada alfiler significa una víctima del hecho de tránsito, caída en ese lugar. Explicaba el doctor Carlos Olivares Urbina, jefe del Departamento de Estadística, que la gravedad del problema tenía su raíz en la planificación urbana, es decir, que el trazo de las avenidas o de los pasos a desnivel o puentes para peatones, era una consecuencia de los asentamientos humanos, apuntando que como la población crece indiscriminadamente, en la misma forma se amplían las calles o las calzadas, asentando que los puentes peatonales se ponen para cubrir las apariencias de seguridad y no para un servicio eficiente, porque de ser así no alcanzaría el presupuesto.

Nuestro entrevistado enfatizó, que el enfoque de los planificadores urbanos es meramente economicista, es decir, la alternativa

es utilizar el presupuesto en hechos materiales, tales como: colocar más semáforos donde ya existen, reconstruir calles y banquetas, quitar camellones y glorietas, pintar guarniciones, puentes y calles, poner muros de contención para que no pasen los peatones, etc. tal gastar dinero y aparentar que se está en el problema. La pregunta es ¿por qué en las calles de mayor incidencia, como las que a continuación se indican, no se ha abatido el índice criminológico por hechos de tránsito, siendo que estos datos son de 1974?(41)

CALLE	NUMERO DE MUERTOS	% DEL TOTAL
Calzada Ignacio Zaragoza	89	8.0
Calzada de Tlalpan	35	3.1
Paseo de la Reforma	32	2.9
Av. Rio Churubusco	30	2.7
Calz. Xochimilco-Tulyehualco	23	2.1
Av. de los Insurgentes Norte	22	2.0
Anillo Periférico	20	1.8
Calz. Ermita-Iztapalapa	19	1.7
Av. Anillo de Circunvalación	18	1.6
Calz. Vallejo	18	1.6
Av. Rio del Consulado	18	1.6
Calz. de la Viga	17	1.5
Av. de los Insurgentes Sur	16	1.4
Camino a Santa Fe	15	1.3
Av. Eduardo Molina	14	1.3
Av. Plutarco Elías Calles	14	1.3

(41) Hechos de tránsito en el Distrito Federal. INACIPE. México, 1983, p. 9.

Av. Fray Servando Teresa de Mier	12	1.1
Av. Niño Perdido	12	1.1
Av. de la Taxqueña	11	1.0
Calz. Olivar del Conde	10	0.9
Av. de la Revolución	10	0.9
T O T A L	455	40.9 %

Esto que anunciamos sólo se relaciona con las víctimas peatonales, que son las más desprotegidas empero, existen una gran cantidad de accidentes en donde el conductor es víctima de su propia imprudencia o por manejar en estado de ebriedad. Al respecto Wiarco Orellana dice, que en 1972 se atribuyeron 28 mil muertes, en la carretera, a la intoxicación alcohólica y que en Estados Unidos, un tercio de todas las detenciones hechas por la policía se debieron a la ebriedad pública. (42)

El conducir en estado de ebriedad es una de las causas que producen más víctimas por hechos de tránsito; en la capital de la República Mexicana, en el año de 1983, murieron 2919 personas a causa del alcohol; en el lapso de 1979 a 1984, por esa misma razón, murieron 7992, resultando heridas 47,715. La forma en que sucedieron los hechos fueron en primer lugar por colisión con otro vehículo y en segundo término por atropellamiento, siendo más elevado el índice de hechos de tránsito en la zona urbana que en la rural, señalándose los meses de mayor incidencia a septiembre y diciembre. (43)

(42) Cit. por Jorge López Vergara. Criminología Mexicana. Ob.cit. p. 155.

(43) Archivo estadístico de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

Considerando lo antes expuesto, podemos decir que la gravedad del problema es significativa, ya que la capital de un país en desarrollo necesita de toda su fuerza de trabajo y económicamente la comisión de un delito acarrea la pérdida de una fuente de ingresos y se pierde la oportunidad de elevar, en forma general, el nivel de vida del país. Alfonso Quiroz Cuarón, dice que en nuestro país es sumamente elevado el costo social del delito, indica que en 1965, se cometieron 38,287 delitos, con un costo social de \$ 45,631,254.00; especifica que se registraron 16,475 delitos de lesiones, que equivalen a un costo social de \$3,967,972.00. Con estos datos podemos imaginar, que los hechos de tránsito que actualmente suceden, nos depauperizan cada minuto. (44)

Rosa del Olmo, señala que los accidentes de tránsito ocupan el tercer lugar como causa de muerte en escala mundial y en Venezuela ocasiona la pérdida de una vida cada tres minutos, donde por cada muerte hay de diez a quince lesionados graves y entre treinta y cuarenta leves. (45)

Manuel López Rey y Arrojo, comentando la investigación realizada por Artemio Galván, sobre la epidemiología del homicidio en México, llega a la conclusión estadística de que casi la mitad de los homicidios son por encontrarse el responsable en estado de ebriedad. (46)

No dudamos que la problemática de las grandes ciudades es múltiple. (44) El costo social del delito en México. Revista Criminalia, año XXXVI, número 8, México, 1970, pp. 535 a 544.

(45) Los accidentes de tránsito en Venezuela. Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1968, p. 11.

(46) Criminología. Ob. cit. p. 321.

tiple y de toda índole; nuestra capital no es la excepción, pues el fenómeno de tránsito se presenta con multitud de facetas a resolver. El problema vial ya ha sido abordado en forma temeraria. La construcción de los "ejes viales" trajo como consecuencia un costo social, que sin duda alguna repercutió en la inflación económica que todos padecemos. Con esta medida adoptada nos podemos percatar de la magnitud del problema del tránsito de vehículos, que en cierta forma dió cauce al gran número de automóviles que diariamente circulan por calles y avenidas. La producción de autos, ya lo hemos visto, no va acorde con la implementación de estructuras urbanas; a nivel mundial el fenómeno es semejante. En Japón la fabricación de vehículos pasó de 145,000, en 1953 a más de cinco millones anuales en 1970. En el mundo, aproximadamente, en 1900 se construían diez mil unidades y en esta década de los ochentas se construyen trescientos millones. (47)

Afortunadamente se están aplicando algunas medidas para resolver el problema de tránsito en las grandes ciudades, estas determinaciones son semejantes a las que se han puesto en práctica en el Distrito Federal y algunas más radicales, como lo es el prohibir totalmente la circulación de automóviles en determinadas zonas, a ciertas horas del día, debiendo sus propietarios llegar a estos sitios utilizando transporte de tipo colectivo. En cuanto al problema más grave, que es el de la contaminación ambiental, ya se realizan investigaciones tratando de encontrar motores capaces de superar con ventaja a los de explosión, cuyos escapes de gas incrementan la contaminación. Se cree que la solución podrían

(47) Malle, Daniel. El maravilloso mundo de la tecnología, Ob. cit. p. 61.

ser los motores eléctricos.

Lo más asombroso en materia de futuros automóviles, tal vez sean los motores de "cuerda" que han inventado los japoneses. De tener éxito, las gasolineras serán reemplazadas por estaciones de servicio para dar "cuerda" y de esta manera acabar con el humo pero no con los embotellamientos. (48)

Rusell L. Ackoff, afirma que el automóvil no va a desaparecer que al contrario la gente que no tiene, cada vez lo desea más, por que reúne las condiciones de privacidad, conveniencia, comodidad, tiempo y status que son características que todo humano anhela poseer y recomienda, entre otras situaciones, el de modificar el patrón de uso del suelo de una área metropolitana, es decir que en las futuras áreas urbanas a construir, se tengan todos los servicios necesarios para vivir y los habitantes de dicho lugar no tengan que desplazarse para recurrir a esos servicios. Por otra parte, hace hincapié del tamaño de los automóviles actuales que sólo son ocupados, la mayoría de las veces, por una o dos personas, pudiendo pensarse en un rediseño del vehículo con dimensión propia para dos usuarios. (49)

En consecuencia, para hacer frente al grave problema de tránsito en el Distrito Federal, se requiere una suma de esfuerzos, en donde la Ingeniería de tránsito, la legislación, la vigilancia preventiva, la medicina de urgencias y la educación vial, conjuguen sus recursos para hacer llegar a cada ciudadano el derecho que le corresponde de protección en la vialidad.

(48) Mallo, Daniel. El maravilloso mundo de la tecnología. Ob.cit.p.61

(49) Rediseñando el future. Ob cit. pp. 251 a 271.

2.3.1 ESTADISTICA SOBRE CRIMINALIDAD EN HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO DISTRITO FEDERAL.

Una de las grandes preocupaciones del criminólogo moderno, consiste en la prevención del elevado incremento de las muertes violentas y lesiones graves, producidas por motivo de hechos de tránsito.

En la Ciudad de México, este tipo de infracciones se han elevado en grado tal, que ocupan el tercer lugar dentro de los delitos que más se cometen.

Ernesto Vilte Valdevieso, afirma que los delitos que pueden cometerse con motivo del tránsito de vehículos, son en su inmensa mayoría de carácter imprudencial; pese a su aparente y relativa inocuidad y nula condena social, han cobrado en estos últimos tiempos, en casi todo el mundo y particularmente en México, una importancia elevada. (50)

Por la investigación que se ha realizado, se puede destacar que una de las principales causas de mortalidad en la mayoría de los países del orbe, sobre todo en los más industrializados, es la relativa a los accidentes de tránsito. Alfonso Quiroz Cuarón, como ya indicamos, realizó cálculos sobre el costo social del delito en México, en donde analizó los hechos resultantes de la conducta anti-jurídica, señalando que ésta provoca: un descenso de productividad, tanto del delincuente como de sus víctimas, con repercusión en sus familiares; erogación de salarios para empleados de Agencias del Ministerio Público, Policías, Jueces, Magistrados, Ministros de la Suprema Corte de Justicia y empleados de la penitenciaría;

(50) Prevención de la criminalidad del tráfico de vehículos. Ob.cit. p. 5.

mantenimiento de los edificios, mobiliario, papelería y personal; equipo de policía e investigación criminalística (laboratorios, -- transportes). Assvera Quiroz Cuarón, que tanto el delincuente como su familia y también la víctima y sus familiares, tenían que gastar en defensores e intermediarios, en gratificaciones a empleados de juzgados, a los policías, Ministerios Públicos y en fianzas. De lo anterior se desprende que todo incremento en la criminalidad de un país, significa un descenso en su desarrollo socio-económico. (51)

Cuando el fenómeno criminal no es controlado debido a su magnitud, trae como consecuencia un estado de intranquilidad que provoca un nulo crecimiento. Emile Durheim, piensa todo lo contrario, al afirmar que el delito es necesario porque está vinculado con las condiciones fundamentales de toda vida social y por esa misma razón es útil; pues estas mismas condiciones de la que es solidario, son a su vez indispensables para la evolución normal de la moral y el derecho. (52)

Nosotros consideramos, que económicamente la comisión de un delito acarrea la pérdida de una fuente de ingreso para el país, -- creando subempleos, además de causar a la familia de la víctima y del delincuente, fuertes desequilibrios económicos. México como país en desarrollo, necesita de toda su fuerza de trabajo para mejorar las condiciones de vida en general y una alta criminalidad no permite mejorar la producción de satisfactores.

Los datos estadísticos solicitados a la Procuraduría General de

(51) El costo social del delito en México. Ob.cit. pp. 535 a 574.

(52) Las Reglas del Método Sociológico. Editorial La Pléyade, Argentina, 1957, p. 58.

Justicia del Distrito Federal, nos proporcionaron aspectos relacionados con los hechos de tránsito, en el período que oscila entre 1979 y 1984, de los cuales damos cuenta en cifras e interpretación de acuerdo a los títulos que los enmarcan:

MUERTOS Y HERIDOS POR TODOS LOS DELITOS TIPIFICADOS EN EL DISTRITO FEDERAL. (53)

ANOS TIPO DE DELITO	TOTAL	1979	1980	1981	1982	1983	1984
TOTAL	181,461	34425	30833	32418	32239	34073	27473
<u>LESIONES</u>	150831	28787	25479	26662	26181	28723	14999
Lesiones (sin determinar)	26350	2367	8749	3912	4675	4009	2598
Por Hechos de tráns.	47715	10640	8060	9446	8352	7777	3440
Arma blanca	4826	1026	421	919	996	971	433
Arma de fuego	6119	1186	571	1291	1298	1271	502
Golpes	38157	7160	2964	5964	6617	10140	5303
Intoxicación	822	245	244	199	125	7	2
Accidente	26872	6103	4470	4931	4109	4538	2721
Tentativa	10	----	----	----	9	1	----
<u>HOMICIDIO</u>	30630	5638	5354	5756	6058	5350	2474
Homicidio (sin determ.)	18208	3231	3320	3408	3320	3511	1418
Tentativa	10	----	3	2	----	5	----
Hecho de tránsito	7992	1488	1654	1629	1481	1167	573
Arma blanca	576	89	46	123	171	81	66
Arma de fuego	2023	328	241	433	441	585	195
Golpes	431	93	53	88	94	41	62
Intoxicación	89	23	11	11	43	1	----
Accidente	1301	386	26	150	420	159	160

(53) Archivo estadístico de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

En estos datos aparecen con números mayoritarios, los relativos a la criminalidad violenta ~~suscitados~~ en el período de cinco años y el primer semestre de 1984, es decir, el delito de homicidio, arrojó un resultado de 30,630 occisos, como consecuencia de los delitos que se tipifican en la columna de homicidios.

El homicidio sin determinar el delito, reúne un total de 18,208 casos, en el período de estudio que nos ocupa, esto quiere decir, que las causas que motivaron los hechos son varias, por tanto es necesario investigar para precisar si realmente se dio el delito o bien fue un accidente o suicidio.

Es importante señalar, que el delito de homicidio por hechos de tránsito, sobresale del común denominador al arrojar un total de 7,992 víctimas en el período que investigamos, lo cual significa el 26% del total de víctimas por homicidio.

Se puede observar en los resultados obtenidos, que los homicidios por hechos de tránsito casi sostuvieron su frecuencia entre los -- años de 1979 a 1982, con cantidades que fluctuaron entre 1500 y - 1650 occisos por año; siendo notorio que en 1983, y el primer semestre de 1984, bajaron los resultados a 1167 y 573, respectivamente. Se infiere que la nueva política generada por la Secretaría de Protección y Vialidad, tuvo su primera respuesta.

El delito de lesiones, arrojó un total de 150,831 víctimas en los 66 meses estudiados, los cuales incorporan a 26,350 lesionados sin que se determino cual fue la causa.

Del universo total de víctimas, 47,715, son por delitos de tránsito o sea el 31.6 por ciento. Este resultado supera a todos los delitos que son los más frecuentes, en relación con las lesiones;

inclusive el de lesiones por golpes, que podríamos decir es el cotidiano.

El grado de disminución de los delitos por lesiones de tránsito de vehículos, no ha sido regular pues, se puede notar que el número de víctimas por año tiene una fluctuación entre ocho y diez mil lesionados por dicha causa.

Deseando profundizar en los datos obtenidos, solicitamos permiso para indagar en los archivos de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, al Director General de Servicios Periciales, Ingeniero Oscar Aguilar Ruiz ya que nuestro interés está en todo lo que incide en hechos de tránsito y por tanto en las dependencias a las que les compete conocer este tipo de delitos.

El permiso nos fue concedido y se nos proporcionó información estadística correspondiente al período 1981-1983; en dichas estadísticas aparecen los datos organizados por año y por cada uno de los doce meses. Los informes contienen: dictámenes solicitados a la Procuraduría, manera en que sucedió el hecho de tránsito, promedio mensual, según el informe de las Agencias Investigadoras del Ministerio Público; media diaria por cada uno de los días de la semana y finalmente, media diaria por cada uno de los días del mes.

En las estadísticas de 1982 y 1983, se anexaron también los hechos de tránsito que sucedieron por manejar en estado de ebriedad. Sólo de 1982, se tienen datos referidos a muertes violentas y no violentas acaecidas en ese período.

Los dictámenes solicitados a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, enumeran las siguientes actividades realizadas: tránsito, valuación, criminalística, química, medicina,

ingeniería y arquitectura; grafoscopia, contabilidad, balística, - mecánica, incendios-explosiones, retrato hablado, varios, topografía y traducción.

De los quince aspectos señalados en los dictámenes, el de tránsito fué el que mayor solicitud obtuvo en los tres años que nos -- ocupan, ya que en el año de 1981, hubo un total de 66,442 dictámenes, de los cuales destacó en primer lugar el de tránsito con --- 23,141 solicitudes anuales, que corresponden a 34.83% del total. El mes que se caracterizó por el mayor número de solicitudes fué el de diciembre con un total de 2,306 peritajes; la menor incidencia recayó en el mes de julio con 1593. (cuadro número 1)

En 1982, se realizaron 59,128 peritajes, sobresaliendo, nueva-- mente en primer término, los peritajes de tránsito con 19,941 -- (38.7%). El mes de marzo descolló con 2,117 solicitudes estando en el extremo opuesto el mes de noviembre con 1,704. (cuadro número 2)

En 1983, también se presentaron múltiples peritajes de tránsito ya que del total de dictámenes que ascendió a 99,107, le tocaron 23,251 (23.45%), correspondiéndole el segundo lugar ya que el primero lo alcanzó valuación con 40,150 peritajes. El mayor número de solicitudes se llevó a cabo en el mes de marzo, con 2,295 y el menor, en diciembre con 1,726. (cuadro número 3)

Por los datos arrojados, se puede inferir que el problema de tránsito conserva cierta regularidad en el grado de incidencias, ya que fluctúan de un 23.45% a un 38.73% de solicitudes anuales.

Se deduce que el 30% de las actas que se levantan en las Agencias Investigadoras del Ministerio Público, están relacionadas con el problema de tránsito.

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES. DICTAMENES SOLICITADOS
POR HECHOS DE TRANSITO

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1981

CUADRO NUM 1

DICTAMENES	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
TRANSITO	1853	1833	2183	1808	1881	1911	<u>1593</u>	1894	1989	1893	1997	2306	23141	34.83
VALUACION	2161	1801	1917	1806	1906	1786	1630	1848	1919	1790	1884	2279	22727	34.20
CRIMINALISTICA	701	614	782	705	704	660	589	673	687	749	749	904	8517	12.82
QUIMICA	262	303	346	286	251	300	266	307	343	245	290	455	3654	5.50
MEDICINA	80	72	108	165	114	158	104	170	154	123	124	112	1484	2.23
ING. ARQ.	109	102	134	169	101	107	98	130	11	98	110	123	1392	2.09
GRAFOSCOPIA	72	99	113	116	72	123	74	99	106	109	128	95	1206	1.82
CONTABILIDAD	68	82	158	139	93	101	79	98	90	87	91	84	1170	1.76
BALISTICA	68	82	95	84	69	92	84	109	118	96	100	135	1132	1.70
MECANICA	54	39	64	61	51	67	51	59	76	56	60	68	706	1.06
INCEND. EXPL.	52	32	54	44	52	26	31	32	33	52	39	68	515	0.78
RET. HABALDO	15	21	22	25	6	17	34	28	23	21	33	26	271	0.41
VARIOS	11	9	18	28	15	24	21	20	18	18	16	18	216	0.33
TOPOGRAFIA	7	15	14	15	9	10	10	18	22	10	17	14	161	0.24
TRADUCCION	15	13	11	12	15	18	10	12	12	9	15	8	150	0.23
T O T A L	5528	5117	6019	5463	5339	5400	4674	5497	5701	5356	5653	6695	66442	100.00

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO. MEXICO D.F.

CUADRO NUM. 2

DICTAMENES SOLICITADOS 1982.

DICTAMENES	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
TRANSITO	1669	1741	2117	1725	1905	1752	1876	1849	1749	1854	1704		19941	38.73
VALUACION	1823	1665	1864	1802	1852	1781	1882	1919	1878	1860	1864		20190	34.15
CRIMINALIST.	640	603	748	660	627	628	639	724	619	671	689		7258	12.27
QUIMICA	326	317	344	365	347	394	294	365	381	360	382		3825	6.46
MEDICINA	167	172	182	176	101	171	142	174	140	154	124		1703	2.88
ING.ARQ.	86	125	106	97	108	101	100	127	91	93	82		1116	1.88
GRAFOSCOPIA	73	81	100	97	78	101	122	156	120	114	144		1186	2.00
CONTABILIDAD	64	81	114	89	67	67	91	117	92	72	95		949	1.60
BALISTICA	80	99	101	125	102	111	93	114	112	129	106		1172	1.98
MECANICA	57	48	67	42	52	41	53	58	32	45	61		556	.94
INCEND.EXPL.	53	41	64	36	38	40	32	41	36	37	23		431	.78
RET.HABLADO	16	23	34	21	32	42	52	40	27	21	19		327	.55
VARIOS	7	15	17	13	7	12	12	32	17	17	13		162	.27
TOPOGRAFIA	10	14	35	16	9	17	12	10	23	13	13		171	.23
TRADUCCION	5	11	9	20	5	4	10	29	24	10	11		141	.23
T O T A L	5076	5036	5892	5284	5340	5262	5410	5754	5341	5450	5283		59128	100.00

DICTAMENES SOLICITADOS EN MEXICO DISTRITO FEDERAL EN 1983

DICTAMENES	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
VALUACION	2505	2939	3437	1628	1732	1739	3546	3737	3631	3720	3331	3333	40150	40.5
TRANSITO	2073	2053	2295	1786	1943	1632	1992	2032	1844	1921	1754	1726	23251	23.4
CRIMINALIST.	902	752	888	745	681	793	868	839	778	705	768	840	9560	9.6
MEDICINA	244	386	356	411	909	917	950	1164	1035	967	830	629	8798	8.8
QUIMICA	424	456	621	544	586	518	676	727	606	563	676	699	7096	7.1
GRAFOSCOPIA	103	125	217	177	135	193	202	246	214	177	177	110	2076	2.0
BALISTICA	141	136	182	175	169	167	194	172	193	173	149	182	2033	2.0
CONTABILIDAD	98	93	142	125	102	116	137	195	171	166	152	118	1615	1.6
ING.ARQ.	101	117	155	105	119	136	135	139	135	120	106	65	1433	1.4
RET.HABLADO	52	62	96	88	80	65	77	102	76	51	50	49	859	.87
MECANICA	83	78	70	55	68	59	61	87	76	66	85	57	845	.85
INCEND.EXPL.	53	56	70	61	56	31	29	38	37	37	33	39	540	.54
ASUNTOS VARIOS	17	28	28	26	26	29	21	30	29	38	17	23	312	.31
TRADUCCION	9	27	31	32	24	28	28	37	28	28	20	14	306	.31
TOPOGRAFIA	14	14	28	19	20	14	17	24	20	24	19	11	234	.24
T O T A L	6819	7322	8616	7577	8392	8207	8903	9518	8994	8810	8054	7895	99107	100.

Por otra parte, podemos decir también que el mes de diciembre y el de marzo, son los que mayor problema vial presentan. Suponemos que las fiestas decembrinas y las vacaciones que en estas fechas se disfrutaban, podrían ser una explicación a los múltiples hechos de tránsito que suceden, ya que el exceso de alcohol hace posible la victimización, pero no podemos aseverar que así sea.

FORMA EN QUE SUCEDIERON LOS HECHOS DE TRANSITO DEL PERIODO 1981-1983

La forma e modo en que sucedieron los hechos de tránsito, también son registrados por la Dirección General de Servicios Periciales y se enumeran los aspectos de la siguiente manera: choque, atropellos; choques y atropellos; volcaduras, caídas de vehículos, muertes violentas en hechos de tránsito; estado de ebriedad.

De los siete aspectos que se enunciaron, destaca en primer término el relacionado con los choques, ya que en los tres años que son motivo de este estudio, sucedieron de 1,000 a 1,500 choques mensuales de un promedio anual de 15,000, aproximadamente.

El desglose de los aspectos citados lo haremos por año, para continuar con el mismo método utilizado en los dictámenes.

1981: (cuadro número 4)

Primer lugar: Cheques. De 18,116 intervenciones anuales le corresponden 15,327 (84.6%); diciembre es el de mayor incidencia con 1,528 cheques y julio el de menor con 1,081.

Segundo lugar: Atropello. Del total enunciado de intervenciones anuales, le corresponden 2,194 (12.11%), diciembre es el de mayor incidencia con 226 atropellos y septiembre el de menor con 155.

Tercer lugar: Choques y atropellos. Total anual: 312 (1.72%); diciembre es el de mayor incidencia con 32 y julio con 14.

Cuarto lugar: Volcaduras. Total anual: 206 (1.14%); marzo, es el de mayor incidencia con 22 y 12 en octubre.

Quinto lugar: Caídas de vehículos con un total de 77 accidentes (0.43%); julio y abril, aparecen como los de menor incidencia con 3 casos y junio como el mayor con 11.

Muertes violentas por todo tipo de accidentes, fueron registradas 2,479; diciembre es el mes de mayor mortandad con un total de 247 víctimas y julio el de menor con 169.

Estado de ebriedad al acaecer el hecho de tránsito: 2,265 responsables; diciembre es el mes de mayor incidencia con 247 casos y julio el de menor con 161.

De los aspectos descritos, destaca el mes de diciembre con el mayor número de hechos de tránsito ya que de un total de 18,116 intervenciones le corresponden 1,814 (10.01%); el de menor número de accidentes, en general, se ubica en el mes de julio con 1270.

1982: (cuadro número 5)

Primer lugar: Choques. De un total anual de 17,325 intervenciones, le corresponden 14,952 (86.30%); diciembre es el mes de mayor incidencia con 1,521 colisiones y abril el de menor con 1,114.

Segundo lugar: Atropellos. Del total enunciado de intervenciones le corresponden 1,856 (10.71%); junio, es el mes de mayor incidencia con 172 atropellados y noviembre el de menor con 134.

Tercer lugar: Choques y atropellos. Total anual: 292 (1.69%); marzo, es el de mayor incidencia con 36 casos y febrero el de menor con 14.

Cuarto lugar: Volcaduras. Total anual: 202 (1.17%); mayo es el mayor incidencia con 37 y octubre y noviembre con 6.

Quinto lugar: Caídas de vehículos. Total anual: 23 (0.13%); diciembre, aparece como el de mayor número de caídas con 6 y por primera vez no hubo ninguna intervención en los meses de junio y octubre.

Muertes violentas por todo tipo de accidentes, fueron registradas 2,406; marzo es el mes de mayor número de muertes con un total de 248 y el mes de septiembre el menor con 173.

Los accidentes por conducir en estado de ebriedad, fueron 2,178 en el año, de los cuales septiembre y octubre descollaron con 192 casos cada uno y el de menos intervenciones el mes de enero con 143.

De los aspectos descritos, descuella el mes de diciembre con el mayor número de accidentes de tránsito ya que de un total de 17,325 intervenciones tuvo 1,713 (0.09%); el mes que obtuvo números menores fue abril con 1316 accidentes en general.

1983: (cuadro número 6)

Primer lugar: Choques. De un total anual de 18,410 intervenciones, le corresponden 16,082 (88.33%); marzo, es el mes con mayor incidencia con 1632 choques y noviembre el de menor con 1,192.

Segundo lugar: Atropellos. Del total de intervenciones le corresponden 1,828 (9.93%); marzo, es el mes con mayor número de atropellos con 184 y junio el menor con 130.

Tercer lugar: Choques y atropellos. Total anual: 246 (1.33%); junio, tiene 32 choques y es el de mayor incidencia y abril 6.

Cuarto lugar: Volcaduras. Total anual: 246 (1.17%); diciembre es el mes con mayor volcaduras con 31 y abril el menor con 6.

El número de muertes violentas por accidentes es de 1,875 y el mes de diciembre, el de máximo exponente con 180 víctimas y el de

menor número recayó en los meses de junio y agosto con 136.

Los accidentes por conducir en estado de ebriedad fueron 2,949 al año de los cuales 374 sucedieron en marzo y 183 en octubre.

De los aspectos descritos destaca el mes de marzo como el de -- mayor incidencia de accidentes ya que de un total anual de 18,410, le tocaron 1,854. El mes de menor número de accidentes, fué el de noviembre con 1,396 casos.

En resumen, podemos decir, que de los datos que arrojaron las estadísticas en el período de 1981 a 1983, destacan las siguientes características:

- Todos los días del año sucedieron accidentes de tránsito.
- Mensualmente se computa un promedio de accidentes que va de 1,500 a 2,000 víctimas.
- Las muertes por hechos de tránsito fluctúan entre 150 y 250 mensualmente.
- La causa más frecuente de las víctimas por hechos de tránsito, es en primer término el choque y después el atropellamiento.
- El conducir en estado de ebriedad es una de las causas principales de la victimización vial.
- Diciembre es el mes con mayor número de hechos de tránsito.
- En los tres años investigados, el promedio de hechos de tránsito casi no sufrieron variaciones notorias, de 17 a 18 mil hechos anuales.

MEDIA DIARIA DE HECHOS DE TRANSITO DE CADA AGENCIA DEL MINISTERIO PUBLICO

Las estadísticas que muestran la media diaria de los hechos de tránsito, captados por todas las Agencias del Ministerio Público y

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES

HECHOS DE TRANSITO. MEXICO D.F. 1981

CUADRO NUM. 4

FORMA EN QUE SUCEDIERON LOS HECHOS

FORMA EN QUE SUCEDIO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
CHOQUES	1273	1224	1424	1210	1257	1288	1081	1186	1308	1274	1274	1528	15321	84.60
ATROPELLOS	181	186	212	162	190	176	163	190	155	175	178	226	2194	12.11
CHOQ.Y ATROP.	26	25	31	19	34	33	14	24	23	25	26	32	312	1.72
VOLCADURAS	15	19	22	13	21	16	9	19	21	12	18	21	206	1.14
CAIDA DE VEH.	6	4	7	3	9	11	3	5	10	7	5	7	77	0.43
T O T A L	1501	1458	1696	1407	1511	1524	1270	1424	1517	1493	1501	1814	18116	100.00
MUERTES VIQ LENTAS	187	184	228	196	203	192	168	208	186	236	244	247	2479	
ESTADO DE - EBRIEDAD	196	180	191	161	202	183	162	188	198	176	181	247	2265	

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO
MEXICO D.F. 1982

CUADRO NUM. 5

FORMA EN QUE SUCEDIERON LOS HECHOS

FORMA EN QUE SUCEDIO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
CHOQUES	1133	1159	1364	1114	1315	1182	1226	1195	1182	1241	1270	1521	14952	86.30
ATROPELLOS	158	135	196	158	149	172	154	148	138	163	134	151	1856	10.71
CHOQUES Y A.	28	14	36	22	25	28	28	35	21	19	15	21	292	1.69
VOLCADURAS	12	11	26	21	37	23	22	16	8	6	6	14	202	1.17
CAIDAS	3	2	4	1	1	0	1	2	2	0	1	6	23	.13
T O T A L	1334	1321	1626	1316	1527	1405	1481	1396	1351	1428	1426	1713	17325	100.00
MUERTE VIOLENTAS	217	181	248	217	195	186	190	214	173	201	193	191	2406	
ESTADO DE EBRIEDAD	143	160	175	172	170	154	174	164	192	192	168	314	2178	

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO D.F.

CUADRO NUM. 6

FORMA EN QUE SUCEDIERON LOS HECHOS EN 1983

FORMA EN QUE SUCEDIO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
CHOQUES	1508	1458	1632	1265	1355	1339	1350	1313	1212	1278	1192	1268	16082	88.3
ATROPELLOS	143	162	184	139	139	130	152	147	150	168	152	164	1828	9.9
CHOQUES Y ATR.	23	14	25	6	20	32	13	16	21	27	23	26	246	1.3
VOLCADURAS	17	7	11	6	18	22	17	23	20	29	24	31	246	1.1
CAIDAS	0	2	2	1	3	2	4	9	6	7	5	3	44	.24
TOTAL	1691	1643	1854	1417	1535	1525	1536	1508	1409	1509	1396	1493	18410	100.
MUERTES VIOLENTAS	170	157	159	148	138	136	168	136	160	168	155	180	1875	
ESTADO DE EBRIEDAD	287	307	334	220	215	188	234	313	235	183	201	247	2949	

los nosocomios dependientes del Sector Salud, registradas en un año se muestran para su descripción e interpretación en tres aspectos : cantidad máxima y mínima de hechos de tránsito, porcentaje y media aritmética.

1981: (cuadro número 7)

La Agencia del Ministerio Público, en donde se presentó el mayor número de accidentes de tránsito, fué la Primera con 1,253 casos, representando el 6.92% con una media aritmética de 3.43 casos diarios. El menor número de hechos de tránsito registrados que se sugirió 39 (0.22%) con una media aritmética diaria de 0.11, en la Agencia Investigadora del Ministerio Público vigésimanovena.

De los nosocomios, el Hospital de la Villa, es en donde se han presentado el mayor número de víctimas con un total de 37 al año a lo cual corresponde un porcentaje de 0.20 y una media diaria de 0.10%. El de menor incidencia el "Hospital 20 de noviembre" con 0.03% y una media diaria de 0.02%.

1982:(cuadro número 8)

La Agencia del Ministerio Público, en donde se han presentado el mayor número de hechos de tránsito es la vigésima segunda, en donde se registraron 1,211 casos anuales (6.99%), con una media diaria de 3.31%. El menor número de reportes por accidentes se observó en la Agencia Investigadora del Ministerio Público vigésimanovena, con 46 casos (0.27%), con una media diaria de 0.12%.

De los nosocomios, el "Hospital de Xoco" es en donde se han presentado el mayor número de víctimas con 40 casos anuales (0.23%), con una media diaria de 0.10%. El de menor incidencia, el "Hospital 20 de noviembre" que registró 4 (0.02%), con una media diaria

de 0.10%.

1983: (cuadro número 9)

La Agencia del Ministerio Público, en donde se presentó el mayor número de hechos de tránsito fué la décimoctava con 1,230 reportes (6.63%), con una media diaria de 3.36%. El menor número de reportes es el de la Agencia Investigadora vigésimanovena con 57 casos (0.31%) y una media diaria de 0.15%.

De los nosocomios, el "Hospital Balbuena", es el que más accidentes reportó con 46 víctimas (0.25%) con una media diaria de 0.13%. El de menor incidencias se tuvo en el "Hospital 20 de noviembre" con cero casos.

En términos generales, podemos decir que las Agencias Investigadoras del Ministerio Público que más hechos de tránsito reportaron fueron la Primera, la Décimo octava y la vigésimo segunda, con tres hechos de tránsito ocurridos diariamente.

De los nosocomios podemos destacar a los hospitales de Xoco, Balbuena y la Villa como centros de atención médica que registran el mayor número de hechos de tránsito diarios.

El domicilio de la Primera Agencia Investigadora del Ministerio Público, se encuentra en Plaza del Estudiante y Florida, en la Delegación Cuauhtémoc; la Décimo octava en la Delegación Iztacalco y la vigésima segunda, en la Delegación Benito Juárez, todas ellas zonas de gran movimiento laboral y comercial y por ende de mucho tránsito terrestre. Se infiere que el gran número de víctimas por hechos de tránsito, se debe a la concentración humana en estos -- puntos determinados de la gran Ciudad de México.

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES

HECHOS DE TRANSITO. MEXICO D.F. 1981

CUADRO NUM. 7

MEDIA DIARIA DE HECHOS DE TRANSITO POR AGENCIAS INVESTIGADORAS DEL M.P.

AGEN. INVEST.	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
1a.	104	90	113	104	105	108	102	105	109	97	87	129	1253	6.9	3.4
2a.	27	36	22	29	36	28	26	26	44	37	42	39	392	2.1	1.0
3a.	46	38	40	33	30	36	32	30	36	29	41	49	440	2.4	1.2
4a.	28	34	36	37	35	36	29	29	44	26	31	27	392	2.1	1.0
5a.	33	40	34	29	25	36	34	33	24	30	23	40	381	2.1	1.0
6a.	41	43	36	26	42	33	37	34	29	33	41	40	435	2.4	1.2
7a.	72	44	71	63	62	51	47	58	70	62	55	72	727	4.0	2.0
8a.	63	60	77	66	70	69	53	62	66	90	66	78	820	4.5	2.2
9a.	90	85	80	62	59	80	65	69	63	83	68	72	876	4.8	2.4
10a.	67	73	107	69	70	76	67	66	57	73	69	87	881	4.8	2.4
11a.	69	67	73	56	79	69	55	52	74	63	73	84	814	4.4	2.2
12a.	65	67	80	50	68	70	47	51	42	49	48	64	701	3.8	1.9
13a.	85	99	108	89	89	88	53	91	78	81	88	108	1057	5.8	2.9
14a.	89	79	101	80	84	87	75	66	75	79	80	91	986	5.4	2.7
15a.	49	45	54	44	43	34	40	38	57	46	52	77	579	3.2	1.5
16a.	50	38	48	44	43	31	33	34	41	40	41	55	498	2.7	1.3
17a.	35	47	64	35	55	55	49	48	40	44	48	62	582	3.2	1.5
18a.	93	79	95	84	89	85	88	102	92	106	91	110	1114	6.1	3.0

AGEN. INVEST.	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	¢	MEDL
19a.	51	65	71	62	56	69	54	62	68	58	75	82	773	4.2	2.1
20a.	69	71	81	74	80	87	59	86	80	57	84	94	922	5.0	2.5
21a.	15	17	13	19	12	15	18	14	27	17	22	20	209	1.1	0.5
22a.	84	77	112	85	90	105	73	93	90	92	101	112	1114	6.1	3.0
23a.	41	35	46	35	48	48	31	41	52	49	46	52	524	2.8	1.4
24a.	66	54	66	66	49	47	42	54	73	76	60	72	725	4.0	2.0
25a.	12	8	10	11	11	16	11	14	9	15	14	17	148	0.8	0.4
26a.	20	23	17	11	23	10	14	17	20	16	14	19	204	1.1	0.5
27a.	22	21	23	23	26	28	13	26	30	17	21	33	283	1.5	0.7
28a.	4	4	9	8	13	9	6	12	11	14	5	10	105	0.5	0.2
29a.	1	5	0	0	5	3	3	3	4	2	6	7	39	0.2	0.1
31a. s.c.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32a. C.M.	1	2	0	1	1	2	2	0	2	4	1	1	17	.09	.05
33a. H. BALB.	2	3	3	1	2	3	3	1	3	1	2	3	27	.15	.07
34a. H. B. I.	1	2	0	1	2	1	2	0	0	2	2	2	15	.08	.04
35a. H. X.	0	1	2	1	1	4	2	0	0	0	0	2	13	.07	.04
36a. H. V.	5	2	2	3	5	3	4	4	4	3	1	1	37	.20	.10
37a. C. R.	1	2	5	3	2	0	2	3	2	3	2	1	27	.15	.07
H.20 NOV.	0	2	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	6	.03	.02
T O T A L	1501	1458	1696	1407	1511	1524	1270	1424	1517	1493	1501	1814	1816	100	

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO 1982

CUADRO NUM. 8

MEDIA DIARIA DE LAS AGENCIAS INVESTIGADORAS DEL MINISTERIO PUBLICO EN EL D.F.

AGEN. INVEST. EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA	
1a.	89	80	103	89	91	100	85	80	76	81	102	101	1077	6.22	2.95
2a.	33	17	37	22	38	28	13	30	30	28	28	37	341	1.97	.93
3a.	34	35	53	28	33	20	37	33	34	21	35	33	396	2.29	1.08
4a.	37	32	46	29	49	26	38	33	39	26	33	36	424	2.45	1.16
5a.	20	34	31	35	40	26	38	28	22	28	27	25	355	2.05	.97
6a.	28	22	32	36	29	26	37	35	29	34	37	34	369	2.13	1.01
7a.	53	46	50	61	68	64	65	59	46	59	52	80	703	4.06	1.92
8a.	56	58	76	66	69	79	65	70	46	85	54	65	789	4.55	2.16
9a.	75	66	72	52	59	70	73	63	67	71	65	79	812	4.69	2.22
10a.	63	68	73	62	72	70	73	71	71	63	63	62	822	4.74	2.25
11a.	61	44	83	49	73	65	75	57	50	63	61	65	746	4.31	2.04
12a.	44	56	62	53	55	61	47	56	56	55	59	84	688	3.97	1.87
13a.	58	82	95	76	78	80	92	91	81	72	79	100	984	5.68	2.69
14a.	79	73	98	67	79	61	82	80	63	60	60	89	891	5.14	2.44
15a.	41	39	44	20	50	55	62	48	64	58	37	59	577	3.33	1.58
16a.	46	32	45	36	42	38	41	33	43	39	38	41	474	2.74	1.29

(continuación)

68

AGEN. INVEST.	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
17a.	30	49	46	53	57	51	58	41	46	34	64	64	593	3.42	1.62
18a.	98	85	111	70	83	83	100	86	73	102	111	137	1139	6.58	3.12
19a.	45	41	70	49	63	45	49	41	54	55	51	70	633	3.65	1.73
20a.	77	57	60	55	61	64	51	53	61	51	59	89	738	4.26	2.02
21a.	8	20	11	12	17	14	20	29	26	22	25	33	237	1.37	0.64
22a.	97	93	121	88	108	105	81	113	80	111	105	109	1211	6.99	3.31
23a.	31	47	45	38	52	45	49	54	40	45	53	45	544	3.14	1.49
24a.	54	58	66	64	68	59	54	50	68	66	61	68	736	4.25	2.01
25a.	8	8	19	16	11	5	10	11	8	17	9	14	136	.79	.04
26a.	25	22	24	30	26	25	33	20	29	22	16	20	292	1.69	.80
27a.	25	25	27	26	35	20	28	14	26	24	18	29	297	1.71	.81
28a.	7	10	7	13	5	9	10	6	-8	14	4	15	108	.62	.29
29a.	5	7	1	7	3	2	3	5	3	5	3	2	46	.27	.12
31a.SC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32a.CM	2	0	0	3	2	0	0	1	2	0	4	2	16	.09	.04
33a.HB	1	1	1	3	2	1	2	2	2	1	7	4	30	.17	.08
34a.HRL	0	3	1	2	1	0	1	0	3	1	0	0	12	.06	.03
35a.HX	1	2	6	0	2	1	2	9	2	9	2	4	40	.23	.10
36a.HV	2	2	1	4	1	4	3	3	0	0	3	2	25	.14	.06

AGEN. INVEST. EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
37a.CR 1	6	6	2	4	2	3	1	3	6	1	5	10	.23	.10
H20 NOV 0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	4	.02	.01
TOTAL	1334	1321	1626	1316	1527	1405	1481	1396	1351	1429	1426	1713	17325	100.

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO D.F.

CUADRO NUM. 9

MEDIA DIARIA DE HECHOS DE TRANSITO EN LAS AGENCIAS INVESTIGADORAS DEL MINISTERIO
PUBLICO EN EL AÑO DE 1983.

AGEN. INVEST. EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA	
1a.	92	114	110	75	94	78	87	79	85	81	82	93	1070	5.8	2.9
2a.	35	27	26	20	28	23	27	26	16	31	29	32	320	1.7	.87
3a.	40	36	33	28	29	19	34	34	25	42	33	25	373	2.0	1.2
4a.	29	32	34	39	33	44	39	40	34	25	31	35	415	2.2	1.1
5a.	25	30	35	31	31	35	36	33	29	28	29	30	372	2.0	1.0
6a.	41	37	27	39	38	33	44	42	35	40	34	32	442	2.4	1.2
7a.	67	51	78	51	65	53	66	44	58	56	63	65	723	3.9	1.9
8a.	74	75	77	57	77	69	75	60	61	88	65	67	845	4.6	2.3
9a.	73	77	110	80	76	75	78	83	81	65	63	84	955	5.2	2.6
10a.	68	68	77	73	68	61	77	64	72	77	65	73	843	4.5	2.3
11a.	54	65	88	58	66	47	55	54	56	49	66	51	709	3.8	1.9
12a.	58	64	67	68	74	63	71	67	57	77	62	68	803	4.3	2.2
13a.	91	90	108	77	83	75	102	94	82	88	68	85	1073	5.6	2.9
14a.	73	71	83	68	66	61	57	80	81	42	57	57	796	4.3	2.1
15a.	55	51	41	38	40	31	38	48	34	38	46	44	504	2.7	1.3
16a.	54	60	44	38	39	39	42	30	30	37	37	35	485	3.6	1.3

(continuación)

AGEN. INVEST.	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
17a.	64	44	51	44	52	59	50	55	54	50	54	39	616	3.3	1.6
18a.	126	122	146	95	104	98	89	92	73	104	73	102	1230	6.6	3.3
19a.	77	75	95	53	66	76	81	55	55	68	58	84	843	4.5	2.3
20a.	83	79	86	63	70	68	62	63	51	71	51	60	807	4.3	2.2
21a.	30	25	29	21	26	23	20	25	27	20	25	80	291	1.5	.79
22a.	133	119	126	94	86	97	75	93	108	100	96	182	1210	6.3	2.3
23a.	62	63	67	68	65	50	68	65	49	56	49	51	713	3.8	1.9
24a.	75	70	100	50	70	74	64	71	70	61	57	79	841	4.5	2.3
25a.	11	13	11	16	5	6	15	16	11	13	13	18	148	.80	.40
26a.	32	14	25	23	21	15	19	21	27	25	19	17	253	1.4	.71
27a.	30	28	32	19	23	18	24	28	21	34	22	31	310	1.6	.85
28a.	11	12	20	10	9	10	11	10	3	13	8	10	127	.69	.35
29a.	5	3	7	2	5	3	5	6	8	6	3	4	57	.31	.15
31a.SC	0	5	3	2	3	0	0	0	1	0	0	1	15	.08	.04
32a.CM	3	1	4	3	0	4	3	2	0	0	3	2	25	.14	.07
33a.HB	4	1	2	2	2	1	5	7	6	4	8	4	46	.25	.13
34a.HRL	2	2	1	4	1	0	1	1	1	0	0	0	13	.07	.04
35a.HX	1	4	3	1	7	2	0	2	5	7	4	4	40	.32	.16
36a.HV	4	3	2	0	3	3	4	4	4	4	2	2	35	.29	.15

(continuación)

AGEN.	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDI
37a.CR	4	6	6	7	8	12	11	7	1	9	5	6	82	.44	.22
H2ONOV.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1691	1643	1854	1417	1535	1525	1536	1508	1409	1509	1396	1493	18416		

MEDIA DIARIA DE HECHOS DE TRANSITO POR CADA UNO DE LOS DIAS DE LA SEMANA

1981: (cuadro número 10)

En este año se registraron 18,116 víctimas durante las 52 semanas, destacando los días domingos como los de mayor incidencia victimológica con 2,281 hechos de tránsito anuales (15.90%), con una media diaria de 55.40 casos. Los días domingo del mes de agosto, son los de mayor incidencia con 286 casos y el de menor incidencia enero con 201 hechos de tránsito.

El día de la semana con menor número de hechos de tránsito, es el lunes con 2,463 casos anuales (13.60%), con una media diaria de 47.37. Los días lunes del mes de julio aparecen con la menor incidencia con 135 hechos mensuales; diciembre con el mayor número con 226 víctimas.

Es importante hacer notar, que el día sábado también tiene un elevado porcentaje de víctimas anuales (15.15%).

1982: (cuadro número 11)

En este año se registraron 17,325 víctimas durante las 52 semanas, destacando el día sábado como el de mayor incidencia victimológica con un saldo de 2,734 hechos de tránsito anuales (15.7%), con una media diaria de 52.5. Los sábados del mes de julio son los de mayor incidencia con 281 víctimas y los sábados de diciembre con 250.

El día de la semana con menor número de hechos de tránsito, es el jueves con 2,238 (12.91%) y una media diaria de 43.03. Los días jueves de agosto con 150 víctimas, son los de menor incidencia; los de diciembre los de mayor con 262 hechos de tránsito.

1983: (cuadro número 12)

En este año se registraron 18,416 víctimas durante las 52 semanas, destacando el día sábado como el de mayor incidencia victimológica con un saldo neto de 3,120 hechos de tránsito anuales (16.94%), con una media de 58.87. Los días sábados de noviembre son los de mayor incidencia con 314 víctimas y los del mes de octubre, los de menor con 203.

El día con menor incidencia de hechos de tránsito, es el jueves con un saldo de 2,397 víctimas al año (13.02%) con una media diaria de 46.10. Los jueves del mes de marzo fueron los de mayor incidencia con 269 hechos viales, los del mes de abril constituyeron los menores con 154.

De los resultados arrojados por la investigación, se aprecia que los días sábados y los domingos, tienen la mayor incidencia en hechos de tránsito, con un promedio aproximado de 55 casos por cada sábado o domingo.

Los lunes y los jueves son los días con menor incidencia de hechos de tránsito con 45 casos respectivamente.

Podemos suponer que los días sábados y domingos, son los de mayor incidencia en criminalidad vial porque son días de asueto y, en muchos casos, se asiste a convivencias en donde se ingiere alcohol y en consecuencia se pierde la pericia necesaria para manejar o para caminar con precaución; por otro lado, mucha gente sale a pasear en esos días y el conglomerado de conductores y peatones en la vía pública, propicia que sucedan choques o atropellamientos.

HECHOS DE TRANSITO COMETIDOS EN ESTADO DE EBRIEDAD

La Dirección General de Servicios Periciales de La Procuraduría

General de Justicia del Distrito Federal, no registró en 1981, los casos que se suscitaron en estado de ebriedad, por tal motivo sólo mostramos los relativos a los años de 1982 y 1983.

1982: (cuadro número 13)

En este año se registraron 2,178 hechos de tránsito cometidos en estado de ebriedad, en donde la mayor incidencia se presentó en el mes de diciembre con 314 hechos (0.14%), destacan también los meses de septiembre y octubre con 192 víctimas, respectivamente. Enero es el mes de menor victimización con 143 y junio con 154.

Los días con mayor incidencia en hechos de tránsito en estado de ebriedad son el sábado con 499 casos (23%), y el domingo con 494 (23%). Los días con menor incidencia, el martes, con un total anual de 192 víctimas (9.0%).

Por lo expuesto, podemos señalar que los meses de diciembre, septiembre y octubre son de gran incidencia victimológica en hechos de tránsito cometidos en estado de ebriedad; los meses de enero y junio presentan un menor número de víctimas por alcoholemia.

Como se ha venido constatando, los días sábados y los domingos son los de mayor incidencia victimológica, en este caso, por conducir en estado de ebriedad; el martes, es el día con menos víctimas.

1983: (cuadro número 14)

En este año se registraron 2,919 hechos de tránsito cometidos en estado de ebriedad, en donde la mayor incidencia se presentó en el mes de marzo con 314 víctimas anuales (10.7%), siguiéndole el mes de febrero con 307. Junio es el mes de menor victimización con 188 reportes por hechos de tránsito.

Los días con mayor incidencia por hechos de tránsito en estado

de ebriedad son los sábados y domingos con 707 y 701 hechos, respectivamente. Los días con menor incidencias victimales, el martes y el jueves con 256 y 271 hechos, respectivamente.

En conclusión, se puede decir que los accidentes de tránsito cometidos en estado de ebriedad, son más frecuentes en los meses de diciembre y marzo, en los días sábados y domingos.

DATOS ESTADÍSTICOS DEL SERVICIO MEDICO FORENSE DEL PERIODO DE 1979

Los datos estadísticos que arrojó la investigación realizada en el Servicio Médico Forense (SEMEFO), se recopilaron para servir de base para concluir el estudio que se realiza tomando en cuenta la distribución porcentual de las defunciones por hechos de tránsito, según las siguientes causas:

Mes del año en que se presentan más defunciones por hechos de tránsito, en el Distrito Federal; día de la semana; sexo mayormente victimizado; edad de mayor incidencia, de las personas que fallecen por hechos de tránsito, escolaridad de las víctimas; estado civil; ocupación; forma en que acaeció el hecho de tránsito; tipo de vehículo que sirvió para perpetrar el hecho de tránsito; usuario de la vía pública más victimizado, institución hospitalaria con mayor incidencia para atender a las víctimas por hechos de tránsito, atención médica prodigada a la víctima.

El período estudiado constó de 2,622 casos de hechos de tránsito ocurridos en el año de 1979. Aclaramos que se escogió este período por ser el más completo y por reunir las características que se señalan en nuestros objetivos.

Una vez explicado el contenido de los datos estadísticos, pasa_

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO MEXICO D.F. 1981

MEDIA DIARIA CUADRO NUM. 10
POR CADA UNO DE LOS DIAS DE LA SEMANA

DIA DE LA SEMANA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
LUNES	194	224	262	157	195	249	135	241	180	179	221	226	2463	13.6	47.3
MARTES	180	217	289	183	197	259	168	169	228	180	220	219	2509	13.8	48.2
MIERCOLES	200	192	210	245	165	200	191	174	224	203	208	314	2526	13.9	48.5
JUEVES	251	187	207	212	189	193	161	179	244	190	182	279	2474	13.6	46.6
VIERNES	218	194	226	196	258	201	196	175	183	230	196	245	2518	13.9	48.4
SABADO	257	212	223	200	266	204	229	200	195	282	206	271	2745	15.1	52.7
DOMINGO	201	232	279	214	241	218	190	286	263	229	268	260	2881	15.9	55.4
T O T A L	1501	1458	1696	1407	1511	1524	1270	1424	1517	1493	1501	1814	18116	100.	
%	8.28	8.04	9.36	7.76	8.34	8.41	7.01	7.86	8.37	8.24	8.28	10.01			

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES - ...CUADRO NUM. 11

MEDIA DIARIA DE HECHOS DE TRANSITO. MEXICO D.F. 1982
(POR CADA UNO DE LOS DIAS DE LA SEMANA)

DIA DE LA SEMANA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
LUNES	153	185	262	166	234	182	188	210	161	159	240	226	2356	13.6	45.3
MARTES	165	173	257	181	191	243	187	248	179	182	245	214	2465	14.2	47.4
MIERCOLES	198	201	272	174	206	235	208	183	211	190	195	244	2517	14.5	48.4
JUEVES	156	171	175	199	190	155	207	150	246	164	163	262	2238	12.9	43.0
VIERNES	215	193	195	204	193	176	236	178	186	241	197	284	2498	14.4	47.1
SABADO	<u>250</u>	206	238	194	268	219	281	177	177	271	203	250	2734	15.7	52.5
DOMINGO	197	192	227	198	255	195	174	250	191	222	183	233	2517	14.5	48.4
TOTAL	1334	1321	1626	1316	1527	1405	1481	1396	1351	1429	1426	1713	17325	100.	

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO D.F

MEDIA DIARIA EN 1983
POR CADA UNO DE LOS DIAS DE LA SEMANA

CUADRO NUM. 12

DIA DE LA SEMANA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%	MEDIA
LUNES	253	238	243	181	235	180	195	235	178	241	184	182	2545	13.8	48.9
MARTES	191	226	301	197	237	197	166	241	167	173	227	185	2513	13.6	48.3
MIERCOLES	220	221	298	218	188	210	188	257	199	180	263	170	2612	14.1	50.2
JUEVES	207	214	269	154	173	227	185	186	226	182	162	212	2397	13.0	46.1
VIERNES	222	243	220	209	183	180	242	162	227	196	164	239	2487	13.5	47.8
SABADO	305	275	275	253	241	239	285	223	227	203	314	290	3120	16.9	58.8
DOMINGO	293	226	248	205	278	192	275	204	185	239	182	215	2742	14.8	52.7
TOTAL	1691	1643	1854	1417	1535	1425	1536	1508	1409	1509	1396	1493	18416	100.	50.4
%	9.18	8.92	10.07	7.69	8.34	7.74	8.34	8.19	7.65	8.19	7.58	8.11	100.		

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES

CUADRO NUM. 13

HECHOS DE TRANSITO COMETIDOS EN ESTADO DE EBRIEDAD MEXICO D.F. 1982

DIA MES	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	TOTAL
ENERO	14	11	6	10	29	39	34	<u>143</u>
FEBRERO	16	11	21	15	23	34	40	160
MARZO	24	25	20	10	21	38	37	175
ABRIL	18	11	26	18	27	33	39	172
MAYO	18	13	15	20	26	31	47	170
JUNIO	19	14	20	13	14	37	37	<u>154</u>
JULIO	17	14	17	29	16	43	38	174
AGOSTO	20	15	15	16	18	34	46	164
SEPT.	13	12	32	33	13	40	49	<u>192</u>
OCTUBRE	18	18	24	13	26	51	42	192
NOVIEMBRE	15	23	20	14	18	43	35	168
DICIEMBRE	30	33	40	53	45	63	50	<u>314</u>
TOTAL	222	192	256	244	276	499	494	2178
%	10	9	12	11	12	23	23	100.

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES
HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO D.F.

CUADRO NUM. 14

Cometidos en estado de ebriedad
1983.

DIA								TOTAL
MES	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	TOTAL
ENERO	42	24	27	17	31	60	66	267
FEBRERO	47	38	26	30	35	66	65	307
MARZO	37	39	<u>31</u>	40	35	58	74	314
ABRIL	11	19	17	17	38	58	60	220
MAYO	31	16	27	18	18	49	56	215
JUNIO	12	20	25	20	19	50	42	188
JULIO	23	18	15	17	34	52	65	224
AGOSTO	30	21	33	17	18	50	44	213
SEPTIEMBRE	20	18	26	19	45	58	49	235
OCTUBRE	28	14	28	26	27	69	71	263
NOVIEMBRE	22	18	29	14	21	58	44	206
DICIEMBRE	22	11	18	36	36	79	65	267
TOTAL	325	256	302	271	357	707	701	2919
%	11	9	10	9	12	24	24	100.00

remos al análisis e interpretación de los mismos, tomando en cuenta la cantidad máxima y mínima de las defunciones por hechos de tránsito con su correspondiente porcentaje.

El mes del año que tuvo el mayor número de defunciones por hechos de tránsito, fué el de octubre con 257 víctimas (9.9%); agosto se observó como el de menor incidencia con 185 (7.0%). (cuadro número 15)

El día del mes que sobresale por los hechos de tránsito, es el día 21 con 106 víctimas (0.04%), le sigue el día 14 con 104 (0.04%) y por último el día 30 con 100 víctimas anuales. (cuadro número 16)

El día de la semana con más occisos por hechos de tránsito, es el sábado, con 468 víctimas anuales (17.8%), siguiéndole el domingo con 448 (17.6%); los días martes y jueves son los de menor incidencia victimal con 283 (10.8%) y 285 (10.8%), respectivamente. (cuadro número 17)

La hora en que sucedió el hecho de tránsito, tiene su más grande incidencia de las 19:00 a las 20:00 horas, con 222 cómputos anuales (8.5%); la menor incidencia se presenta de 4:00 a 5:00 horas, con 28 hechos anuales (1.0%).

Se hace notar que el mayor porcentaje de hechos de tránsito, suceden en las horas de mayor afluencia en las calles por la hora relativa al trabajo; más es palpable que todas las horas del día tienen el casillero ocupado por algún hecho de tránsito. También es importante señalar, que en gran cantidad de hechos de tránsito se ignora la hora en que aconteció, la estadística marca 534 casos anuales (20.4%). (cuadro número 18)

El sexo mayor victimizado por hechos de tránsito, es el de los

varones con 2,012 occisos anuales (76.6%) y las mujeres, con 610 -- (23.4%). (cuadro número 19)

La edad con mayor incidencia por defunciones por motivos de tránsito es la que está entre 20 y 29 años, con un promedio de 303 oc- cisos anuales (11.7%); la menor incidencia se presenta en los ex- tremos, en niños de un año de vida con 11 víctimas a las personas de más de 100 años con 6 . (cuadro número 20)

La escolaridad de los occisos, en su mayoría fué de educación primaria con 1,248 víctimas (47.7%); la menor incidencia se presen- ta en los niños de kinder con 4 occisos (0.1%) (cuadro número 21)

El estado civil que predomina en las defunciones por hechos de tránsito, es el de casado con 1,196 víctimas (45.6%). (cuadro nú- mero 22)

La ocupación de las víctimas por hechos de tránsito, tiene su mayor expresión entre los empleados con 360 occisos (13.7%); la me- nor incidencia se presentó entre los estibadores con 13 víctimas (0.5%). Los señalados con ocupaciones "suigéneris", tienen un ele- vado número de víctimas: 418 (16.0%) que sumado a los muertos que se ignora su ocupación que son 256 (9.8%), ocupan más de la cuarta parte de la muestra, motivo de la investigación. (cuadro número 23)

La forma o etiología en que se realizó el hecho de tránsito, tie- ne su mayor frecuencia entre los atropellados con 1,893 víctimas (72.2%); la menor frecuencia se observa en los que mueren "prensa- dos" apareciendo sólo una víctima al año. (cuadro número 24)

El tipo de vehículo con el cual se victimizó, tiene su mayor frecuencia en los denominados "particulares" con 675 cómputos (25.6%); el tranvía aparece como el de menor incidencia victimal con 7 vícti

mas al año (0.3%). (cuadro número 25)

El usuario de la vía pública que más es victimizado por hechos de tránsito, es el peatón con 2289 occisos anuales (87.3%); la menor incidencia se presenta en los ciclistas con 40 occisos al año (1.5%). (cuadro número 26)

La institución hospitalaria que prestó sus servicios médicos a las víctimas, más frecuentemente, fué el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) con 307 servicios (0.20%), después el "Hospital Balbuena" con 301 (0.20%) y la "Cruz Roja Mexicana" con 224 (0.14%). (cuadro número 27)

La atención médica recibida por las víctimas del hecho de tránsito tiene su mayor frecuencia en aquellas que sí recibieron atención con 1,501 servicios (57.2%). (cuadro número 28)

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

CUADRO NUM. 15

SEGUN EL MES DEL AÑO

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

MES	NUMERO DE DEFUNCIONES	%
ENERO	236	9.1
FEBRERO	205	7.8
MARZO	208	7.9
ABRIL	205	7.8
MAYO	211	8.0
JUNIO	240	9.1
JULIO	232	8.8
AGOSTO	185	7.0
SEPTIEMBRE	192	7.3
OCTUBRE	257	9.9
NOVIEMBRE	215	8.2
DICIEMBRE	236	9.1
TOTAL	2622	100

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 16

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL DIA DEL MES

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979

DIA DEL MES	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
1	2	6	7	10	5	15	7	11	6	5	5	2	81	.03
2	1	5	5	6	9	10	9	5	7	6	9	1	73	.02
3	4	7	11	8	6	7	6	12	3	7	6	4	81	.03
4	5	6	9	5	10	5	7	6	8	8	10	5	84	.03
5	2	5	7	5	6	9	5	8	8	9	6	2	72	.02
6	10	5	4	8	9	11	4	10	9	8	9	10	97	.03
7	7	7	12	8	1	5	9	4	7	7	1	7	75	.02
8	10	9	4	8	4	8	9	5	5	6	4	10	82	.03
9	4	4	12	5	7	9	10	4	4	3	7	4	83	.03
10	9	12	7	6	3	11	8	5	3	2	3	9	88	.03
11	5	8	4	7	7	5	10	9	8	1	7	5	68	.02
12	13	3	8	7	7	5	9	6	6	5	7	13	89	.03
13	7	7	6	8	12	6	13	0	0	0	8	7	73	.02
14	10	11	4	7	12	7	11	8	9	8	7	10	104	.04
15	8	6	3	6	5	8	7	9	8	7	6	8	91	.03
16	3	15	4	8	4	14	5	4	4	2	8	3	94	.03
17	5	14	3	4	6	11	4	7	7	6	4	5	76	.02
18	9	13	12	6	5	10	7	7	7	6	6	9	97	.03
19	10	7	11	5	12	6	7	7	7	3	5	10	87	.03
20	8	6	5	5	10	7	7	8	8	2	5	8	79	.03
21	19	3	7	10	7	5	9	9	6	4	10	18	106	.04

(continuación)

DIA DEL MES	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOT.	%
22	7	3	8	10	5	8	8	8	5	2	9	7	80	.03
23	9	7	5	5	4	8	6	6	4	7	5	9	75	.02
24	14	10	4	5	7	5	4	5	7	8	6	14	91	.03
25	6	9	5	5	8	9	1	8	8	5	5	6	74	.02
26	5	1	10	2	6	2	6	8	3	1	6	5	56	.02
27	11	9	2	7	6	4	4	5	2	2	1	11	64	.02
28	12	4	2	10	9	11	8	4	2	1	10	12	85	.03
29	10	9	7	8	7	12	13	7	6	5	8	5	97	.03
30	10	8	14	10	4	12	9	6	4	8	10	5	100	.03
31	7	4	10	6	10	6	6	10	9	7	6	7	90	.03
SE IGNO RAN	5	3	2	1	6	0	2	2	2	0	2	5	30	.01
TOTAL	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 17

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL DIA DE LA SEMANA

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

DIA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
DOMINGO	47	36	30	42	37	34	44	28	46	33	28	43	448	17.6
LUNES	32	16	36	34	27	29	39	20	27	26	20	26	332	12.7
MARTES	22	27	17	23	23	22	30	20	22	21	27	29	283	10.8
MIERCOLES	39	25	25	23	34	28	25	36	20	97	27	34	413	15.8
JUEVES	25	24	29	19	28	28	27	22	19	16	29	19	285	10.8
VIERNES	30	31	30	28	30	51	28	30	15	19	46	27	365	14.0
SABADO	36	43	39	35	31	48	37	24	40	43	35	57	468	17.8
SE IGNORAN	5	3	2	1	1	0	2	5	3	2	3	1	28	1.0
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

89
SERVICIO MEDICO FORENSE

DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 18

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN LA HORA
MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979

H O R A	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
0:01 a 1:00	1	9	5	8	6	3	8	2	6	12	7	4	71	2.7
1:01 a 2:00	2	4	3	2	7	0	1	2	7	3	5	3	39	1.5
2:01 a 3:00	2	2	1	2	3	1	6	5	5	4	2	4	37	1.4
3:01 a 4:00	0	1	4	4	0	1	0	0	0	2	1	4	17	0.6
4:01 a 5:00	3	1	3	0	0	1	2	1	3	4	7	3	28	1.0
5:01 a 6:00	8	1	6	2	9	4	4	3	2	75	25	4	120	4.6.
6:01 a 7:00	11	7	4	5	6	7	5	8	7	4	10	5	74	2.8
7:01 a 8:00	12	9	12	7	11	12	7	9	5	6	13	10	110	4.2
8:01 a 9:00	6	8	5	3	5	7	4	4	7	11	8	13	86	3.3
9:01 a 10:00	9	7	10	10	4	3	5	4	5	4	2	5	74	2.8
10:01 a 11:00	6	3	7	8	4	13	10	3	8	5	8	2	71	2.7
11:01 a 12:00	9	6	5	1	10	12	5	7	5	2	3	8	78	3.0
12:01 a 13:00	10	5	5	4	5	7	8	3	8	9	8	6	73	2.8
13:01 a 14:00	10	3	9	10	5	7	11	4	6	5	8	8	86	3.3
14:01 a 15:00	7	7	5	5	11	13	11	3	6	7	9	9	92	3.5

(continuación)

H O R A	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
15:01 a 16:00	9	5	18	6	9	4	8	14	9	4	9	5	<u>100</u>	3.8
16:01 a 17:00	11	7	5	6	9	13	10	6	8	3	5	11	98	3.7
17:01 a 18:00	13	11	10	9	7	11	10	7	9	8	12	9	102	4.2
18:01 a 19:00	17	8	10	6	12	15	11	8	4	9	26	13	125	4.8
19:01 a 20:00	14	22	17	15	17	12	19	21	19	19	8	21	222	8.5
20:01 a 21:00	11	11	6	8	11	17	11	10	16	8	8	17	134	5.1
21:01 a 22:00	11	12	5	9	11	11	13	12	6	7	6	9	112	4.3
22:01 a 23:00	5	6	8	5	5	6	7	9	9	9	9	12	90	3.4
23:01 a 24:00	7	3	4	5	1	5	3	0	4	3	1	6	42	1.6
SE. IGNORAN	42	47	41	65	43	55	53	40	28	34	41	45	534	20.4
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 19

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL S E X O

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

MES	S E X O			TOTAL	%
	MASCULINO	%	FEMENINO		
ENERO	187	7.1	49	236	9.1
FEBRERO	158	6.0	47	205	7.8
MARZO	161	6.1	47	208	7.9
ABRIL	164	6.3	41	205	7.8
MAYO	167	6.4	44	211	8.0
JUNIO	189	7.2	51	240	9.1
JULIO	166	6.3	66	232	8.8
AGOSTO	152	5.8	33	185	7.0
SEPTIEMBRE	144	5.4	48	192	7.3
OCTUBRE	183	7.0	74	257	9.9
NOVIEMBRE	163	6.2	52	215	8.7
DICIEMBRE	178	6.8	58	236	9.1
TOTAL	2012	76.6	610	2622	100

92
SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 20

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN LA EDAD

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979

EDAD EN AÑOS	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
UN AÑO	1	3	0	1	0	1	2	0	1	0	0	2	11	0.4
1 a 4	8	8	7	7	4	8	4	9	4	6	10	13	88	3.4
5 a 9	11	8	12	10	10	6	14	11	4	11	14	8	119	4.5
10 a 14	7	11	7	11	16	8	19	14	11	10	7	7	128	4.9
15 a 19	13	15	24	14	13	29	18	13	18	27	14	17	215	8.2
20 a 24	23	20	22	27	26	24	32	21	26	34	25	26	306	11.7
25 a 29	20	30	31	26	20	30	32	21	21	32	11	28	302	11.4
30 a 34	15	14	13	16	20	15	14	8	13	19	15	13	175	6.7
35 a 39	19	16	9	14	21	17	16	10	13	28	26	20	209	8.0
40 a 44	15	10	13	13	14	13	15	11	11	17	13	18	163	6.2
45 a 49	15	14	13	9	16	22	15	18	22	13	12	22	181	7.0
50 a 54	26	11	8	11	0	14	10	18	11	15	8	13	145	5.5
55 a 59	12	13	8	7	9	8	6	7	8	8	13	8	107	4.0
60 a 64	10	6	12	9	5	6	10	6	15	8	3	10	100	3.8

(continuación)

EDAD EN AÑOS	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
65 a 69	10	8	5	11	6	14	9	5	3	11	11	8	102	3.9
70 a 74	16	4	8	7	11	7	5	5	9	9	14	12	107	4.0
75 a 79	5	9	6	4	5	6	10	2	7	4	9	6	75	2.9
80 a 84	7	0	5	5	4	2	5	6	2	4	7	3	50	2.0
85 a 89	3	2	1	1	1	1	2	0	2	0	1	0	14	0.5
90 a 94	0	1	2	0	9	0	1	0	1	0	1	0	15	0.6
95 a 99	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0.1
100 o más	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	1	1	6	0.1
FETOS (se ignoran)	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	1	1	6	0.2
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM 21

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL GRADO DE ESCOLARIDAD

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

GRADO DE ESCOLARIDAD	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
MENORES	15	13	12	9	9	13	10	10	7	11	13	17	139	5.3
Analfabetos	11	20	16	23	24	26	32	23	23	22	25	28	273	10.4
KINDER	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0.1
PRIMARIA	121	95	95	88	104	125	102	100	87	111	101	119	1248	47.7
SECUNDARIA	25	18	25	31	24	32	24	18	31	48	26	23	326	12.4
PREPARATORIA	5	9	7	9	5	9	17	10	6	20	10	10	117	4.5
VOCACIONAL	0	1	2	0	3	0	0	0	3	0	0	0	9	0.3
LICENCIATURA	2	2	4	3	8	7	6	1	2	6	6	4	51	2.0
RECIBIDOS	9	6	11	6	7	6	15	5	6	12	14	8	105	4.0
SE IGNORAN	46	41	35	32	27	22	25	18	27	26	19	26	344	13.1
FETOS	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	1	6	0.2
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 22

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL ESTADO CIVIL

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

ESTADO CIVIL	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
MENORES	28	34	27	31	30	43	26	35	22	30	28	35	367	14.1
SOLTEROS	64	55	86	58	72	75	74	44	60	95	78	61	822	31.3
CASADOS	116	102	86	89	89	106	106	95	87	111	108	101	1196	45.6
SE IGNORAN	28	14	9	25	20	16	25	11	23	20	23	17	231	8.8
FETOS	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	1	6	0.2
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

CUADRO NUM. 23

Segun la ocupación

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979

OCUPACION	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
LABORES DO MESTICAS	30	20	22	28	28	26	36	33	17	17	28	35	299	11.3
EMPLEADOS	25	21	30	26	36	35	46	31	19	34	26	38	360	13.7
OBRREROS	19	21	24	25	25	37	24	20	16	19	17	28	267	10.2
ESTUDIANTES	6	17	23	25	25	16	18	7	20	21	17	13	192	7.3
MENORES	18	13	12	9	9	13	10	10	7	9	13	17	140	5.3
ESCOLARES	7	9	8	12	12	18	10	21	7	11	14	8	141	5.4
COMERCIAN TES	17	15	17	6	6	16	16	5	11	13	20	15	164	6.3
ALBAÑILES	8	8	5	10	10	8	3	12	10	3	5	5	84	3.2
CHOFERES	9	13	5	6	6	11	8	5	11	9	4	5	95	3.6
CAMPESINOS	6	7	6	6	6	7	4	8	10	17	4	5	88	3.4
PROFESIONIS TAS	8	3	8	5	5	2	0	0	0	0	0	0	32	1.2
NINGUNA	1	1	2	1	1	1	1	3	2	2	6	6	27	1.0
JUBILADOS	5	3	6	5	5	6	5	6	0	2	5	2	46	1.8
ESTIBADORES	3	4	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0	13	0.5

(continuación)

OCUPACION	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
OTRAS	48	31	25	26	26	25	29	27	36	65	39	35	418	16.0
SE IGNORAN	26	19	12	19	19	19	25	13	26	24	22	24	256	9.8
TOTAL	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 24

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN LA ETIOLOGIA

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979

ETIOLOGIA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
ATROPELLADOS	178	151	154	143	153	176	170	140	141	140	169	178	1893	72.2
CHOQUES	35	34	36	44	37	44	50	28	41	110	34	39	532	20.3
VOLCADURAS	9	12	9	10	11	9	6	8	5	3	11	14	107	4.0
CAIDA(1)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0.1
CAIDAS(2)	7	5	7	6	6	8	4	5	4	2	1	3	58	2.2
PRENSADO	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0.1
SE IGNORAN	6	3	2	2	4	3	2	3	1	2	0	1	29	1.1
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM 25

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL TIPO DE VEHICULO

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

TIPO DE VEHICULO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
PARTICULARES	61	59	57	61	50	56	58	46	50	51	57	69	675	25.6
PASAJ.URBANO	30	22	22	13	29	19	21	21	21	31	27	26	282	10.8
CAMION/CARGA	20	13	18	13	11	31	16	12	12	10	10	14	180	6.9
ALQUILER	7	9	4	5	10	3	1	6	5	6	7	4	67	2.5
MOTOCICLETAS	5	3	6	5	5	2	8	3	3	5	3	8	56	2.1
CAMIONETAS	6	0	0	0	0	0	0	0	4	3	5	5	23	0.9
BICICLETAS	2	4	2	3	8	8	5	5	3	2	2	2	46	1.8
PASAJ/SUBURBANO	4	0	0	3	2	3	3	1	0	0	0	0	16	0.6
TROLEBUS	1	0	1	1	2	3	0	0	1	0	1	2	12	0.5
PASAJ/FORANEO	2	5	0	6	2	3	6	1	0	0	0	0	25	1.0
METRO	1	0	0	2	1	7	5	3	0	0	0	0	19	0.7
LOCOMOTORAS	2	5	2	1	1	1	3	1	4	1	3	4	28	1.1
TRANVIA	2	1	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	7	0.3

(continuación)

TIPO DE VEHICULO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
AVION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	75	29
SE IGNORAN	93	84	95	92	88	104	106	85	89	73	100	102	1111	42.3
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.0 0

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 26

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979 .

USUARIO DE LA VIA PUBLICA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
PEATONES	205	179	180	176	175	202	202	158	172	235	194	211	2289	87.3
MANEJADORES	23	17	16	17	22	22	16	16	16	16	16	17	214	8.2
MOTOCICLISTAS	5	3	5	3	3	2	5	2	1	4	3	5	41	1.6
CICLISTAS	1	3	2	3	7	8	4	5	2	2	2	1	40	1.5
SE IGNORAN	2	3	5	6	4	6	5	4	1	0	0	2	38	1.4
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUM. 27

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN LA INSTITUCION

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

INSTITUCION QUE DIO LA ATENCION MEDICA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
HOSP. BALBUENA	31	27	23	26	21	38	31	13	25	20	22	24	301	0.20
HOSP. C.C.R.M.	16	23	14	20	12	31	14	9	15	17	27	26	224	0.14
IMSS	20	23	16	36	32	26	31	23	27	29	17	27	307	0.20
H. XOCO	21	16	19	13	13	20	24	14	10	17	17	19	207	0.13
H. DE LA VILLA	15	12	13	11	11	16	17	10	17	7	11	14	154	0.10
H. RUBEN LEÑERO	20	10	7	17	6	5	14	0	2	9	12	1	103	0.06
ISSSTE	11	7	8	8	7	6	7	7	4	6	10	13	94	0.06
PARTICULARES	1	5	3	5	4	6	7	1	2	3	7	6	50	0.03
H. INF. ZONA MOCTEZ.	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	.001
H. INF. ZONA TACUBAYA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	.001
H. REG. MILPA ALTA	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	.001
H. MILITAR	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	1	8	.005
H. NEUROLOGIA	2	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	6	.003
H. INF. ZONA VILLA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	.001

(continuación)

INSTITUCION QUE DIO LA ATENCION MEDICA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
H.INF.ZONA KOCHIMILCO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	.001
H.GRAL.S.S.A.	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	.001
H. PEMEX	1	0	0	0	2	0	1	1	0	1	1	2	9	.005
H.INF.ZONA LEGARIA	0	2	2	1	2	5	2	1	1	2	2	0	20	.013
H.INF.ZONA PERALVILLO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	.001
H.INF.ZONA COYOACAN	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	.001
H.GRAL MIGUEL GEA GLZ.	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	.001
H.INF.ZONA IZTAPALAPA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	.001
D I F	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	.001
H.INF.ZONA INGUARAN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	.001
H. COLONIA	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	.001
H.DE HACIENDA	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	.001
H.INF.ZONA IZTACALCO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	.001
H.INF.ZONA AZCAPOTZ.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	.001
T O T A L	146	128	110	138	112	156	150	81	107	11	128	134	1502	100.0

SERVICIO MEDICO FORENSE
DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

CUADRO NUMERO 28

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE DEFUNCIONES
POR HECHOS DE TRANSITO

SEGUN LA ATENCION MEDICA

MEXICO DISTRITO FEDERAL 1979.

ATENCION MEDICA	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DI	TOTAL	%
MURIERON EN EL SITIO DEL ACCI DENTE	88	76	98	66	99	83	80	102	82	146	85	98	1103	42.1
MURIERON EN EL TRASLADO	2	1	0	1	0	1	2	2	3	0	2	4	18	0.7
RECIBIERON ATEN CION MEDICA	146	128	110	138	112	156	150	81	107	111	128	134	1501	57.2
T O T A L	236	205	208	205	211	240	232	185	192	257	215	236	2622	100.00

2.3.2 PROCESO DE VICTIMIZACION CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS

México es un país en pleno desarrollo industrial y la ciudad capital, es el punto de partida de los negocios que se emprenden para llevar los productos a los rincones más apartados de la provincia. Este desarrollo y la concentración de industrias, ha traído como consecuencia, una producción de vehículos automotores de todo género. La gran cantidad de automóviles que transitan en múltiples direcciones, han generado muchos problemas de carácter ambiental y social; dice Rusell L. Ackoff: "Ninguna ciudad esta libre de esta situación que se agrava cada día; la multiplicación descontrolada ha traído tantas complicaciones que en la búsqueda de soluciones sólo se han considerado cambios al sistema de transporte sin considerar cambios al sistema urbano que lo contiene". (54)

En el proceso de victimización, se pretende presentar cómo es que se llega a ser víctima de un hecho de tránsito; al respecto se ha considerado que tres pueden ser los factores determinantes para la victimogénesis: la carretera, el vehículo y el usuario de la vía pública. (55)

Mucho se ha especulado sobre los delitos culposos y sus presuntos responsables, con frecuencia se dice que el responsable fundamental de esos delitos es el peatón, toda vez que si este se comportara con la debida corrección en el transitar por las calles, no habría accidentes; sin embargo se hace imprescindible atender

(54) Rediseñando el futuro. Ob. cit. p. 268.

(55) Norman, L.G. Los accidentes del tráfico. Ob. cit. p. 52.

a lo que reporte la investigación.

Considerando los tres aspectos que se han señalado, como principales factores que pueden ser causantes o contribuir para que haya víctimas, empezaremos el estudio por el análisis de los datos que han arrojado varias investigaciones sobre el factor humano:

Wolf Middendorff, anota con relación a los factores causales, que un gran número de hechos de tránsito son cometidos por la imprudencia, la cual puede ser humanamente evitable. (56)

Esta aseveración se corrobora con los siguientes datos estadísticos, acerca de las causas principales de los accidentes de tránsito, sucedidos en 1952 en Estados Unidos de Norteamérica:

CAUSAS	PORCENTAJE
Exceso de velocidad	46.8
Invasión de circulación contraria	19.2
Imprudencia para manejar	12.9
Otras causas	21.6

Rafael Cal y Mayor, en otra investigación que realizó en los Estados Unidos de Norteamérica, sobre muertes violentas y no violentas, sacó la siguiente conclusión: (57)

CAUSAS	PORCENTAJE
Muertes no violentas	66.0
Muertes violentas:	
Hechos de tránsito	21.0
Homicidio	7.0
suicidio	4.0
Otras	2.0

(56) Sociología del delito, Editorial Revista de occidente, Madrid, 1961. p. 171.

(57) Ingeniería de Tránsito. Asoc. Mexicana de Caminos A.C. México, 1972, p. 73.

Se hace hincapié que la muestra presentada se efectuó con una - población victimal de 4436 personas.

En la República Federal Alemana, el fenómeno victimal por hechos de tránsito, lo investigó Wolfgang Laves, encontrando las siguientes causas como las más significativas: (58)

CAUSAS	PORCENTAJE
Cruzar erroneamente	19.4
No respetar preferencias	16.6
Exceso de velocidad	15.2
Cambios falsos de dirección	7.9
Efectos del alcohol	4.8
Defectos Técnicos	4.5
No dejar lugar al ser rebasado	2.2
Deslumbramiento	0.6
Otras	27.1

Como se puede apreciar, en esta relación no aparece el rasgo referido a la imprudencia; en cambio, se hace mención de los conductores que manejan en estado de ebriedad y de los defectos técnicos del vehículo.

En la República Mexicana, en el estudio efectuado por Raúl Silva Martínez, en el año de 1970, señala como principales causas de los hechos de tránsito, las que a continuación se citan, siendo la población de 90,629 víctimas:

CAUSAS	PORCENTAJE
--------	------------

(58) Los accidentes de la circulación. Editorial Paz-Montalvo. Madrid, 1959, p. 79.

CAUSAS	PORCENTAJE
Falta de precaución	57.92
Exceso de velocidad	17.98
Falta de precaución para atravesar	4.64
Mal estado del vehículo	2.60
No obedecer las señales	2.36
No circular a la derecha	2.18
Rebasar sin precaución	1.25
Dormirse conduciendo	0.77
Mal estado del camino	0.20
Otras	1.30

Rafael Moreno González, después de revisar 10,603 dictámenes, emitidos por motivos de hechos de tránsito, en la Dirección General de Servicios Periciales de la Procuraduría del Distrito Federal, en el año de 1971, establece las siguientes causas generadoras de los hechos de tránsito: (59)

CAUSAS	PORCENTAJE
Falta de precaución y no estar en pleno uso de las facultades físicas y mentales	40.0
Exceso de velocidad	15.0
No disminuir la velocidad en cruce	13.0
No respetar la preferencia de paso	12.0
Desobedecer señales	10.0
fallas mecánicas	5.0
Causas diversas	5.0

(59) Hechos de Tránsito en el Distrito Federal. Estudio fotocopia do por el Instituto Nacional de Ciencias Penales. México, 1979, p.17.

Por lo expuesto, se resume que las principales causas del proceso de victimización, son la imprudencia y el no encontrarse bien física o mentalmente, lo cual puede entenderse que se maneja en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga que afecte al conductor; los demás rasgos coinciden con lo que señalamos al principio, por cuanto a que las causas son referidas a tres aspectos: la carretera, el vehículo y el factor humano.

En el trabajo estadístico, que realizamos con los dictámenes que nos proporcionaron en la Dirección General de Servicios Periciales de la Procuraduría del Distrito Federal, correspondientes al período de 1981 a 1983, encontramos que las causas que originan los hechos de tránsito fueron las siguientes, según el total de hechos anuales de 18,116, 17,325 y 18,410, respectivamente: (60)

CAUSAS	PERIODO	CANTIDAD	%
Choques	1981	15,327	84.60
	1982	14,952	86.30
	1983	16,082	88.30
Atropellos	1981	2,194	12.11
	1982	1,856	10.71
	1983	1828	9.90
Choques y atropellos	1981	312	1.72
	1982	292	1.69
	1983	246	1.30

(60) Véanse los datos estadísticos de los cuadros 4, 5 y 6, proporcionados por la Dirección General de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, supra pp. 60

Volcaduras	1981	206	1.
	1982	202	1.17
	1983	246	1.15
Caídas	1981	77	0.43
	1982	23	0.13
	1983	44	0.24
Muertes violentas	1981	2479	0.13
	1982	2406	0.13
	1983	1875	0.10
Estado de ebriedad	1981	2265	0.12
	1982	2178	0.12
	1983	2949	0.16

Como se observa, los choques son una de las principales causas del hecho de tránsito ya que anualmente se colisionan quince mil vehículos y aproximadamente dos mil quinientas personas mueren, por lo que se puede afirmar que un promedio de dos mil cuatrocientas - personas, mueren en estado de ebriedad, o bajo el influjo de otras sustancias (estupefacientes o similares).

El Servicio Médico Forense, a través de su Departamento de Estadística, nos proporcionó un resumen de las causas que más incidencia tienen por hechos de tránsito, correspondiendo éstas al --- año de 1979, con un total de 2,622 hechos anuales; de esas causas destacan las siguientes: (61)

Atropellados: 1,893 (72.2%), Choques: 532 (20.3%), volcaduras

(61) Véanse los datos estadísticos del cuadro número 24, del Servicio Médico Forense, supra p. 98.

107 (4.0%), caídas de una persona 2 (0.1%), caídas de dos personas 2 (2.2%), prensado 1 (0.1%); se ignoran 29 (1.1%).

Ahora examinaremos las causas externas que intervienen en los hechos de tránsito, entre otros, las calles, alumbrado, clima, vehículo, reacciones personales.

Los hechos de tránsito, dependen en gran medida del trazado, la construcción y pavimentación de las calles. Dice Wolfgang Laves: "En la mayoría de los países, la construcción de los caminos viales tanto en zonas rurales como urbanas no fueron construidos para el tránsito de automóviles, sino para medios de transporte mucho más lento, por lo que la anchura de calles y avenidas ya no responden a los requerimientos modernos de afluencia y velocidad".(62)

El alumbrado de calles y avenidas, es tan importante como la construcción, ya que en la noche disminuye la visibilidad y los conductores con vista débil, pueden fácilmente caer en un bache o en su defecto, no ver al transeúnte, que supone que el chofer tiene vista normal y se para en medio del arrollo para librar el vehículo.

En muchas avenidas que se han estado construyendo, se ha instalado luz mercurial, o bien de algún otro elemento químico que reflejan o proyectan luz de color, que en muchos casos, afectan la vista de los conductores. Otra situación frecuente, es que solamente en los costados de las banquetas se coloquen postes o arbotantes con la luz, cuando son las avenidas demasiado anchas, como lo es la Calzada Ermita Iztapalapa, en el tramo que va del Centro de Iztapalapa a Carcel de Mujeres.

La investigadora Rosa del Olmo, dice que "el mayor número de ac

cidentes ocurre en las avenidas principales, siguiéndole en importancia, las carreteras y después las calles". (63) Se infiere, por ende, que las avenidas y calles tienen mayor tránsito de peatones que las autopistas y es factible que no se cumplan las regulaciones de tránsito y por tanto haya accidentes; mientras que en las carreteras es más fácil que haya una colisión que un arrollamiento.

El clima también puede ser un factor causante de accidentes de tránsito, Wolfgang Laves, señala en grado de importancia, que con tiempo sereno o nublado es cuando mayor incidencia de accidentes existe, en segundo plano ubica al elemento lluvia como causante y en último lugar a la niebla. (64)

En la Ciudad de México, en la época de lluvias se advierte una mayor incidencia en los hechos de tránsito, ya que la pavimentación de algunas calles y avenidas es muy lisa y delgada, en consecuencia la resistencia del material asfáltico es débil; esta situación produce baches y derrapamientos facilitando que pueda motivarse un accidente.

El vehículo, es otro de los factores señalado como causante de que se produzcan hechos de tránsito. Wolfgang Laves, comenta que es pequeña la proporción de accidentes por deficiencia mecánica o fallas de la máquina; indica expresamente, que las deficiencias -- localizadas son en los frenos, neumáticos y dirección; sin embargo, en estudios recientes comprobó que existían otras anomalías causantes de accidentes, tales como faros en mal estado, luces traseras no funcionales, cristales rotos y clutch en malas condiciones .

(65)

(63) Ob. cit. p. 156

(64) Ob. cit. p. 77

(65) Ibidem p. 79

La situación podría preverse si efectivamente se cumpliera con el Reglamento de Tránsito, que dispone que debe hacerse una revisión de vehículos, periódicamente, para evitar la contaminación del ambiente y prevenir los hechos de tránsito. (66)

Hoy en día, poseer un vehículo en buenas condiciones, implica tiempo, dedicación y calma ya que para revisar frenos, neumáticos, dirección, clutch, sistema de alumbrado, se necesita dejarlo con un buen mecánico y en ese campo de especialización no hay control; el problema trasciende a la estructura misma del sistema, ya que no se tiene prevista en forma eficiente, la preparación de mecánicos automotrices y electrónicos especializados; de allí que habiendo más de dos millones de vehículos rodando, sea el conductor fácil presa de pseudo mecánicos, que convertidos en improvisados "maestros" arreglen o revisen los vehículos. Con esta perspectiva, se hace necesario concientizar a los conductores, de la importancia que tiene llevar algún curso de mecánica automotriz, para poder revisar la máquina y sus accesorios.

Marcelo Manigot, anota que el conducir implica una conducta disciplinada, porque la posición sedente induce a la somnolencia y si no se tiene una buena ventilación y se fume excesivamente, puede ser motivo de un percance automovilístico. (67) Por su parte, Rosa del Olmo, señala que el tipo de accidente más frecuente es el de arrollamiento, siguiendo en orden de importancia el choque de vehículos, siendo ambos los que ocasionan el mayor número de muertos y heridos. (68)

(66) Véase Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Artículo 58 párrafo III. Ob. cit. p. 46.

(67) Manual práctico para manejar vehículos. Editorial Pax-Mex B. Aires, 1967, p. 89.

(68) Los accidentes de tránsito en Venezuela. Ob.cit. p.158.

No cabe duda, que gran parte de la responsabilidad de los accidentes de tránsito recae sobre el usuario de los caminos viales: el conductor del vehículo responde de la seguridad de los demás, así como de la suya propia; el peatón responde de sí mismo; la responsabilidad de un viajero está supeditada a su conducta dentro del vehículo que lo transporta.

Conducir un vehículo, requiere de un adiestramiento especializado y mínimo, se necesita practicar cincuenta horas al volante repartidas entre cuatro semanas, por lo menos. Como es de pensarse la práctica contribuye a tener experiencia y por ende una visión más sobre la problemática de la conducción de vehículos.

En este renglón, relacionado con el adiestramiento de conductores, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, establece que para la conducción de cualquier vehículo de servicio público, deberá aprobarse un curso de educación vial, según el programa que determine el Departamento del Distrito Federal. (69) Este aspecto normativo debería de aplicarse a los aspirantes a conductores de vehículos particulares para que el adiestramiento no sea empírico o impartido por compañías automovilísticas que más se dedican a conseguir la licencia, que a instruir sobre la correcta conducción o a comprender, en la práctica, el Ordenamiento de Tránsito.

Dentro de las causas del fenómeno victimal del hecho de tránsito, se encuentra el problema psicológico de la seguridad en la carretera o de los caminos urbanos. Este problema psicológico es el de la atención que todo conductor debe observar al conducir; la facilidad con que se distrae la atención del conductor, es un factor que contribuye para producir un accidente. Hans Göppinger, piensa que:

(69) Véase Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Artículo 63 fracción IV. Ob.cit. p. 49.

"el conducir un automóvil es algo común y corriente, que constituye sin embargo, una situación potencial de delito para cualquier participante". (70)

La atención del conductor, es factor que depende del ambiente - que lo rodea y de los aparatos que contribuyen a distraerlo como ra dios o televisores. Hasta la fecha no se ha demostrado que el empleo de aparatos de radio, sea un factor que contribuya a causar acciden tes de tránsito.

L.C. Norman, indica que es muy importante estudiar las reaccio nes personales y emotivas para determinar las causas de los acciden tes. El propio autor, señala que el principio de que "el hombre con duce como vive", fué primeramente formulado por Tillman y Hobbs, al comprobar que un grupo de conductores de taxis, (sic) causantes de muchos accidentes, se diferenciaban de los que causaban pocos por su insubordinación a la autoridad, su agresividad, su vida familiar inestable y otras diversas manifestaciones de conducta antisocial. (71)

Lo expresado en renglones precedentes, nos induce a afirmar que el carácter personal de los usuarios de la vía pública, ejerce una influencia considerable en las tasas de los hechos de tránsito.

Günter Kaiser, refuerza nuestra aseveración al expresar que el "síndrome criminológico del tráfico, se funda en una serie de características de la personalidad de cada individuo porque los des equilibrios emocionales propician la tendencia a incurrir con más

(70) Criminología. Traduc. Ma. Luisa Shewerk e Ignacio Luzárraga Castro, Madrid, 1975, p. 26.

(71) Los accidentes del tráfico, Ob. cit. p. 57.

facilidad en infracciones de tránsito". (72)

Rosa del Olmo, aclara el concepto de causalidad en los hechos de tránsito, especificando que ésta, puede estar sujeta a múltiples interpretaciones que pueden dar lugar a una serie de equívocos. La misma autora anota: "con los reportes estadísticos no es posible aceptar textualmente los datos que aparecen como causas, ya que en en la mayoría de los casos, la información es superficial porque los reportes fueron suministrados por personas que sólo cumplen con su deber; por eso esta información no puede tomarse como evidencia, estrictamente científica, sino como indicador de una tendencia." (73)

En el cuadro número veinte, se pueden apreciar las tasas de mortalidad de personas de todas las edades clasificadas según su estado civil, apareciendo que existe una mayor victimización entre los casados y por tanto es un indicador que muestra una tendencia, en los hechos de tránsito. Asimismo en el cuadro número diecinueve se aprecia una acentuada tendencia de victimización, por hechos de -- tránsito, entre los hombres que en las mujeres. (74)

Miguel López Muñoz-Goñi, afirma: "los conductores que han tenido repetidos accidentes de tránsito, tienen una inestabilidad emocional más asentuada que los conductores sin accidentes". (75) Se infiere que los que han tenido un número mayor de accidentes no se han adaptado a las exigencias de la sociedad organizada o que existe una inclinación a llevar una vida arriesgada, audaz o temeraria

(72) Criminología. Traduc. de la 2a. edición alemana por José Bello Zimmerman. Editorial Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1978, vol. XVII p.42.

(73) Los accidentes de tránsito en Venezuela. Ob.cit.p.146.

(74) Véanse los cuadros 19 y 20 del SEMEFO, supra pp.

(75) Accidentes de tráfico. Editorial Revista de Derecho Judicial Madrid, 1971, p. 73.

o quizá estas reincidencias en hechos de tránsito sean por motivaciones inconscientes que correspondan a necesidades determinadas del individuo.

De las causas que originan los accidentes de tránsito, se pueden considerar de mayor importancia a aquellas que afectan directamente al conductor como son: la fatiga, la agudeza visual, los defectos físicos o mentales, el tiempo de reacción y la predisposición a los accidentes:

En referencia a la fatiga, ésta presenta tres aspectos: el psicológico, el bioquímico y el neuromuscular. Miguel López Muñiz-Goffi, indica que en relación a los hechos de tránsito, el primero puede ser el más importante por relacionarse con la atención, como se había explicado anteriormente, ésta puede ser estimulada por incentivos externos e inducir a la somnolencia o la distracción, situación que puede contribuir a originar un hecho de tránsito. (76)

Recientemente se opina, que la fatiga es el resultado de la frustración y de los conflictos internos del individuo, que afloran al conducir, pero no existen pruebas suficientes para que se establezca una relación entre la fatiga y el acto de originar un accidente. La fatiga puede sobrevenir como consecuencia de las dificultades -- del tránsito, sobre todo en los "embotellamientos"; conducir un vehículo, no provoca por ese hecho, la fatiga o cansancio, a no ser que se prolongue por muchas horas. El comienzo del cansancio se manifiesta psicológicamente por síntomas, tales como la hipersensibilidad ante determinadas situaciones o ante ciertas personas, manifestándose como una obstinación irracional. Luego puede aparecer -- una disgregación de la capacidad de atención, cuyo resultado es que

(76) Accidentes de tráfico. Ob.cit. p.83.

el conductor responda a ciertos estímulos con reacciones inadecuadas.

(77)

La velocidad de un vehículo, debe estar regulada en todo momento por el conductor; el exceso de velocidad, es la causa común de muchos accidentes en los que la responsabilidad moral, cuando no la jurídica, recae sobre el conductor. Es frecuente, a veces, que se argumente que un conductor que iba muy lento, fué el responsable de que se produjera algún accidente. La regulación de la velocidad en zonas urbanas, tiene el límite de sesenta kilómetros sobre hora; en los carriles destinados a altas velocidades, como los que se localizan en el Periférico, el Circuito Interior y algunos "Ejes viales", según como se indique en los discos colocados exprofeso. (78)

Wolfgang Laves expresa: "El Centro de Investigaciones sobre Lesiones por Accidentes de Automóvil, comprobó que frecuentemente las lesiones son más graves cuando aumenta la velocidad de marcha o la velocidad a que ocurre el choque". (79)

Referente a la agudeza visual, podemos decir que no se conoce en que proporción se han causado víctimas como consecuencia de haber deficiencia visual, pero nadie puede dudar que este defecto puede ser causante de posibles hechos de tránsito; de allí que la reglamentación exija examen visual para adquirir o renovar la licencia.

Entre los defectos físicos, se encuentran las enfermedades o anomalías que pueden contribuir a que se produzcan accidentes de tránsito. Las enfermedades agudas pueden poner en peligro la seguridad de los automovilistas y de los demás usuarios del asfalto.

Las enfermedades crónicas, pueden contribuir también a aumentar

(77) López Muñiz-Gofí, Miguel. Accidentes de tráfico. Ob.cit.p.84.

(78) Véase Reglamento de Tránsito del D.F.Artículo 117. Ob.cit.p.63.

(79) Los accidentes de la circulación.Ob.cit. p. 273.

el riesgo de accidentes, sobre todo cuando afectan al conductor y son capaces de provocar pérdida repentina del conocimiento o de reducir la capacidad de concentración, la coordinación ojo-mano o afectar los reflejos. Las enfermedades que influyen en este tipo de casos son: la epilepsia, las cardiovasculares y la diabetes mellitus. (80)

Con relación a este apartado, hacemos mención al efecto que producen los medicamentos en el organismo y que pueden tener como consecuencia: rebajar la tensión arterial, modificar la estructura de la personalidad o alterar la composición química de la sangre, y es muy posible que alguno de estos efectos, influyan desfavorablemente sobre la capacidad de reacción del conductor.

Respecto a la predisposición a los accidentes, L.G. Norman sostiene: "No está comprobado que los automovilistas tengan una propensión pero puede afirmarse apriori, que si el hombre conduce como vive, quienes viven peligrosamente pueden constituir una amenaza en los caminos viales". (81) En relación a esta afirmación, podemos mostrar el cuadro estadístico número veinticuatro que arrojó resultados que evidencian indicadores de tendencia victimal ya que la mayor mortalidad se centra en los atropellados, después los muertos por colisión y en tercer plano las víctimas por volcaduras. Otro elemento más que se abona a esta tendencia es que los vehículos que sirvieron como medios de ejecución, tuvieron su mayor frecuencia en los "particulares" y curiosamente la mayor incidencia de víctimas por hechos de tránsito, se presenta en los peatones y en segundo plano los conductores. (82)

(80) Accidentes de tráfico, Ob.cit.p. 273.

(81) Los accidentes del tráfico. Ob.cit.p. 60.

(82) Véanse los cuadros estadísticos 24, 25 y 26 del SEMEFO, supra

Rosa del Olmo, hace la observación de que la mayor incidencia victimal se encuentra entre los peatones siguiendo en importancia los conductores y que al tratar de conocer cual era la marca del vehículo que se utilizó para perpetrar el delito, se encontró que la prensa no lo especifica, tal vez por consigna. (83)

En cuanto al tiempo, se ha explicado que en tiempo de lluvias, es frecuente que los hechos de tránsito sucedan con mayor incidencia. Con referencia al aspecto cronológico, los resultados estadísticos de los datos proporcionados por el Servicio Médico Forense de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, señalan que el mes de octubre es el de mayor incidencia victimal y los días con mayor mortandad por hechos de tránsito, son los sábados y domingos, respectivamente, teniendo por fechas específicas, los días 14, 21 y 30; se señala que la hora con mayor frecuencia de hechos de tránsito, es de 19:00 a 20:00 horas, observándose en términos generales, que los hechos de tránsito son más frecuentes entre las diecisiete y las veintidos horas. (84)

Respecto al alcohol, como una de las causas probables de los hechos de tránsito, Wolfgang Laves comenta en su libro, que se ha demostrado muchas veces que el conductor ebrio, está más expuesto que otros a los hechos de tránsito. (85) Los datos arrojados por las estadísticas proporcionadas por la Dirección General de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, muestran que en 1981 y 1982, diciembre fue el mes de mayor inciden-

(83) Los accidentes de tránsito en Venezuela, Ob. cit. p. 163.

(84) Véanse los cuadros estadísticos 15, 16, 17 y 18, del SEMEFO, supra pp. de la 85 a 89.

(85) Los accidentes de la circulación. Ob. cit. p.286.

cia en hechos de tránsito cometidos en estado de ebriedad y en el año de 1983, en este aspecto, descolló el mes de marzo. (86)

Rosa del Olmo, apunta que en su investigación con 777 casos, encontró sólo 67 en que se señalaba, claramente, que la causa del accidente fué la ebriedad, o sea el ocho por ciento, indicando que era sorprendente, dada la creencia generalizada sobre la vinculación entre la ebriedad y los hechos de tránsito. (87)

Nosotros pensamos, que el alcohol y su consumo immoderado, es la causa de un elevado número de hechos de tránsito, que aunado a la ingestión de tranquilizantes y medicamentos, elevan el riesgo de victimización.

El proceso de victimización con motivo de hechos de tránsito, nos permite reflexionar sobre la complejidad del problema vial en el Distrito Federal. No es posible erradicar de la noche a la mañana un problema que emerge violentamente, en un lugar donde apenas se están poniendo cimientos para empezar a edificar. No cabe duda que la parte más débil, en cualquier evento, es la que lleva la peor situación y como hemos venido reseñando, el peatón es la víctima potencial más indefensa, porque su preparación psicológica y anímica no la dispone a defenderse en el momento en que sucede el accidente.

Aportando más sobre las causas que ocasionan los hechos de tránsito, Rosa del Olmo (88), cita en su obra a T.C. Willet, que es un investigador que analizó detenidamente una muestra de 635 acusados por infracción de tránsito, que incluye seis hechos considerados de

(86) Véanse los datos estadísticos de los cuadros 4, 5 y 6, supra.

(87) Los accidentes de tránsito en Venezuela, Ob.cit.p.150.

(88) Ibidem p. 40.

lictivos en la Gran Bretaña, que son los siguientes:

Causar la muerte a otro, manejar sin título, manejar bajo influencia alcohólica, manejar con exceso de velocidad, no detenerse ante señales y cruces y no estar asegurado.

Las conclusiones del estudio realizado por T.C. Willet, son:

1.- El veintitres por ciento de los individuos estudiados, habían tenido otras condenas por delitos que no tenían que ver con tránsito.

2.- Mayor proporción de varones, al igual que en otros delitos.

3.- Sólo tres individuos se consideraban a sí mismos como delincuentes. Ni la policía, ni el público, los consideró delincuentes en ningún momento.

4.- El mayor número de infracciones, fué cometido por automóviles particulares.

5.- La edad más frecuente del indiciado, era entre 21 y 30 años, con la media en 26 años.

6.- El 20% de los casos, eran reincidentes en infracciones de tránsito.

7.- Los tribunales trataron con mucho más consideración a este tipo de delincuentes y esto fué más notorio, de acuerdo con la clase social y el grupo ocupacional: el 93% de los enviados a prisión - eran de la clase trabajadora.

8.- La policía no considera ni a los más graves delincuentes de tránsito, como delincuentes.

Meyer H Parry, es otro investigador citado por Rosa del Olmo, (89) el cual hace una serie de planteamientos de hipótesis, en relación con la conducta agresiva y la frecuencia de accidentes, así como -
(89) Citado por Rosa del Olmo, en Los accidentes de tránsito en Venezuela. Obcit. p. 43.

entre ésta y la ansiedad.

hipótesis:

1.- Los conductores que demuestran conducta agresiva al conducir, tienen como resultado mayor posibilidad de tener accidentes.

2.- Los conductores en estado de ansiedad, tienen como resultado una mayor posibilidad de tener accidentes.

3.- La ansiedad precipita, en cierto sentido, la conducta agresiva y viceversa.

4.- Ciertas combinaciones de ansiedad y agresividad son peligrosas al conducir.

5.- Dentro de los grupos de edades, el status social (es decir el estado civil, económico, etc.) de un conductor, influye en la comisión del accidente.

6.- Ciertas actitudes antisociales, se manifiestan de tal manera que la persona que conduce puede ser un peligro.

7.- La destreza y precisión, no son en sí mismo indicadores de conducir bien y sin peligro.

8.- Los conductores que tienen mayor conocimiento sobre la mecánica de sus vehículos, son menos peligrosos.

9.- Algunos conductores utilizan sus vehículos para compensar o expresar sus deficiencias psicológicas y fisiológicas.

Otra interesante investigación recopilada por la citada autora Rosa del Olmo, es del Doctor Whitlock, eminente psicólogo que también hace énfasis en la conducta agresiva como una de las causas principales de los accidentes de tránsito. Para Whitlock, la violencia en las vías de tránsito es un aspecto de la violencia social y cuanto mayor sea la incidencia de esta agresión intra-social, mayo-

res serán los índices de muertos y lesionados en la vía pública; con cluye expresando, que manejar agresivamente, representa sentimientos innatos por derechos territoriales, es decir, se apoya en la teoría de la agresión de Lorenz, sobre la defensa del territorio para poder explicar la naturaleza irracional de gran parte de la conducta agresiva y peligrosa del motorizado. (90)

Como otros aportes al estudio criminológico del tránsito, podemos mencionar los siguientes conceptos y conclusiones:

Se señala la preocupación de que el Derecho Penal, no haya captado la profundidad de la revolución que ha ocasionado la Psicología Freudiana, en torno al término negligencia. El conductor desafortunado no es más que el representante más común de este nuevo tipo de delincuente. Sigmund Freud, descubrió el carácter sistemático de los delitos debidos a la negligencia, por lo que señala la necesidad de tener en cuenta que los motivos reales de un delito, pueden no ser sólo diferentes de los motivos aparentes, sino pueden ser de carácter muy distinto al delito en sí. (91)

A.T.Welford, plantea el problema en términos de lo que debe hacer el Estado al respecto, en vez de dedicarse exclusivamente al individuo y a su responsabilidad, como han hecho otros. En este sentido señala la necesidad de elaborar y reformar la legislación pertinente al tránsito, la obligación de la policía y de los tribunales, en su aplicación y cumplimiento. (92)

Se insiste en que al problema de tránsito, no se le ha dado la seriedad debida, porque la política de reducción de accidentes se basa exclusivamente en recolectar estadísticas sobre las "causas"

(90) Citado por Rosa del Olmo en Los accidentes de tránsito en Venezuela, Ob.cit. p.42.

(91) Tullio, Benigno Di. Criminología Clínica y psiquiatría forense Editorial Aguilar. Madrid, 1966, p. 223.

(92) Sociedad, problemas y métodos de estudios. Editorial Martínez Roca, Barcelona, España, 1966, p. 372.

de los accidentes individuales. Se señalan procedimientos que han logrado reducir accidentes cuando se ha elaborado una política gubernamental que le ha dado mayor importancia, a cambios en el trazado del pavimento, correcto alumbrado de las calles, vigilancia dirigida a controlar la conducta de los choferes y peatones. Por consiguiente se debe dar especial énfasis al problema del alcohol y los hechos de tránsito, ya que una concentración relativamente baja de alcohol en los tejidos, provoca dificultades en la conducción e incrementa la probabilidad de sufrir un percance, y como la legislación existente no es efectiva hasta que no se ha encontrado una concentración muy elevada y esta medida es ineficaz para prevenir aquellas conductas causadas por el alcohol.

Eugenio Cuello Calón, en los artículos que frecuentemente publica la Revista Psicología General Aplicada, al decir de Rosa del Olmo, ha expresado que es necesario imponer sanciones severas a los conductores que manejan en estado de ebriedad, señalando el caso de los Apises nórdicos y concretamente de Suecia, donde la pena llega a doce meses de prisión. Ha planteado también la necesidad de realizar una revisión de las concepciones que existen sobre la estructura del delito y de la culpa. La delincuencia culposa, en la actualidad, ha igualado e incluso superado, la dolosa, pero no es sancionada como lo amerita. (93)

El penalista español Antonio Beristain, apunta que el Derecho Penal del Tráfico, posee ciertos rasgos que constituyen un sistema cada día más apartado del Derecho Penal Común. Se refiere a una culpabilidad especial que debe ser legislada y regulada por instituciones especiales y finalmente castigada con penas especiales, que sean (93) Cit. por Rosa del Olmo en los Accidentes de Tránsito en Venezuela, Ob. cit. p. 57.

verdaderamente penas. (94)

Wolf Middendorf, asevera que las infracciones de tránsito son importantes para la Criminología, pero la tendencia general del público, es de no considerarlas como hechos ilegales en sí, sino como algo que le puede pasar a cualquiera; no hay estigma moral en estos hechos. El autor señala que existen tres tipos de infracciones: Infracciones de parada, por ejemplo estacionarse en zona prohibida; infracciones en movimiento, sin choque, por ejemplo cruzar cuando hay luz roja • infracciones en movimiento, con choque donde puede haber daños materiales o a personas. (95)

En consecuencia, es urgente atacar las causas de la victimización: las calles, el vehículo, el usuario de la vía pública, la asistencia médica de urgencia y la reglamentación legal del tránsito de vehículos.

No es posible pensar que el proceso de victimización se estudie sólo para saber como mueren o se lesionan personas por los hechos de tránsito, sino para presentar alternativas preventivas tendientes a contrarrestar el problema que se presenta. De los lineamientos de prevención que sugieren varios autores, sobresalen los siguientes:

Para evitar que haya más víctimas en los caminos, los ingenieros de tránsito deberán construir, en los grandes centros de población, caminos de doble circulación con gran amplitud para dar albergue al número de vehículos, que porcentualmente sea necesario; en todo caso convendrá extender y sistematizar, como medida de seguridad, la se-

(94) Crisis del Derecho Represivo. Editorial Edicusa. Madrid, 1977, p. 146.

(95) Estudio sobre la delincuencia en el tráfico. Editorial Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1976, p. 67.

paración entre peatones y el tránsito rodado, por ejemplo, colocando barreras en los bordes de las aceras, mejorando el alumbrado y construyendo más pasos elevados y subterráneos, ensanchando las calles, ordenando el tránsito en los cruces complicados, prohibiendo la circulación de peatones por las calles y calzadas, señalando para ellos las zonas de seguridad; si el número de ciclistas es importante, conviene reservarles senderos especiales con sus propios accesos. (96)

En lo concerniente al automóvil, se señala que el modelo de los vehículos afecta a dos aspectos importantes de la seguridad: la prevención de accidentes y la prevención de lesiones. Respecto a la prevención, Emile Cadeau, indica que ciertos detalles de construcción, importantes para la eficiencia y comodidad del conductor, contribuyen a disminuir el riesgo de accidentes: por ejemplo, la visibilidad general, la forma de los asientos, la posición y modelo de los interruptores eléctricos y la accesibilidad a los mandos. Para prevenir accidentes, Cadeau señala que es conveniente conservar el vehículo en el mejor estado posible, recordando que los defectos más frecuentes corresponden a los frenos, las luces, los neumáticos y la dirección e indica, que la frecuencia de estas fallas podría disminuir, mediante la revisión obligatoria, a intervalos de unos seis meses, de todos los vehículos, independientemente del modelo que se trate. Estas revisiones obligarían a los propietarios a mantenerlos en estado de conservación que respondiera a los requisitos exigidos. (97)

La seguridad del automóvil tiene un segundo aspecto: la disminución de la gravedad de las lesiones en un accidente, por lo que se

(96) Cal y Mayor, Rafael. Manual de educación vial y seguridad. Editorial Diana, México, 1973, p. 108.

(97) El hombre del auto. Editorial Estela. Barcelona, 1961, p.86.

recomienda: la supresión en la parte externa del automóvil, de salientes y aristas cortantes, con el objeto de disminuir la gravedad de algunas lesiones en caso de colisión, siendo de suma importancia no tener dentro del automóvil objetos o aditamentos que puedan causar lesiones en caso de accidente. (98)

Las lesiones cefálicas, son la causa principal de muerte entre los ocupantes de un vehículo, debido principalmente al impacto del conductor contra el parabrisas, el toldo, el cuadro de mandos y el árbol de la dirección, éste último, puede producir también graves lesiones torácicas; los cinturones de seguridad para que sean eficaces, deben de estar perfectamente sujetos al suelo y cruzar, al menos, sobre un hombro, de este modo el cinturón evita que el ocupante del vehículo salga despedidoen un accidente y disminuye la energía cinética con que la cabeza o el pecho chocan contra una parte del vehículo.

En muchos accidentes que son ahora mortales, la fuerza de desaceleración producida, está dentro de los límites fisiológicos soportables; si una persona está convenientemente sujeta, puede resistir sin daño una gran desaceleración , pero una parada brusca a veinticinco kilómetros sobre hora puede producir la muerte, si no se frena el impulso de la cabeza; en este caso, si el cráneo choca contra un objeto fijo de un centímetro cuadrado, se prodicirá una fractura con hundimiento. Las lesiones cefálicas, forman un gran porcentaje de las lesiones graves y mortales sufridas por los ocupantes de vehí culos y en muchos casos un casco protector sería el salvador. (99)

(98) Hernández García, Vicente. Para tí conductor. Editorial Mensajero. Bilbao, 1966, p. 293.

(99) Roche, Michel. El hombre al volante. Editorial Biblioteca Nueva Madrid, 1964, 196.

En los vehículos de dos ruedas, especialmente en las motocicletas, la colocación de barras metálicas salientes (barras parachoques) sujetas en la parte baja, disminuye algo la posibilidad de una lesión de las piernas del conductor, en caso de accidente. (100)

EL FACTOR HUMANO EN EL PROCESO DE VICTIMIZACION POR HECHOS DE TRANSITO

La prevención eficaz de los accidentes, depende principalmente del conductor y de los peatones ya que el comportamiento de ambos, - adecuado a las normas establecidas, contribuirá a reducir el problema.

Las reglas de seguridad relacionadas con el tránsito de vehículos, deben de enseñarse desde la infancia a fin de que los niños aprendan a comportarse como peatones en el diario trajinar urbano. Los padres en la casa y los maestros en la escuela, serán los responsables de hacer llegar el mensaje, de la manera más sencilla, hasta la niñez. Las autoridades sanitarias, deben participar en la instrucción del niño de edad preescolar, así como también a los padres de los mismos, los cuales deberán recibir información sobre los problemas de la seguridad en la vía pública. (101)

Los niños pequeños no deben circular en bicicletas o triciclos por calles o carreteras; sabido es que los ciclistas menores de quince años, se encuentran especialmente expuestos a los accidentes. Para evitar la muerte o las lesiones producidas en accidentes, es necesario que los niños de la ciudad, se acostumbren lo antes posible, a circular con prudencia por la vía pública. La colaboración de las distintas autoridades obligadas, no deben interrumpirse en ningún momento con la finalidad de proteger continuamente a las sucesivas

(100) Piqué Vidal, Juan. Todo sobre la circulación rodada, Editorial Vecchi. Barcelona, 1970, p. 115.

(101) López Rioscereso, José María. Caballero al Volante, Editorial Studium. Pamplona, 1973, p. 217.

generaciones de niños que comienzan a utilizar las instalaciones urbanas. Un objeto importante sobre la educación vial, es mejorar las relaciones entre peatones y conductores. Los peatones desde su más tierna infancia deben aprender a observar ciertas reglas de seguridad, tales como la de circular de cara a los vehículos que se acercan, llevar un objeto blanco durante la noche para que los conductores puedan distinguirlos mejor, si es que se camina por la carretera. (102)

La propaganda destinada a grupos especiales de usuarios de la vía pública, como motoristas o automovilistas, puede realizarse mediante el empleo de carteles, radio, televisión, folletos y periódicos. Existen distintas opiniones respecto a la conveniencia de mostrar en esta propaganda, escenas desagradables o trágicas, pero lo cierto es que los carteles espeluznantes son los que más eficazmente muestran los posibles resultados trágicos de unos breves momentos de descuido. Esta propaganda debe intensificarse en ciertas épocas de vacaciones, por ejemplo, cuando se acerca la "Navidad", la "Semana Santa" o las vacaciones de verano. (103)

En diferentes países se han instituido los "días sin accidentes"; campaña que sirve para hacer ver a los usuarios de la carretera, -- que ellos mismos pueden contribuir a reducir la frecuencia de los accidentes. La publicación de códigos de seguridad para todo el conglomerado social debe ser una pauta a seguir en el gobierno de la ciudad. (104)

El aprendizaje de los conductores de vehículos, tiene gran importancia

(102) Hernández García, Vicente. La moral del tráfico. Editorial Católica, Madrid, 1979, p. 115.

(103) Cadeau, Emile. El hombre del auto. Ob.cit.p. 96,

(104) Laves, Wolfgang. Los accidentes de la circulación. Ob.cit.p. 75

tancia por lo antes expuesto, antes de que se autorice a una persona a conducir, es indispensable que tenga un conocimiento completo del manejo del vehículo y de las reglas de seguridad respectivas.

El aprendizaje ha de ser bastante prolongado y comprenderá un determinado número de horas de instrucción teórica y práctica, en una escuela de automovilismo dirigida o aprobada por las autoridades. Es fundamental que los profesores de las escuelas de automovilismo, estén perfectamente preparados para el desempeño de su labor.

Los automovilistas han de aprender a conducir a la defensiva, lo que no significa sólo evitar el accidente, sino conceder a los demás usuarios de la vía pública, un amplio margen de error. (105)

Las enseñanzas, que hoy reciben los futuros conductores, pecan probablemente de insuficientes y es indudable que su mejoramiento daría un gran impulso a la lucha contra los hechos de tránsito.

Resulta especialmente difícil, enseñar a conducir a los motociclistas pues en general, el alumno no puede ir acompañado de un conductor veterano. Entre los factores fundamentales que intervienen en los accidentes sufridos por los motoristas, figuran la inexperiencia y la potencia del vehículo. Un procedimiento útil para el aprendizaje, sería el de llevar al futuro motociclista a lugares fuera de las vías públicas, en campos deportivos escolares o en pistas - construidas con ese objeto. (106)

Si bien algunas de las causas por las que se llega a ser víctima es la falta de instrucción o información, entonces es necesario que los conductores reciban periódicamente ciertas indicaciones que pueden serles útiles, tales como: los peligros de la fatiga, la ansiedad, la agresividad, la velocidad, entre otros factores.

(105) Beristáin, Antonio. Los delitos de tránsito. Instituto Editorial Reus. Madrid, 1963, p. 352.

(106) Piqué vidal, Juan. Todo sobre la circulación rodada. Ob.cit.p.89

2.4
ANÁLISIS JURÍDICO DE LA SITUACIÓN DE LA VÍCTIMA DEL HECHO DE TRAN--
SITO EN EL DISTRITO FEDERAL.

Para ubicar cual es la situación de la víctima del hecho de trán--
sito en la esfera jurídico-penal, se presentará por separado su re-
lación partiendo de la Constitución Política de los Estados Unidos
Mexicanos, el Código Penal y el Código de Procedimientos Penales.

Análisis jurídico de la víctima del hecho de tránsito en la Cons-
titución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La víctima y los derechos constitucionales que la protegen, es--
tán contenidas en los artículos 8o. y 21 constitucionales referidos
al derecho de petición y a la atribución del Ministerio Público de
perseguir los delitos.

El derecho de petición, tal y como aparece establecido en el ar-
tículo 8o. de la Constitución Política, puede ejercerlo cualquier per-
sona frente a toda clase de autoridades: federales, locales o muni-
cipales; legislativas, ejecutivas o judiciales.

El derecho de petición consiste en la facultad que tiene el go--
bernado para poder dirigirse a las autoridades solicitando algo y
el deber correlativo, impuesto a quienes ejercen el poder público
de contestar por escritos los pedimentos. Así lo ha precisado la Su-
prema Corte de Justicia de la Nación al decir: "Las garantías del
artículo 8o. constitucional, tienden a asegurar un proveído sobre
lo que se pide y no ha que se resuelvan las peticiones en determi--
nado sentido". (107)

En el caso de las víctimas de hechos de tránsito, el derecho de

(107) Burgoa Orihuela, Ignacio. Las garantías individuales. Editorial
Porrúa, S.A. México, 1980, p. 402.

consiste en exigir la reparación del daño ocasionado, por conducto del Representante Social, como lo es el Agente del Ministerio Público, siendo requisito de procedibilidad el presentar la querrela.

El artículo 21 constitucional a la letra expresa: "la imposición de las penas es propia y exclusiva de la autoridad judicial. La persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando de aquél. Compete a las autoridades administrativas el castigo de las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, el cual unicamente consistirá en multa o arresto hasta por treinta y seis horas; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutará ésta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de quince días. (108)

Si el infractor fuese jornalero u obrero, no podrá ser castigado con multa mayor del importe de su jornal o sueldo en una semana.

Como se advierte en el precepto transcrito, el titular de la acción penal en México, es el Ministerio Público, considerando a la acción penal como el poder jurídico de excitar y promover la decisión del órgano jurisdiccional sobre una determinada relación de derecho penal. (109)

De lo expresado se desprende que el Agente del Ministerio Público, no podrá avocarse a la averiguación de los hechos, sin tener -- conocimiento de alguna manera, que éstos se han realizado.

Los requisitos de procedibilidad para llevar a cabo la preparación de la acción penal deben estar basados en la denuncia, querrela, excitativa o autorización. En la temática, las circunstancias

(108) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa, S.A. México, 1980, p.23.

(109) García Ramírez, Sergio. Derecho Procesal Penal. Editorial Porrúa, S.A. México, 1980, p. 107.

excluyentes de responsabilidad relativas a daños por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, serán observadas someramente.

La víctima en el Derecho Penal:

La víctima del hecho de tránsito se presenta en dos formas: como lesionado o como muerto. De aquí que haya delitos de tránsito que se persigan de oficio, es decir delitos que la autoridad castiga haya denuncia o no, siendo éstos los que se consideran graves. Los delitos menos graves, sólo se persiguen si la víctima presenta su quejela para hacer perseguible el delito y exigir la reparación del daño.

Los delitos culposos, se sancionan con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Esta sanción es regulada por el Juez, atendiendo a la gravedad de la imprudencia, aplicándose a todos los delitos culposos, incluyendo lesiones graves y homicidios.

(110)

Cuando a consecuencia de actos u omisiones imprudentes, calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transporte de servicio público federal o local, se causen homicidios de dos o más personas, la pena será de cinco a veinte años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza. (111)

Cuando por imprudencia se ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo o se causen lesiones de las comprendidas en los artículos 289

(110) Código Penal para el Distrito Federal. Editorial Pac. 1985, p.23

(111) Ibidem.

y 290, sólo se procederá a petición de parte, promoviéndose en una querrela; en caso de sanción, ésta será con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de éste. Esta misma sanción se aplicará cualquiera que sea el valor del daño.

El conductor del vehículo que haya tenido un accidente del cual resultaron víctimas, podrá obtener su libertad administrativa depositando, ante el Ministerio Público de la Delegación, la cantidad que se señala, misma que se le devolverá siempre y cuando no sea con signado, esto es, no se ejercite acción penal. (112)

Como puede observarse, la situación de la víctima en el Derecho Penal, deja mucho que desear ya que es a ella a la que le corresponde promover la reparación del daño, porque de otra suerte, afirma Günter Kaiser, "todos los casos culposos traerían como consecuencia inevitable, el desgaste y erosión de la autoridad judicial y del sistema penal, porque el derecho penal del tránsito de vehículos sólo puede desplegar su fuerza preventiva general, siempre que no castigue demasiado ni demasiado poco; ni con dureza ni con excesiva suavidad". (113)

Respecto a la reparación del daño, proveniente del delito de hechos de tránsito, tiene el carácter de pena pública; es reclamable al delincuente y puede ser exigida por el Agente del Ministerio Público, como por la víctima, más no existe un procedimiento apropiado para reclamar tal reparación y por tanto la protección que debería brindársele a la víctima pasa a segundo término.

Independientemente de abundar más sobre el tema de la reparación del daño en el capítulo correspondiente, podemos adelantar que las

(112) Disposición Administrativa de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal. A/14/77.

(113) Criminología, Ob.cit. p. 267.

garantías otorgadas a las víctimas del hecho de tránsito, son ya inadecuadas y no correlativas a las que se proporcionan al victimario.

La víctima en el Derecho Procesal Penal.

En el proceso penal, existen dos partes contrapuestas; el imputado y la víctima. El primero es el sujeto activo del delito bajo cualquiera de los títulos de autor o participante, pasa a ser en el momento procesal, inculcado o imputado; contra él se dirige la averiguación previa y posteriormente el proceso mismo.

La víctima, como hemos visto, no es parte en el proceso penal, porque el Agente del Ministerio Público, sustituye a aquélla, surgiendo en este momento una relación jurídica material de Derecho Penal, la cual deberá ser legalmente instrumentada en todas sus formas para que en su oportunidad pueda definirse. (114)

Es en la averiguación previa donde el Agente del Ministerio Público, va a realizar un conjunto de actos encaminados a determinar si los hechos de que ha tomado conocimiento, constituyen un delito y quienes son sus probables autores, para que dado el caso, pueda provocar la jurisdicción a través del ejercicio de la acción penal. (115)

Una vez que se lleva a cabo la consignación y se pone a disposición de un juez la averiguación previa con detenido, surge la llamada relación jurídica procesal, la cual se desenvuelve entre el Juez, el Agente del Ministerio Público y el procesado, que son conocidos como sujetos de la relación procesal principal, es decir, la que va a versar entre el conflicto que se lleva a cabo, por la facultad que tiene el Estado y el derecho del inculcado a defenderse. (116)

(114) García Ramírez, Sergio. Derecho Procesal Penal. Ob.cit.p.103.

(115) Ibíd. p. 214.

(116) Ibíd. p. 104.

Junto a esta relación principal surge una relación accesoria (secundaria) que es contingente, la cual está representada por la víctima, cuando reclama el resarcimiento del daño, particularmente cuando ese resarcimiento se exige a un tercero, en los términos del artículo 32 del Código Penal, es decir, cuando es un tercero el obligado.

Tenemos entonces una relación principal y una relación accesoria o eventual, que se desenvuelven dentro de un procedimiento penal. Dentro de estas relaciones, solamente tiene carácter de parte principal, exclusivamente el Agente del Ministerio Público y el procesado; y de la relación accesoria, secundaria o eventual, el titular del resarcimiento del daño y el tercero obligado.

Junto a estos sujetos que intervienen dentro del proceso, podemos señalar otros que aparecen en la relación procesal, también de una manera secundaria como son: los auxiliares de los sujetos procesales principales, los cuales son auxiliares del juez, auxiliares del Agente del Ministerio Público y auxiliares del procesado y del defensor. (17)

Legalmente, la ley señala que el ofendido también puede constituirse como coadyuvante del Agente del Ministerio Público, en los términos del artículo 90. del Código de Procedimientos Penales (18) y en los términos del artículo 141 del Código Federal de Procedimientos Penales. (19)

Este carácter de coadyuvante, significa no que sea parte, sino que va a poder influir o intervenir en la relación principal, no de manera directa pero sí activamente para aportar pruebas tendientes a exigir el resarcimiento del daño.

(17) García Ramírez, Sergio. Veracho Procesal Penal. Ob. cit. p. 236.

(18) Código de Procedimientos Penales. Editorial Porrúa, S.A. México, 1982. p. 31.

(19) Código Federal de Procedimientos Penales. Editorial Pac. México, 1985, p. 308.

Es muy importante saber quien tiene el carácter de víctima u ofendido, para poder ubicar su situación legal y nos encontramos que esta definición tiene una diversidad de criterios ya que el Código de Procedimientos Penales, establece un concepto y la jurisprudencia o tro, a saber: el artículo 264 del Código de Procedimientos Penales señala que "se reputará parte ofendida, para tener por satisfecho - el requisito de la querrela necesaria, a toda persona que haya sufrido un perjuicio con motivo del delito, y, tratándose de incapaces, a los ascendientes y, a falta de éstos, a los hermanos o los que representen aquéllas, legalmente". (120)

Las tesis de la Suprema Corte de Justicia, respecto a la víctima u ofendido, sustentan, entre otros, los conceptos siguientes:

A. Ofendido:

Sostener que la palabra ofendido empleada en el artículo 35 del Código de Procedimientos Penales, vigente en el Distrito Federal, no puede entenderse sino en el sentido de que sólo lo es, el que así lo declare una sentencia ejecutoriada, es una pretensión absurda, ya que en los casos en que la ley requiera, para que pueda iniciarse un proceso, la querrela del ofendido, se caería en un círculo vicioso, porque habría que instaurar primero un proceso para que se dictara sentencia, que determinara quien era el ofendido, y después, iniciar el proceso con la querrela de aquél. (21)

B. Qué se entiende por parte:

Hay que distinguir entre parte, en un proceso y parte o persona ofendida, en el delito que da origen a ese proceso. Aunque la ley misma los distingue con el mismo vocablo, con la palabra "parte",

(120) Código de Procedimientos Penales para el D.F. Ob.cit. p. 150.

(21) Jurisprudencia S.C.J. 3a. época, tomo XLII, p. 3688, Juan Paz Ruiz.

en realidad se trata de dos personalidades con facultades distintas; la primera corresponde a la parte litigante, en la controversia penal, a que ha dado origen la comisión del delito, y con tal carácter tiene derecho a intervenir en el procedimiento criminal, haciendo las gestiones e interponiendo los recursos que la ley le concede.

La segunda personalidad le corresponde a la persona que ha sido afectada con la infracción penal cometida; persona que, aún siendo la principal, o única víctima del delito, no puede sin embargo, ejercer todos los derechos ni hacer valer todos los recursos, que pueden poner en práctica las partes litigantes en el juicio criminal.

El artículo 21 de la Constitución Política de la República, determina que la persecución de los delitos, incumbe al Ministerio Público; por otra parte, el delito de lesiones producidas por el tránsito de vehículos, de las comprendidas en los artículos 289 y 290 del Código Penal, solamente se perseguirá a petición de parte ofendida, lo cual sólo puede significar que el Ministerio Público, en ese caso, no podrá perseguir el delito, sino a solicitud de la persona ofendida; pero es indudable que si esta persona presentó su queja ante el Ministerio Público, y en vista de esta queja, el representante de la Sociedad, inició el procedimiento penal correspondiente, la persona ofendida no puede pretender intervenir en el procedimiento penal, ejerciendo funciones propias de parte acusadora o perseguidora del delito, que corresponde de una manera exclusiva al Ministerio Público. Es verdad que la persona ofendida como directamente afectada por el acto criminal, que sólo puede perseguirse a petición suya, tiene ciertos derechos para que su denuncia encuentre el debido apoyo, o en su caso, para conceder el perdón al transg

gresor de la ley que marca la última reforma al Código Penal. (122)

C. Impugnación.

El ofendido por un delito, puede impugnar en la vía de amparo, las determinaciones procesales que impidan la prosecución del proceso y por tanto, una resolución de daño; pero no puede hacerlo -- respecto de la resolución que decreta la libertad por falta de méritos, dictada en cumplimiento de un fallo de amparo. (123)

Como puede verse, el concepto de víctima u ofendido aparece con varios enfoques pero para nosotros, el concepto que va con el trabajo que se realiza, es aquel que establece que, "víctima u ofendido es todo sujeto que sufre un daño por el delito, ya sea moral o económico".

DIFERENTES FORMAS DE DAÑO

Para poder desentrañar el concepto referido al resarcimiento del daño, es preciso que se explique qué se entiende por daño y en que formas se puede presentar el delito.

Mariano Jiménez Huerta, (124) singulariza al daño como el deterioro y la destrucción. Rafael de Pina, especifica "Daño es la destrucción, menoscabo o alteración de un bien jurídico, considerado en relación a un determinado sujeto". (125) Jiménez huerta, indica que no es bastante comprender la extensión del daño del concepto de lesión de un interés, ya que innegablemente existen bienes que tienen valor frente a una persona por sustancia misma, como lo es la vida, la integridad personal, el honor, etc., y no por la sola actitud de servir o de estar en beneficio de la misma.

El daño puede asumir diversas formas o caracteres, puede aparecer ese daño como una destrucción o alteración de la cosa sobre la

(122) Jurisprudencia S.C.J. Quinta época, tomo LXXXIV, p 3221. Bautista Contreras, Juan.

(123) Ibidem. Tomo XC, p.2941, Alvarado, Nicolás.

(124) Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa, S.A. México, 1971, p.215.

(125) Diccionario de Derecho. Edit. Porrúa, S.A. México, 1978, p.170.

que ha recaído el delito, pueden ser angustias y dolores sufridos por la persona, ya sean de carácter psíquico o subjetivo pero que producen consecuencias económicas, en cuanto impiden al lesionado atender a sus ocupaciones; también pueden estimarse como un menoscabo de la reputación, así como sufrimiento de dolores, congojas, alteraciones psíquicas, emociones, no traducibles en una cantidad precisa de daño económico.

Por lo expuesto, ¿quien puede concurrir a un proceso penal para exigir la reparación del daño?. En primer término, el que sufre directamente el daño por el delito, como es el sujeto pasivo; pero -- cuando es homicidio, ciertamente el occiso ya no puede reclamar ese daño, entonces ¿quiénes son los sujetos autorizados para ello? cabría pensar que son los herederos de la víctima pero la situación es que ellos no sufrieron el daño por la comisión del delito.

En efecto, el artículo 30, fracción II del Código Penal, indica que la reparación del daño comprende la indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a su familia pero no se determina quién o quiénes son los que tienen el derecho a realizar la reclamación para obtener el equivalente económico por el daño causado.

En relación a este dilema, el legislador en las últimas reformas hechas al Código Penal suprimió los términos de víctima y familia y expresó en forma general "la indemnización del daño material y moral y de los perjuicios causados" (126)

Si estimamos exclusivamente el daño patrimonial, o de carácter sentimental o afectivo, puede suceder que quien sufrió el perjuicio fue la concubina y se considere sin derecho a la reclamación, aún a sabiendas que le corresponde tal derecho. Todos estos problemas ocu

rren porque no se especifica con precisión quiénes son los que pueden reclamar la repercusión del daño.

Héctor Fix-Zamudio, señala que la Legislación Italiana ha resuelto el problema estimando que no basta la calidad de heredero sino que le repercuta también un daño; en consecuencia, aún en los casos de no ser heredero, la reclamación puede hacerla otro siempre y cuando demuestre que fue afectado por el daño nacido por el delito. (27)

OBLIGADOS AL RESARCIMIENTO DEL DAÑO

¿quiénes son los obligados a dicho resarcimiento?. En primer lugar el responsable del delito, al cual el Código Penal señala como sujeto activo. En el resarcimiento del daño, se estima que la reparación tiene carácter de pena, por tanto el Juez Penal, la ubica dentro de la sentencia y puede condenar al sujeto activo a la reparación del daño, aunque de manera subsidiaria, también están obligados los terceros, de acuerdo con el artículo 29 del Código Penal, aún cuando no tienen responsabilidad de tipo penal, sí tienen una responsabilidad de tipo civil y están obligados a reparar el daño.

Asimismo, están obligados a reparar el daño, en los términos del artículo 32, fracción I, del Código de referencia, los ascendientes por los delitos cometidos por sus descendientes, que se encuentran bajo su patria potestad; segundo, los tutores y los custodios, por los delitos de los incapacitados que se ubiquen bajo su autoridad; tercero, los directores de los internados o talleres que reciben en sus establecimientos, discípulos o aprendices menores de dieciséis años, por los delitos que ejecuten éstos, durante el tiempo que se encuentren bajo el cuidado de aquéllos; cuarto, los dueños de em---
 (27) Derecho Procesal Penal, Instituto Nacional de Ciencias Penales Serie A fuente B, UNAM, México, 1981 p. 146.

presas o encargados de negociaciones o establecimientos mercantiles de cualquier especie, por los delitos que cometan sus obreros, jornaleros, empleados, domésticos y artesanos, por motivos del desempeño de los servicios; quinto, las sociedades o agrupaciones, por los delitos de sus socios o gerentes directores, en los términos que marca la ley.

Se exceptúa de esta regla a la sociedad conyugal, pues en todo caso cada cónyuge responderá por la reparación del daño que cause; y sexto, el Estado, subsidiariamente por sus funcionarios y empleados.

Por tanto son obligados a reparar el daño causado, de manera principal, el responsable del delito, quien responderá solidaria o mancomunadamente, con los copartícipes en la comisión del ilícito; y de una manera secundaria, los sujetos a que se refiere el artículo 32 de Código Penal. Asimismo puede exigirse dicha reparación, en la relación procesal penal principal y en los casos que el ofendido exija el resarcimiento al procesado, de una manera directa, será el propio Agente del Ministerio Público, quien lo haga efectivo.

El problema en la práctica, es que generalmente los Agentes del Ministerio Público, adscritos a los juzgados, atienden más a la configuración del delito y a que se acredite de manera indubitable la responsabilidad del procesado y relegan a un segundo término la cuestión relativa al resarcimiento del daño, por lo que la más de las veces, no cobra efectividad.

Casi siempre los Jueces en las sentencias penales, se ven obligados a absolver la reparación del daño, en tanto no se acredite el monto, salvo en los casos de daños patrimoniales en que es muy objetivo el daño y se han valuado previamente; por ejemplo, si se comete

el delito de robo de automóvil pero al huir el delincuente colisiona el vehículo, entonces la reparación del daño ya no es la restitución del objeto robado sino la reparación del daño causado al vehículo.

RESARCIMIENTO DEL DAÑO A TRAVES DE SU INCIDENTE

También puede reclamarse el resarcimiento del daño a través de un incidente. Para exigir la reparación del daño a terceros, la víctima del hecho de tránsito, puede proponerla dentro del proceso penal, aplicándose los términos de la Legislación Procesal Civil, supletoriamente para el efecto. (128)

Para que surta efecto esta demanda, debe ser notificada personalmente al tercero obligado, que lo es hasta la demanda, o en su caso debíamos pensar, si también se le podría decretar la rebeldía, ya que estamos aplicando supletoriamente, la Legislación Procesal Civil, pero es hasta ese caso, cuando se entabla el vínculo de la relación penal accesoria.

El artículo 489 del Código Federal de Procedimientos Penales, señala que si en la sentencia que dicta el Juez Penal, condenando, no se resuelve la cuestión relativa al resarcimiento, o se absuelve por no estar cuantificado el monto, entonces el ofendido puede exigir el resarcimiento por la vía civil.

Por otra parte, la jurisprudencia, dice: "La reparación del daño a cargo directo del delincuente constituye pena pública, sobre la que el Juez debe resolver precisamente en la sentencia definitiva del proceso, pero la que es exigible a terceros tiene el carácter de responsabilidad civil y debe tramitarse en forma de incidente ante el propio Juez de lo penal, o en juicio especial ante los tri-

bunales del orden civil, si se promueve después de fallado el proceso". (129)

En toda sentencia condenatoria, el juzgador debe resolver sobre la reparación del daño, ya sea absolviendo o condenando a pagar cantidad precisa y no dejar a salvo los derechos del ofendido, ni aplazar la determinación del monto a incidente o resolución posterior.

Resumiendo: los terceros a que se refiere el artículo 32 del Código Penal, están obligados al resarcimiento del daño. Durante el curso del proceso, el incidente de reparación debe promoverse por el directamente ofendido por el delito, ante los tribunales del orden civil. Este incidente es un juicio sumario que se promueve dentro del proceso penal en que el sujeto activo de la relación, es el ofendido y el sujeto pasivo, el tercero obligado al pago de la reparación. La demanda debe presentarse antes de que se declare cerrada la instrucción, ante el mismo Juez que conoce del proceso penal, expresando detalladamente, los hechos y circunstancias que hubiesen originado el daño, su cuantía y los conceptos por los que proceda. Si la reclamación se pretende hacer después de la instrucción, deberá formularse ante los jueces civiles, en las vías y formas correspondientes .

De lo anterior se desprende que la víctima del hecho de tránsito, puede quedar en estado de indefensión, si no se precisa en que momento procede recurrir a la reclamación del resarcimiento del daño por medio de un incidente; si es posible exigirlo simultáneamente al proceso penal o es necesario esperar a que el Juez Penal resuelva la acusación recibida por el Agente del Ministerio Público y hasta después se pueda exigir el resarcimiento en la vía civil.

(129) Jurisprudencia S.C.J. Sexta época, segunda parte, Vol.XIX, p. 177, A.D. 5455/59 Ismael Pina Pérez.

2.4.1

REGLAMENTACION DE LOS DELITOS CULPOSOS EN EL CODIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL.

Todos alguna vez hemos incurrido en imprudencia, bien sea por imprevisión al no entrever los resultados de nuestra conducta en un momento dado, o bien por negligencia, decidida en nuestros actos, impericia, esto es, sin contar con los conocimientos necesarios nos adentramos en acciones que no son de nuestra competencia; la irreflexión también puede orillarnos a acciones culposas, lo mismo que la falta de cuidado. Mas hay que precisar que tal conducta no será punible, en tanto no se transgreda un dispositivo penal.

Ahora bien, cuando se actualiza la hipótesis de transgresión, es el momento en que amerita de nuestro conocimiento para analizar los estudios de la ley vigente y su aplicación.

En este estudio no vamos a presentar los diversos matices en que puede presentarse la punición de una imprudencia, ni ahondaremos en excluyentes de responsabilidad, sólo se observarán hechos de tránsito.

Por otro lado, hay que resaltar que la connotación más adecuada para enunciar esta conducta, sería la de imprudencia punible y no la de delitos de imprudencia o delitos imprudenciales, pues hay que distinguir que la imprudencia no es delito sino que, cuando ésta produce daños iguales a los de un delito intencional, es cuando se castiga, por lo que, es conveniente hablarse de imprudencia punible, estimando que tal enunciación sería la más apropiada.

Los artículos 60, 61 y 62 del Código Penal, establecen las penas que deben imponerse a quienes cometen delitos con motivo de actos culposos y en especial, a los relacionados con el tránsito de vehículos. Para entrar al análisis de dichos artículos es necesario ---

transcribirlos para su mejor interpretación:

Artículo 60.- Los delitos de imprudencia se sancionarán con prisión de 3 días a 5 años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión, u oficio. Cuando a -- consecuencia de actos u omisiones imprudentes, calificados como graves que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros -- transportes de servicio público, federal o local, se causen homicidios de dos o más personas, la pena será de 5 a 20 años de prisión, destitución de empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza.

La calificación de la gravedad de la imprudencia queda al prudente arbitrio del Juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52 del Código Penal y las especiales siguientes: (130)

I. La mayor o menor facilidad para prever y evitar el daño que resulte;

II. Si para ello bastaban una reflexión o atención ordinarias y conocimientos comunes en algún arte o ciencia.

III. Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes.

IV. Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidado necesarios, y

V. El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de las empresas transportadoras, y en general, por conductores de vehículos.

El artículo 52 del Código Penal, al cual nos remite esta norma, esta relacionado con la aplicación de las sanciones penales y las características que deberán tomarse en cuenta en dicha aplicación, ellas son:

1o. La naturaleza de la acción u omisión de los medios empleados para ejecutarla y la extensión del daño causado y del peligro corrido; 2o. La edad, la ilustración, la educación, las costumbres y la conducta procedente del sujeto, los motivos que lo impulsaron o determinaron a delinquir y sus condiciones económicas; 3o. Las condiciones especiales en que se encontraba en el momento de la comisión del delito y los demás antecedentes y condiciones personales que pueden comprobarse, así como sus vínculos de parentesco, de amistad o nacidos de otras relaciones sociales, la calidad de las personas ofendidas y las circunstancias de tiempo, lugar, modo y ocasión que demuestren su mayor o menor temibilidad.

El Juez deberá tomar conocimiento directo del sujeto, de la víctima y de las circunstancias del hecho en la medida requerida para cada caso.

Comentando brevemente el artículo 60 del Código Penal, podemos decir que las sanciones de los delitos de imprudencia, independientemente de los daños que resulten, aún los homicidios, van de tres días a cinco años, más la suspensión o privación definitiva de derechos, y por regla general, procede la libertad caucional en los procesos relativos. Sólo en los actos u omisiones imprudentes en los servicios de transportes en los que se ocasione dos o más homicidios, la pena será de cinco a veinte años de prisión, habiendo calificado el Juez la gravedad de la imprudencia y observando las cir

cunstancias ya descritas.

Según el dogma de la legalidad, nadie puede ser castigado sino por los hechos que la ley previamente ha definido como delitos, ni con otras penas que las en ella establecidas (nullum crimen nulla poena sine lege); principio consagrado en el artículo 7o. del Código Penal que expresamente señala "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales" lo cual es un corolario de las garantías consignadas en el artículo 14 constitucional.

Los delitos de acción stricto sensu, como los de omisión, y los de comisión por omisión, consisten siempre en manifestaciones de la conducta del ser humano, ya sea movimientos positivos o abstenciones que dan por resultado incurrir en las descripciones típicas de los delitos. No deben confundirse los delitos de omisión con los de imprudencia, pues corresponde a distintas categorías del pensamiento jurídico, por más que en muchos casos puedan coincidir. Así las omisiones de la conducta esperada pueden ser intencionales; en cambio, las imprudencias, activas u omisas, necesariamente suponen falta de intención dolosa. (131)

De allí que sea importante enunciar el artículo 8o. del Código Penal para el Distrito Federal, para comprender como se reglamentan los delitos culposos; rubro en el cual encuadran los hechos de tránsito. Dicho artículo establece lo siguiente: (132)

Los delitos pueden ser:

- I. intencionales
- II. No intencionales o de imprudencia
- III. Preterintencionales.

Se entiende por imprudencia a toda imprevisión, negligencia, im-

(131) Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal, Editorial Jurídica Mexicana, México, 1959, p. 250.

(132) Código Penal para el Distrito Federal, Ob.cit. p. 9.

pericia, falta de reflexión o de cuidado que cause igual daño que un delito intencional.

Atendiendo a la composición jurídica del delito, dos elementos concurren en todo tipo: El elemento moral, actitud psíquica del sujeto, de carácter subjetivo, propio de la persona; puede manifestarse en la forma intelectual y en la no intencional o de imprudencia, llamada culposa. El elemento material, que es externo, objetivo y está constituido por los actos o inacciones de la conducta del agente y por las consecuencias de los mismos: acción y daño o riesgo a los bienes jurídicos; este elemento está descrito en cada uno de los preceptos definidores del tipo delictivo.

Para poder encausarnos en los delitos culposos, es necesario definir los delitos intencionales, ya que el Código Penal no lo hace, se recurre a la definición establecida por Francisco González de la Vega, quien expresa: "Debemos entender por delito intencional aquel en que el agente realiza voluntariamente, dirección-psíquica consciente los hechos materiales configuradores del tipo, cualesquiera que sean los propósitos específicos o las finalidades perseguidas por el autor consciente. Basta a la ley que se haya querido el hecho, cualesquiera que sea la intención finalista que se tuviera, salvo las exigencias de responsabilidad". (133)

Los delitos no intencionales o de imprudencia, a diferencia de los intencionales, la imprudencia consiste en que el agente ocasione un daño que no ha querido como efecto de su culposa conducta, positiva o negativa.

Los elementos del delito de imprudencia son:

(133) Derecho Penal Mexicano. Editorial Porrúa, S.A. México, 1972, p. 197.

a) Un daño tipificado como delito (lesiones, daños en propiedad ajena, etc.);

b) Existencia de un estado subjetivo de imprudencia que se traduce al exterior en acciones u omisiones imprevisoras, negligentes, imperitas, irreflexivas o de falta de cuidado, y

c) Relación de causalidad entre el estado imprudente y el daño final. (134)

Adviértase que para poder calificar en Derecho Penal a las acciones u omisiones imprudentes como delito, se requiere que el daño resultante de ellas, haya sido previsible por el agente, según su personal situación y de acuerdo con las normas medias de cultura, y, - además evitable con una conducta diversa.

A diferencia del elemento intencionalidad, la imprudencia necesita lo contrario, esto es, demostración plena por cualquiera de los sistemas probatorios autorizados por la ley procesal, porque el Código Penal, no contiene ningún precepto presuncional juris tantum, para este género de infracciones. (135)

La prueba judicial de la imprudencia, se obtiene por la valoración de la conducta activa u omisa del sujeto, pues toda imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado, se traducen en acciones u omisiones objetivas, externas de la conducta humana, ya sea porque en ellas la imprudencia consista en ejecuciones de -- acciones culposas o ya porque se manifieste por omisiones, también culposas, de las acciones físicas adecuadas. Además, es indebido dar por probado el delito de imprudencia cuando sólo se han obtenido --

(134) Jurisprudencia S.C.J., 7a. época, 2a. parte, vol.VI p. 19.

(135) Pavón Vasconcelos, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. 6a. edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1984, p. 306.

pruebas del daño y de la existencia de un acto u omisión culposos, pues, aparte de la exigencia de la previsibilidad y de la evitabilidad, es menester establecer la relación de causalidad que debe ligar aquellos dos elementos; en muchas ocasiones el estado imprudente por simple coincidencia, coexiste con el daño, o bien es palpable que este último obedece a causas diversas, como puede serlo la propia imprudencia del perjudicado; por ejemplo una persona que desea suicidarse se arroja intempestivamente bajo las ruedas de un vehículo en movimiento; aún cuando se pruebe que el conductor manejaba en forma imprudente, no existirá relación causal con las lesiones.

Con relación al instrumento del delito, en el caso de los hechos de tránsito, no procede el decomiso del automóvil porque el imprudente no lo utilizó voluntariamente con una finalidad ilícita; además los delitos de imprudencia tienen reglas peculiares de penalidad en los artículos 60 y 61, que no comprenden la pérdida. (136)

Artículo 61.- En los casos a que se refiere la primera parte del primer párrafo del artículo 60, las penas por delito de imprudencia con excepción de la reparación del daño, no excederán de las tres cuartas partes de las que corresponderían si el delito de que se trate fuera intencional. Siempre que al delito intencional corresponda sanción alternativa que incluya una pena corporal, aprovechará esa situación al delincuente por imprudencia. (137)

El cálculo de las tres cuartas partes de la pena por delito imprudencial, supone un previo cómputo de la pena por delito intencional; situación que coloca al Juez, para dar su libre apreciación --

(136) Disposición Administrativa de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal. A/39/78.

(137) Código Penal para el Distrito Federal. Ob.cit. p. 25.

y su más amplio arbitrio.

El régimen del ofendido y la reparación del daño en el Derecho Penal, se encuentran regulados por los artículos siguientes: 24 inciso 6o., del artículo 29 al 39; el artículo 52 en relación con el 51, - artículo 76, 82 fracción I; 83, 84 fracción III, 90 fracción II inciso e, 91, 92, 93 fracción III, 113, 115, y demás relativos al Código Penal (29 y 32 relacionados con la responsabilidad civil objetiva, exigible a terceros). (138)

Para definir en que consiste la reparación del daño, fué menester remitirnos al artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, el cual establece: "La reparación del daño debe consistir, a elección del ofendido, en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios". Cuando el daño se cause a las personas y se produzca la muerte, incapacidad total permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario, más alto, que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas, señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima. Los créditos por indemnización, cuando la víctima fuere un asalariado, son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes. (139)

(138) Código Penal para el Distrito Federal. Ob. cit.

(139) Código Civil. Editorial Porrúa, S.A. México, 1984, p.297.

Para conocer a quien corresponde exigir la reparación del daño, fué necesario remitirnos a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual establece en su artículo 21, la atribución del Ministerio Público de perseguir los delitos, esta atribución debe entenderse en el sentido de que está referida a dos momentos procedimentales: el preprocesal y el procesal. El preprocesal abarca - precisamente la averiguación previa, constituida por la actividad investigadora del Ministerio Público, tendiente a decidir sobre el ejercicio de la acción penal o su abstención. (140)

El mencionado artículo 21 constitucional, otorga por una parte una atribución privativa al Ministerio Público, el monopolio de la función investigadora, por otra una garantía para los individuos, pues en él recae la responsabilidad de ser el representante de la sociedad. Por tanto es al Agente del Ministerio Público, a quien compete exigir la reparación del daño.

El Código Penal vigente, considera que la reparación del daño proveniente de un delito, tiene el carácter de pena pública cuando es reclamable al delincuente y sólo puede ser exigida, no por el particular o por la víctima, como parte civil, sino por el Ministerio Público, a través de la jurisdicción represiva penal. (141)

Lo anterior obedece a la idea de dar mayor protección a las víctimas del delito; pero al no existir un procedimiento adecuado para reclamar eficazmente, el derecho a la reparación del daño, tal protección no funciona con las víctimas del hecho de tránsito.

El artículo 29 del Código Penal, especifica que la sanción pecuniaria comprende la multa y la reparación del daño, por lo cual, te

(140) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada. LI Legislatura, Cámara de Diputados, México, 1982, p. 61.

(141) Osorio y Niéto; César. La averiguación Previa. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981, p. 123.

niendo el carácter de pena pública se desprenden las siguientes características:

a) La reparación del daño, no sólo es de interés público, sino de orden público. Su exigibilidad y el procedimiento son ajenos a la voluntad de las víctimas.

b) Debe ser exigido de oficio por el Ministerio Público.

c) Los ofendidos pueden poner a disposición del Ministerio Público todos los datos del acusado y de justificación del daño a reparar; comparecer a las audiencias y alegar, constituirse en coadyuvantes del Ministerio Público, lo que los faculta para apelar en lo relativo a la reparación del daño.

d) La reparación del daño no está sujeta a transacciones o convenios entre víctimas y responsables; su monto será fijado por los jueces según el daño que sea preciso reparar, de acuerdo a las pruebas procesales y atendiendo a la capacidad económica del obligado a pagarlo.

e) La reparación del daño es renunciable por el ofendido, pero la renuncia no libera al responsable, produce el único efecto de que su importe se aplique al Estado.

f) El crédito por la reparación es preferente, se cubrirá primero que cualquiera de las otras obligaciones personales posteriores al delito.

g) La preferencia se establece aún en presencia del crédito del Estado por la pena de multa; si no se logra hacer efectivo todo el importe de la sanción pecuniaria, se cubrirá de preferencia la reparación del daño.

h) El procedimiento para su cobro, igual al de las multas, es ad

ministrativo (económico-coactivo).

i) En caso de participación de varios responsables del delito, la deuda de reparación del daño es mancomunada y solidaria. La naturaleza solidaria de la obligación, implica la facultad de exigir su monto total a cualquiera, sin perjuicio de que el que pague, pueda repetir contra los otros en la parte proporcional.

j) La muerte del delincuente, extintora de la acción penal y de las sanciones, no lo es de la obligación de reparar el daño; esto por considerarse que desde el momento de la comisión del delito, el patrimonio personal de sus autores disminuye por la deuda ex delicto, quedando sólo pendiente la declaración y liquidación judicial de su importe.

Los herederos del delincuente muerto, reciben el caudal hereditario mermado por el crédito de los ofendidos. En este presupuesto, no puede considerarse a la reparación del daño como una pena trascendental, prohibida por el artículo 22 de la Constitución, porque la sanción no se aplica a los herederos.

k) La sustitución y conmutación de sanciones, la libertad preparatoria, la condena condicional, la amnistía y el indulto, no extinguen ni liberan de la reparación del daño.

El artículo 30 del Código Penal, señala que la reparación del -- daño comprende:

I. La restitución de la cosa obtenida por el delito, y si no fue re posible, el pago del precio de la misma, y

II. La indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a su familia (modificada esta última parte por la frase "y perjuicios causados").

El artículo 28 del Código de Procedimientos Penales, faculta a dictar oportunamente las providencias necesarias para restituir a la víctima en el goce de sus derechos que estén plenamente justificados e igual previsión se contiene en el artículo 38 del Código Federal de Procedimientos Penales. Estos preceptos imponen a los Jueces una actuación lo más rápido posible a favor de las víctimas del delito, tanto en las cosas de su propiedad o posesión, cuanto en el ejercicio de sus derechos atacados por el delito.

La estimativa de los daños morales, por sus características no patrimoniales, es difícil de establecer en los procesos, Raúl Carrancá y Trujillo, expresa al respecto: "Cuando la afección moral se traduce en decrecimiento del patrimonio económico, es relativamente fácil la evaluación de aquél, pero no así cuando esa relación sea imposible de establecer, pues entonces, más que reparación, lo que existirá será nueva pena". (142)

La primera parte del artículo 31 del Código Penal, establece cierto arbitrio judicial en la fijación de la cantidad líquida de la reparación; el juzgador no sólo debe atender a la valuación del daño mismo, sino a la situación económica del responsable. Esta norma elástica tiene por objeto remediar en parte, los problemas originados por la situación, más o menos franca, de insolvencia de la mayor parte de los delincuentes, que hace nugatoria su condena económica. Por tanto, no siempre han de ser equivalentes el daño causado y la condena de reparación, sino que ésta puede consistir en una suma menor al monto de aquél.

Por decreto publicado el 29 de agosto de 1934, se reglamentó el (142) Carrancá y Trujillo, Raúl. Derecho Penal Mexicano. Editorial Porrúa, S.A. México, 1982, p. 172.

artículo 31 del Ordenamiento Sustantivo Penal, en lo que concierne al seguro obligatorio para la circulación de vehículos, pero se suspendió su cumplimiento por otro decreto publicado el 27 de octubre del mismo año. Sobre el particular se hablará de ello en el capítulo relacionado con la víctima del hecho de tránsito frente al Derecho Procesal Penal. (143)

El artículo 32 del Código Penal, especifica quienes están obligados a reparar el daño en los términos del artículo 29 del propio ordenamiento señalado. Aquí se enumera a los terceros no responsables del delito pero obligados a reparar el daño en forma de responsabilidad civil. Como esta obligación no tiene carácter de pena pública, no puede hablarse de que los preceptos que la reglamentan sean por su trascendencia, violatorios del artículo 22 de la Constitución.

Para el procedimiento, deberán observarse las normas que se establecen en el Código de Procedimientos Penales, en los artículos que van del 532 al 540 y en el Código Federal de Procedimientos Penales, en el articulado que oscila del 489 al 493. En el Código Civil se señala el procedimiento en los artículos que van del 1910 al 1934.

El artículo 33 del Ordenamiento Punitivo, establece la obligación de darle preferencia al importe de la sanción pecuniaria para evitar, en lo posible, la simulación de deudas o la disipación patrimonial, por el delincuente, en burla o fraude de las víctimas.

La reparación del daño, se seguirá de oficio en caso de que proceda, según reza el artículo 34 del Código Penal y por ende, el Ministerio Público debe y las víctimas pueden rendir las pruebas del daño durante el proceso.

(143) Diario Oficial de la Federación. Secretaría de Gobernación. México, 1934, p. 27.

El importe de la multa y su distribución, el cobro y los casos - que se presentan cuando no se tiene para pagar, así como la autoridad que tiene que cobrar y la forma de hacerlo, están regidos por las normas que van del artículo 35 al 39 del Código Penal. En breves palabras, podemos decir que se ha visto en la multa un medio represivo muy eficiente, tanto para sustituir penas privativas de libertad de corta duración, como para complementar éstas; especialmente en aquellos delitos en que el delincuente obra por móviles de codicia; además se le señala como muy eficaz para los delincuentes poco temibles autores de infracciones leves. Sin embargo, la excelencia de su aplicación sólo podrá asegurarse si se sigue un sistema de proporcionalidad entre el monto de la multa imponible, a cada delincuente, y la situación económica en que éste se encuentre.

El legislador ha dado mayor movilidad para la individualización de la multa en cada delincuente, al modificar la cuantía en base al salario mínimo general. Por cuanto a los plazos para pagar que van de tres a seis meses, conforme a la cuantía, se sujeta a la solvencia del delincuente del cual, dicho sea de paso, el artículo 51 del Código Penal, señala que los Jueces y Tribunales aplicarán las sanciones establecidas para cada delito, teniendo en cuenta las circunstancias exteriores de ejecución y las peculiares del propio ejecutor del delito. En tanto que el artículo 52 del invocado Ordenamiento, enumera las características para la aplicación de las sanciones penales, la cual obliga a los juzgadores a hacer un estudio completo de los datos internos y externos de cada infractor.

Las reglas para la aplicación de sanciones, contenidas en los señalamientos del artículo 52 del susodicho cuerpo de leyes, rela

tivas, tanto a los datos del delincuente, como a la naturaleza de las acciones u omisiones, medios empleados y las condiciones en las que se encontraba en el momento de la comisión del delito, así como los antecedentes y condiciones personales, por tanto se requiere, en forma efectiva, el estricto cumplimiento del párrafo último del mismo precepto, que ordena al Juez, tomar conocimiento directo del sujeto (delincuente), de la víctima y de las circunstancias del hecho en la medida requerida para cada caso.

Para concluir lo relacionado a la reparación del daño, el artículo 76 del Código Penal, expresa que esta reparación se exigirá al condenado para que pueda proceder la sustitución o conmutación del delito y en caso de insolvencia, el Juez dictará la garantía conveniente y el plazo para asegurar el pago. El artículo 82 del multicitado Código Penal, indica que el 30% del salario que perciba el reo será para el pago de la reparación del daño. Para el otorgamiento y disfrute de los beneficios de la condena condicional, antes deberá ser reparado el daño que se causó. Cuando por sus circunstancias personales, el delincuente no pueda reparar el daño causado, como ya dijimos, se otorgará caución o se sujetará a las medidas, que a juicio del Juez o Tribunal, sean bastantes para asegurar que cumplirá esta obligación, en el plazo que se le fije.

Los artículos 91 y 92 del Código Sustantivo Penal, expresamente indican que la reparación del daño, no se extingue, ni por la muerte del delincuente, ni por amnistía.

El artículo 93 del Código Penal, trata sobre el perdón y consentimiento de la víctima, como causas extintoras de la acción penal, exclusivamente en aquellos delitos que se persiguen por querrela -

necesaria, en nuestro caso, por daño en propiedad ajena por imprudencia (en los casos previstos en el artículo 62 del Código Penal).

El consentimiento del ofendido, es un acto anterior o coincidente a la comisión del hecho estimable como delito, por el cual, el resentido de sus perjuicios, autoriza tácita o expresamente su comisión.

El perdón es un acto judicial o extrajudicial, posterior al delito por el que el ofendido hace remisión del agravio o manifiesta su voluntad de que no se inicie o no se continúe el procedimiento contra el culpable.

La sanción pecuniaria para la reparación del daño prescribirá en un año, rezan los artículos 113 y 115 del Código Penal, indicando - que la prescripción sólo se interrumpe por el embargo de bienes para hacerlas efectivas.

El artículo 62 del Código Penal, dice que cuando por imprudencia se ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor de diez mil pesos, sólo se perseguirá a petición de parte y se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de éste. La misma sanción se aplicará cuando el delito de imprudencia se ocasione con motivo del tránsito de vehículos, cualquiera que sea el valor del daño. Con la última reforma al Código Penal el valor de diez mil pesos se cambió por el equivalente a cien veces el salario mínimo.

Cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos, se causen lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290 del Código Penal, o daños en propiedad ajena, cualquiera que sea su valor o ambos, sólo se procederá a petición de parte, siempre que el presunto responsable no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o

bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares.

Lo dispuesto en párrafos anteriores, no se aplicará cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario, de transportes eléctricos, en navíos, aeronaves o en cualquier transporte de servicio público federal.

La persecución por querrela necesaria de los delitos de imprudencia, a que se refiere el artículo 62 del Ordenamiento Punitivo, permite arreglos entre las partes del conflicto para evitar que el caso sea resuelto judicialmente, éste, aún cuando puede ser útil, inclusive para los ofendidos, participa del defecto general de los delitos que requieren querrela necesaria, porque en el fondo, la aplicación ulterior de las penas queda al capricho de los ofendidos y a sus pasiones, no siempre equilibradas, dando lugar a privadas compensaciones pecuniarias.

El artículo 289 del Código Penal, expresa que al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida del ofendido y tarde en sanar menos de 15 días, se le impondrá de 3 días a 4 meses de prisión o multa de cinco a cincuenta pesos a ambas a juicio del Juez. Si tardare en sanar más de 15 días se le impondrán de 4 meses a 2 años de prisión y multa de cincuenta a cien pesos.

El artículo 290 del señalado ordenamiento, especifica que se impondrán de 2 a 5 años de prisión y multa de cien a trescientos pesos si hay una lesión que deje al ofendido cicatriz en la cara, perpetuamente notable. (cara es la parte de la cabeza que va de la frente al mentón y de una a otra oreja; cicatriz es la huella que al sanar dejan las soluciones de continuidad en el tejido) Su perpetui

dad es la indeleble permanencia, comprobable pericialmente. Su notabilidad es la fácil visibilidad, de primera impresión, sin mayor examen o investigación.

Se encuadra también, dentro de los delitos culposos, a los ataques a las vías de comunicación en lo relativo a los hechos de tránsito, que tipifica el artículo 171 del Código Penal, al tenor siguiente: Se impondrá prisión hasta por 6 meses, multa hasta por 100 pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar licencia de manejar:

I. Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a - exceso de velocidad, y

II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponde, si causa daños a las personas o las cosas.

La reiteración de la falta, consistente en manejar con exceso de velocidad, se transforma por la repetición en delito, de acuerdo -- con la fracción primera del precepto. La gravedad que entraña el -- cometer infracciones reglamentarias en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, también se erige en delito de acuerdo con la fracción segunda del artículo. Si por los resultados del delito o delitos, previstos en el artículo 171 antes mencionado, resulta además la causación de otros daños delictuosos, son de aplicarse las reglas de la acumulación ideal de delitos, conforme al artículo 53 del Código Penal.

2.4.1.1

LA VICTIMA DEL HECHO DE TRANSITO FRENTE AL DERECHO PROCESAL PENAL

Como hemos visto, las principales garantías de víctimas u ofendidos están contenidas en los artículos 8o. y 21 constitucionales - referidos al derecho de petición y a la atribución del Ministerio Público de perseguir los delitos.

En cuanto al Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, se encuentran garantías para víctimas u ofendidos en diversas disposiciones tales como los artículos: 2o. fracción III, 6o., 9o., 28, 35, 70, 80, 101, 110, 115 fracción V 123, 127, 146, 183, - 225, 226, 263, 264, 271 párrafos segundo y tercero, 360, 363 fracción IX, 379, 417 fracción III, 487, 514 fracción II y 532 al 540; 568 fracción III, 676 fracción II y demás relativos a la Legislación Penal adjetiva.

De los anteriores preceptos de la Ley Procesal vigente en el Distrito Federal, se desprenden básicamente los siguientes principios, respecto a las instituciones, objeto de nuestro estudio.

Primero: El ofendido no es parte en el proceso penal.

Segundo: La víctima tiene personalidad procesal sólo para reclamar la responsabilidad civil, exigible a terceras personas y pedir el aseguramiento precautorio de bienes, que garanticen su derecho a la reparación del daño.

Tercero: El perjudicado puede sólo apelar de la sentencia, en lo que a la reparación del daño se refiere.

Cuarto: El ofendido debe de ser sujeto de estudio psicosomático y social, para efectos de individualización de la pena.

Adentrándonos en la Legislación Penal adjetiva, observamos que el procedimiento a seguir en los delitos por hechos de tránsito, se

circunscribe a lo siguiente:

El funcionario que conoce el hecho delictuoso, determinará que tanto la víctima como el presunto responsable, sean examinados por los médicos legistas para que dictaminen, con carácter provisional, acerca de su estado psicofisiológico.

El Agente del Ministerio Público no procederá a la detención del presunto responsable cuando éste no abandone a la víctima, ni participe en los hechos en estado de ebriedad, o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas; garantizando, además, no sustraerse de la justicia, ni del pago del daño causado.

El mismo funcionario fijará la garantía correspondiente, una vez que le sea solicitada la libertad del presunto responsable. Asimismo determinará el monto de la caución aplicable, en los casos de lesiones u homicidios y en aquellos en que con estos delitos concurren otros en que sea procedente la libertad administrativa.

Cuando el Agente del Ministerio Público deje en libertad al presunto responsable, lo prevendrá para que comparezca ante él mismo, para la práctica de diligencias de averiguación, en su caso y concluida ésta, ante el Juez a quien se consigne la averiguación previa, quien ordenará su presentación y si no comparece ordenará su aprehensión, previa solicitud del Agente del Ministerio Público, mandando a hacer efectiva la garantía otorgada.

La garantía se cancelará y en su caso se devolverá, cuando se resuelva el no ejercicio de la acción penal o una vez que se haya presentado el presunto responsable ante el Juez de la causa y éste acuerde la devolución

La reparación del daño que se exija a terceros, de acuerdo con el

artículo 32 del Código Penal, deberá promoverse ante el Juez o Tribunal que conoce la acción penal, siempre que éste no haya declarado cerrada la instrucción, se tramitará y resolverá de acuerdo al artículo 533 del Código de Procedimientos Penales.

La responsabilidad civil por reparación del daño, no podrá declararse sino a instancia de la parte ofendida, contra las personas que determina el Código Penal.

En el incidente sobre responsabilidad civil, las notificaciones se harán en los términos prevenidos en el Código de Procedimientos civiles. Las providencias precautorias que pudiere intentar la parte civil, se registrarán por el mismo Código. Cuando la parte interesada en la responsabilidad civil no promoviere el incidente para resolver sobre la reparación del daño exigible a terceras personas, después de fallado el proceso respectivo, podrá exigirla por demanda puesta, en la forma en que determina el Código de Procedimientos Civiles, según fuere la cuantía del negocio y ante los Tribunales del mismo orden. El fallo de este incidente será apelable en ambos efectos, El recurso podrá interponerse por las partes.

Corresponde a la Tesorería del Distrito Federal, recabar las multas y hacer de su importe la distribución que previene el artículo 35 del Código Penal, que estipula que al Estado corresponde la prioridad de la sanción pecuniaria y a la víctima la otra parte, y sólo si no se logra hacer efectivo todo el importe de la sanción pecuniaria, se cubrirá de preferencia la reparación del daño y en su caso, a prorrata entre los ofendidos.

Si la víctima renunciare a la reparación, el importe de ésta se aplicará al Estado y si el inculcado se sustrae a la acción de la justicia, los depósitos que garanticen la libertad caucional se apli

carán al pago de la sanción pecuniaria.

Si no se alcanzan a cubrir las responsabilidades pecuniarias con los bienes del responsable, o con el producto de su trabajo en la prisión, el reo liberado seguirá sujeto a la obligación de pagar la parte que falte. La autoridad a quien corresponda el cobro de la sanción pecuniaria, podrá fijar plazos para el pago en los términos siguientes:

Si no exediere treinta veces el salario mínimo, se podrá conceder un plazo de ciento veinte días para pagarla por tercias partes, siempre que el deudor compruebe estar imposibilitado de hacerlo en menor tiempo y dé garantías suficientes, a juicio de la autoridad ejecutora.

Para el pago que exceda treinta veces el salario, se podrá conceder un plazo hasta por seis meses y que se haga por tercias partes, en el caso y con las condiciones expresadas en el párrafo anterior.

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA RELACIONADAS CON LOS HECHOS DE TRANSITO DE VEHICULOS.

Las presentes disposiciones administrativas que se emitieron a través de Acuerdos y Circulares, muestran las desventajas de las personas que guardan la calidad de víctimas u ofendidos en los hechos de tránsito, en relación con sus victimarios.

Criterio de interpretación de las normas relativas a los delitos de imprudencia cometidos por motivo de tránsito de vehículos y de ataques a las vías de comunicación. Acuerdo A/11/77.

Caución en delitos de lesiones por imprudencia cuya naturaleza se desconozca, cometidos por motivo de tránsito de vehículos y fijación de garantía sin esperar dictamen pericial, tratándose de deli-

tos en propiedad ajena en que procede la detención. Acuerdo A/14/77.

Arraigo domiciliario: Los presuntos responsables de delitos de imprudencia, cuya pena no exceda de cinco años de prisión, no serán privados de su libertad en los lugares ordinarios de reclusión y que darán arraigados en su domicilio, bajo custodia de otra persona, siempre y cuando se cumplan los requisitos señalados en el propio acuerdo que establece este beneficio a la ciudadanía. El arraigo domiciliario puede hacerse extensivo a los centros de trabajo de los presuntos responsables, en los términos del acuerdo A/30/78 del 4 de febrero de 1978. Acuerdo A/16/77.

Puesta en libertad del detenido cuando sólo exista simple imputación directa sin apoyo de otros elementos: Cuando en una averiguación previa, instruida por delitos imprudenciales cometidos por motivo del tránsito de vehículos, cuya pena no exceda de cinco años de prisión, no se disponga de dictamen ni de otros elementos para determinar la situación jurídica de las personas detenidas, El Agente del Ministerio Público de inmediato deberá determinar la libertad de esas personas, con las reservas del caso, siempre y cuando no se hubiesen encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas, y acrediten tener su domicilio en el Distrito Federal y no hubieren tratado de sustraerse a la acción de la justicia. Acuerdo A/15/77.

No detención de personas que auxilien a un lesionado conforme a las características que se consideran en el acuerdo A/19/77.

Creación de la Unidad Central de Supervisión Técnica de Dictámenes Periciales en Materia de Tránsito Terrestre de Vehículos.

Supresión de identificación criminal que afecte a la dignidad hu

mana en delitos por imprudencia. Acuerdo A/35/78.

Entrega inmediata de vehículos en depósito, a sus propietarios, poseedor o representante legal. Acuerdo A/39/78.

Presentación directa ante el Juez, en su despacho y no atrás de las rejas, de presuntos responsables de delitos imprudenciales.

Creación de instancia conciliadora, durante la averiguación previa, cuando se trate de delitos que se persigan por querrela, como lo es con los accidentes de tránsito. A/41/79.

Nombramiento de defensor de oficio, desde el momento en que es detenido el presunto responsable y puesto a disposición del Ministerio Público o sin estar detenido, desde el momento de la averiguación previa. A/56/81.

Incorporación a la averiguación previa de informes de hechos de tránsito, formulados por la Dirección General de Policía y Tránsito.

Los peritos deben concretarse a expresar su opinión sobre los objetos, lugares, personas físicas, documentación, etc., sometidos a su dictamen, para dar asistencia técnica al Ministerio Público, sin emitir juicios decisorios sobre adecuación típica o presunta responsabilidad. C/18/79.

Expedir constancias de las averiguaciones previas, que se inicien por delitos de homicidio, para deducir derechos frente a la Aseguradora Hidalgo, S.A.

Hacer constar en la averiguación previa, el sentido del dictamen que comunique la Unidad Central de Supervisión Técnica de Dictámenes Periciales, en Materia de Tránsito Terrestre de Vehículos, anotando el nombre de los peritos y supervisores responsables del dictamen.

Resolver la situación jurídica de las personas detenidas por de-

litos imprudenciales con motivo del tránsito de vehículos, cuya pena no exceda de cinco años de prisión, sin esperar dictamen pericial, cuando existen elementos para determinar tal situación. A/28/77.

PROCEDIMIENTO PRACTICO QUE SE REALIZA CUANDO SE PRODUCEN LESIONES IMPRUDENCIALES POR MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS:

El delito de lesiones cometidas por imprudencia en el tránsito de vehículos, es perseguible por querrela o por denuncia.

La persecución por querrela, se presenta cuando las lesiones producidas son de las previstas en los artículos 289 y 290 del Código Penal y el presunto responsable no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicótropas. Las lesiones previstas en los artículos 291, 292 y 293, - siempre son perseguibles por denuncia.

Por lo que se refiere a la definición legal de lesión, es aplicable aquella que determina que no son sólo las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa. (144)

La clasificación legal de las lesiones, es la siguiente: (145)

a) Tardan en sanar menos de quince días y no ponen en peligro la vida (artículo 289, parte primera del Código Penal).

b) Tardan en sanar más de quince días y no ponen en peligro la vida (artículo 289, parte segunda del Código Penal).

c) Dejan cicatriz en la cara perpetuamente notable (artículo 290 del Código Penal).

(144) Código Penal para el Distrito Federal. Ob.cit. p. 117.

(145) Ibidem. p. 117.

d) Provocan disfunción parcial y permanente de un órgano (artículo 291).

e) Provocan disfunción total y definitiva o pérdida anatómica de un órgano (artículo 292 del Código Penal).

f) Ponen en peligro la vida (artículo 293).

ACTIVIDADES RELATIVAS A LA AVERIGUACION PREVIA:

En el acta que se levanta se estipula el lugar, la fecha, la hora y el funcionario que inicia la averiguación previa.

En el exordio se expresa una síntesis de los hechos, acto seguido la declaración de quien proporciona la noticia del delito o parte de la policía, en su defecto, la declaración del lesionado o acta relacionada que contenga tal declaración, en su caso.

La inspección ministerial y fe de lesiones o acta relacionada, en su caso, procede antes del dictamen pericial y de la clasificación de las lesiones. Al realizarse lo antes expuesto, se emite la razón de dictamen o certificado médico.

En las lesiones producidas por hechos de tránsito, es importante el lugar donde se realizaron los hechos, procede entonces la inspección ministerial y fe del lugar y objetos, si es necesario, a juicio del Agente del Ministerio Público.

Si se encuentra presente el conductor o conductores, se remitirán de inmediato al perito médico forense para efecto de que determine acerca de su estado psicofísico. Simultáneamente se solicitarán a peritos en hechos de tránsito y en mecánica, en su caso.

Si las lesiones son de las que se persiguen por querrela, se requerirá la declaración del lesionado, en la parte de la averiguación previa correspondiente a la declaración del ofendido, imprimiendo -

este último su huella digital.

La inspección ministerial del vehículo o vehículos y fe de los mismos, se realiza simultáneamente con la inspección que se hace del lugar de los hechos.

Si hay testigos de los hechos y se encuentran presentes, se procederá a tomarles declaración; si los hay pero no se encuentran en la oficina, se les citará y en caso de que no acudan al citatorio, se procederá a apercibirlos para que asistan a la Agencia del Ministerio Público.

Solicitud de intervención de la policía judicial, según las circunstancias del caso concreto.

Declaración, en su caso, del presunto responsable, haciéndole saber cuando procede la libertad caucional, el arraigo domiciliario o la libertad con reservas, asentando en el acta la constancia de la información.

Se procederá a recabar los dictámenes correspondientes para agregarlos a la averiguación previa levantando razón de ellos. Asimismo si se deposita caución, estipulando el número del billete de depósito.

Si se concedió arraigo domiciliario u operó la libertad con reservas deberá dejarse constancia en la averiguación previa. Si no ha operado ninguna forma de libertad, se procederá a la formulación de la ponencia de consignación con detenido. En caso de que haya quedado libre el presunto responsable, la propia Agencia Investigadora del Ministerio Público, en todo caso, ejercerá la acción penal, obviamente sin detenido.

Los fundamentos legales, específicos de la consignación por el -

delito de lesiones por imprudencia, cometido por tránsito de vehículos, son los artículos: 8o. fracción II, 60, 288 y el correspondiente a la clase de lesión: 289, 290, 281 292 o 293, todos del Código Penal y los artículos 94, 95, 96, 97 y 121 del Código de Procedimientos penales. El cuerpo del delito se comprobará, en términos generales, con la imputación, inspección ministerial y fe de lesiones; con la pericial médica que describe y clasifica las lesiones; con la testimonial y confesional, en su caso; con el dictamen en materia de tránsito; con la inspección ministerial del lugar de los hechos y del vehículo.

La presunta responsabilidad se demuestra con los mismos elementos de convicción que sirven para comprobar el cuerpo del delito, en especial con la declaración de la víctima, testimonial y confesional, en su caso.

La situación jurídica del presunto responsable por el delito de homicidio imprudencial, producido por tránsito de vehículos, ofrece las mismas garantías para el presunto responsable respecto a la caución, el arraigo domiciliario y la libertad con reservas. Las diligencias básicas son las mismas que se siguen por el delito de lesiones.

La consignación por este delito tiene su fundamento legal en los artículos: 8o. fracción II, 60, 302 y 303 del Código Penal y 94, 95, 96, 97, 105, 106 y 121 del Código de Procedimientos Penales.

El cuerpo del delito se comprobará con la inspección ministerial y fe del cadáver; con la inspección ministerial y fe del vehículo o vehículos relacionados; dictamen pericial en criminalística de campo, dictamen pericial en hechos de tránsito terrestre; confesional en su

caso, testimonial también en su caso y pericial médica respecto de la autopsia.

La presunta responsabilidad se demuestra con los mismos elementos de convicción que comprueban el cuerpo del delito, en especial con testimonial y confesional en su caso.

Para la declaración de la víctima del hecho de tránsito, se toma como base el siguiente interrogatorio, en la investigación de este tipo de delitos:

INTERROGATORIO PARA EL LESIONADO:

¿En qué lugar se encontraba el lesionado en el momento del contacto con el vehículo?

- ¿A qué distancia aproximada de la esquina o banqueta más cercana?

- ¿Había señales de tránsito, semáforo o policía de tránsito?

- ¿Qué día y a qué hora aproximada, sucedieron los hechos?

- Si trataba de cruzar la calle:

a) ¿Lo hacía por el paso de peatones?

b) ¿En qué dirección efectuaba su marcha?

c) ¿Qué distancia aproximada había recorrido dentro del arroyo de circulación?

d) ¿En qué forma se desplazaba: caminando lentamente, normal, aprisa, corriendo?

e) ¿Había vehículos estacionados o en circulación?

f) ¿Los vehículos, qué posición guardaban con el lesionado?

g) ¿Cuándo se percató de la presencia del vehículo que lo arrojó?

h) ¿A qué distancia lo vió?

i) ¿Puede calcular la velocidad a que se desplazaba el vehículo?

j) ¿Con que parte del vehículo fue golpeado?

- ¿Puede precisar las características del vehículo que lo atropelló
- ¿Puede describir o identificar al conductor?
- ¿Se percató si el conductor lo auxilió, permaneció en el lugar de los hechos o se retiró?
- ¿Iba usted acompañado, por quién?
- ¿Dónde vive, con quién, cuáles son sus teléfonos?
- ¿Quién lo auxilió?
- ¿Puede señalar testigos?

INTERROGATORIO PARA EL CONDUCTOR:

- ¿Qué día y a qué hora aproximada sucedieron los hechos?
- ¿Cuáles son las características del vehículo que tripulaba?
- ¿A qué distancia se encontraba el sujeto atropellado, de la esquina y banqueta más cercana?
- ¿Había señales de tránsito, semáforo o policía de tránsito?
- ¿En qué dirección circulaba?
- ¿A qué velocidad circulaba?
- ¿Por que parte del arroyo de circulación transitaba?
- ¿A qué distancia vió al lesionado antes del contacto?
- ¿Había vehículos en tránsito o estacionados, a que distancia, qué posición guardaban con el vehículo que tripulaba?
- ¿Qué maniobras tendientes a evitar el contacto realizó: virajes, frenamiento, accionó la bocina?
- A qué distancia aplicó los frenos, lo hizo con energía o debilmente?
- ¿Qué tipo y estado de frenos tiene su vehículo?
- ¿Con qué parte del vehículo hizo contacto?
- ¿En qué forma efectuó el cruzamiento el peatón: caminando lenta-

mente, normal, de prisa, corriendo?

- ¿En qué dirección se desplazaba el lesionado, lo hacía entre vehículos, estacionados o en movimiento?
- ¿Qué distancia había recorrido el peatón en el arroyo de circulación?
- ¿A qué tipo de servicio está destinado el vehículo que conduce?
- ¿Si iba usted acompañado, cual es el domicilio del acompañante?
- ¿Se dio cuenta de la presencia de testigos?
- ¿Auxilió al lesionado, permaneció en el lugar o se retiró?
- ¿Dónde vive, con quién, cuales son sus teléfonos?

INTERROGATORIO DE LOS TESTIGOS:

El interrogatorio de los testigos debe conducirse en relación a lo expresado por el lesionado y el conductor, de manera que se oriente la investigación al esclarecimiento de los hechos.

INTERROGATORIO AL REMITENTE:

- ¿Cómo tomó conocimiento de los hechos, día, hora y lugar en que recibió la noticia?
- ¿En qué lugar exacto encontró al lesionado, al conductor y al vehículo?
- ¿Pudo percatarse si el conductor auxilió al lesionado, permaneció en el lugar o se ausentó?
- ¿Tuvo que perseguir al conductor?
- ¿Pudo obtener información relacionada con testigos?

En caso que los hechos hubieren acontecido por choque o volcadura, el interrogatorio se referirá específicamente a estas formas.

INSPECCION MINISTERIAL:

En relación al lugar de los hechos, es recomendable además de

la minuciosa observación y descripción, tomar nota de lo siguiente:

El ancho del arroyo de circulación; tipo de piso y estado en que se encuentra (mojado o seco), si existen huellas de frenamiento; si hay señales de tránsito o policía de tránsito, existencia de otras huellas o vestigios de los hechos como vidrios, objetos pertenecientes al lesionado, sangre o cualquier otro elemento.

En relación al vehículo o vehículos, estos deben ser inspeccionados minuciosamente y en particular deben observarse y describirse: la forma, naturaleza e intensidad de los daños que presentan los vehículos; tipo y estado de los frenos, estado de las llantas; funcionamiento del sistema de luces y estado general de la parte interior del vehículo o vehículos.

2.4.2

EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, consta de 234 artículos, subdivididos en Doce Capítulos, los cuales comprenden los siguientes aspectos:

Generalidades, Clasificación de vehículos, Registro de vehículos, Equipo de los vehículos; De las licencias y permisos, De la circulación de vehículos; De las señales y dispositivos para el control del tránsito; De los sitios de vehículos de servicio público; De las estaciones terminales de autobuses urbanos; de los accidentes de tránsito; De los controles y procedimientos; De las sanciones.

Los reglamentos sobre policía y tránsito, cuentan también con varios ordenamientos y acuerdos que se relacionan con el tránsito de vehículos, entre ellos figuran los siguientes:

Acuerdo número 86 girado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, mediante el cual se normará la circulación de vehículos y peatones en las vías de circulación denominadas preferenciales.

Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal.

Acuerdo número 37 por el que se modifica la tarifa para la prestación de servicios de estacionamientos en el Distrito Federal.

Reglamento de Tribunales Calificadores del Distrito Federal, el cual contiene disposiciones generales relacionadas con el tránsito de vehículos.

Reglamento de estacionamientos de vehículos en el Distrito Federal.

EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL:

Siendo motivo fundamental de nuestro estudio lo relacionado con

las víctimas del hecho de tránsito, el análisis del Reglamento de Tránsito, estará circunscrito sólo a los artículos en los que se involucren situaciones sobre las víctimas o se prevea la victimización.

El articulado de referencia es el siguiente:

2o., 3o. fracciones I, II, III; 7o. fracción IV, 31 fracciones 45, 58, 60, 61 fracción II apartados A y B, 62 fracciones I y III, 63 fracciones I, IV y V, 66, 67, 71 fracción IV, 73 fracción I, 74, 79 al 86; del 90 al 95; 106, 113 fracción I, del 117 al 119, 122, - 129 al 133, 138, 139, 143, 145, 149; del 152 al 157; del 174 al 178, del 180 al 183; 187, 188, 196; del 197 al 199, 200 fracciones de la I a la IV; 205, 206, 208 fracciones I, II, III; 209, 215 a 225; 227a 234.

Dentro de las generalidades del Reglamento de Tránsito, se establece que una de sus finalidades es la de normar el tránsito de peatones en las vías públicas del Distrito Federal, independientemente de señalar las normas para la circulación de vehículos.

La definición que presenta para delimitar el concepto de vía pública, es la de avenida, arteria, calzada, calle, callejón, plaza, paseo, andador, pasadizo, rotonda, pasos a desnivel, viaductos, circuitos interiores y cualquier otro espacio destinado al tránsito de vehículos.

También en las generalidades, se especifica que cada una de las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, tendrá oficinas que dentro de sus funciones, se desarrollen actividades destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehículos, debiendo coordinar sus actividades con la Secretaría de Educación Pública, señalándose que para cumplir con las metas deberán utilizar

los medios masivos de comunicación.

Sobre el particular, podemos expresar que en las escuelas primarias y secundarias, se programa una campaña de educación vial anual, en donde participan alumnos y padres de familia; terminado el período de aprendizaje, no vuelve a tocarse el punto hasta el año escolar siguiente; empero es digno de mencionarse, la labor que realizan algunos padres entusiastas que colaboran con la Delegación Política y voluntariamente se desempeñan como agentes de tránsito, en las calles aledañas a los Centros Escolares a la hora de entrada y salida de clases.

Sobre los medios de comunicación, podemos decir que dichas campañas viales sólo hacen su aparición en temporada de vacaciones y al parecer el mensaje es más comercial que preventivo.

Las Juntas de Vecinos, sólo en períodos de elecciones realizan su cometido porque no funcionan para coadyuvar en la resolución de los problemas urbanos dentro de los cuales se encuentra el de tránsito de vehículos.

REGISTRO DE VEHICULOS:

La reglamentación que se contempla para el registro de vehículos, precisa que los propietarios acepten responder solidariamente, del pago de las multas que se les imponga, así como cualquier otra información relacionada con el vehículo que sea requerida por la autoridad para determinar si puede ser inscrito en el Registro.

Uno de los requisitos principales para ser inscrito en el Registro es el exhibir una póliza de seguro sobre el vehículo, que cubra, al menos la responsabilidad civil por accidente en que participe el vehículo durante la vigencia del registro.

La vigencia del registro es de 3 años; sin embargo, el seguro

no ha sido obligatorio a pesar de las grandes ventajas que traería para el conductor pero sobre todo para la víctima del hecho de tránsito, ya que en un accidente puede haber responsabilidad civil y responsabilidad penal.

La responsabilidad civil, es la que tiene por objeto pagar los daños causados como los gastos médicos y el hospital; reparación del vehículo del otro conductor; restitución de semáforo, rehabilitación de un árbol, reparación de un tramo de calle, etc.

La responsabilidad penal, es la que se sanciona con prisión o bien con multa. Así puede haber accidentes de tránsito que entrañen tanto responsabilidad civil como penal.

En caso de accidente, la compañía de seguros sustituye al conductor del vehículo asegurado para tratar con los perjudicados o sus representantes.

EQUIPO DE LOS VEHICULOS:

Es de especial interés social, salvaguardar y dar seguridad a los transportes escolares por llevar éstos a lo máspreciado de la familia, como lo son nuestros hijos. Por lo mismo, se estipula que dichos transportes traigan lámparas delanteras y traseras con luces intermitentes que deben funcionar cuando el vehículo está parado y todos sabemos que se hace caso omiso de esta señalización que es tan importante para alertar a los conductores que transitan cerca del transporte de referencia.

Sabemos que de los dispositivos más importantes con que cuenta un automotor es el de los frenos, porque con este sistema podemos evitar que el vehículo siga caminando y a pesar de que se encuentra bien normado el artículo 42 del Reglamento de Tránsito, no especifica

ca cual debe ser la sanción para el infractor que cometa un delito, precisamente, por no traer los frenos en buenas condiciones de funcionamiento.

Como un dispositivo importante, se ha tomado a los cinturones de seguridad pero en la realidad se ha visto que dichos objetos no funcionan en una colisión de impacto directo ya que el conductor, a pesar de tener el cinturón de seguridad, sale disparado por el parabrisas o se incrusta en el volante.

Consideramos que no se ha planeado integralmente la seguridad para el conductor y sólo se dan ciertas pautas superficiales para cubrir las apariencias y no se busca la raíz del problema desde el mismo diseño estructural.

Es letra muerta en el Reglamento de Tránsito, el realizar una revisión periódica de vehículos y lo es más aún, el no tener una sanción severa por transitar con un vehículo en malas condiciones.

LICENCIAS Y PERMISOS:

Continuando con el análisis del articulado, nos toca examinar el documento legal que nos permite conducir un vehículo; dicho documento, es la licencia.

En todos los Estados de la República Mexicana y en el Distrito Federal, es obligatorio que quienes conducen un vehículo, tengan y lleven consigo la licencia para conducir; puesto que se trata de un documento que debe usar sólo el interesado, la autoridad la expide cuando se solicita personalmente y cumple con los requisitos que establece el Reglamento de Tránsito respectivo.

Los jóvenes entre 17 y 18 años que quieren manejar, deben obtener un permiso para conducir que dura seis meses y pueden renovarlo

hasta cumplir la edad requerida. La solicitud para conseguir este tipo de permisos debe estar firmada por uno de los padres o tutores quien tiene la obligación de reparar los daños que cometa el conductor.

Dentro de las restricciones que se imponen al futuro conductor, están aquellas relativas a no pagar las multas por infracción al Reglamento de Tránsito o que persistan las condiciones que originaron la suspensión o cancelación de la licencia; cuando se compruebe que el solicitante tiene el hábito a la embriaguez o a los estupefacientes o cuando ha sido calificado de cualquier incapacidad mental o física, también si a juicio debidamente fundado de la autoridad correspondiente, representa un peligro para la seguridad o bienestar general, el que esa persona conduzca un vehículo de motor en la vía pública.

Las autoridades podrán suspender por seis meses, el uso de la licencia para manejar, cuando el conductor haya sido sancionado dos veces, de enero a diciembre, por guiar un vehículo en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes. La violación a cada una de estas disposiciones, se castiga con el arresto hasta por treinta y seis horas.

Antes de que las autoridades decreten la suspensión del uso de la licencia o la cancelación definitiva de la misma, el interesado debe ser oído en defensa por la Secretaría de Protección y Vialidad.

Otros de los requisitos necesarios a cumplir para el otorgamiento de la licencia, es aprobar el examen escrito sobre el conocimiento del Reglamento de Tránsito; presentar certificado médico para -- que en caso de accidente, si tiene algún padecimiento especial, pueda ser atendido; deben incluirse los datos del grupo sanguíneo.

Es importante resaltar que para la conducción de cualquier vehículo de servicio público local, para el transporte de pasajeros, incluyendo los taxis, autobuses, tranvías, trolebús, así como el transporte escolar, los operadores, además de contar con la licencia de conductor correspondiente, deberán otorgar al Departamento del Distrito Federal una garantía, llamada seguro del transporte público, la cual tiene un valor de setecientas treinta veces el salario mínimo general. Asimismo deberá aprobarse un curso de educación vial, según el programa que determine el propio Departamento.

Estos dos importantes aspectos que marca el Reglamento de Tránsito, esto es, el seguro del transporte público y el curso de educación vial, hasta la fecha no se cumplen.

El permiso para manejar, cualquiera que este sea, público o particular, tendrá una duración de 3 años y toda persona que lo haya obtenido, podrá hacer uso de él durante su vigencia, siempre que -- conserve las cualidades físicas y mentales necesarias para conducir vehículos de motor, pues de no ser así, se le podrá cancelar cuando se tenga conocimiento de éllo.

Por otro lado, se podrá expedir licencia de manejar, cumpliendo los requisitos que el caso particular amerite, a toda persona que padezca de una incapacidad física para la conducción normal del vehículo, siempre y cuando cuente con anteojos, prótesis u otros aparatos, o el automotor que pretenda conducir esté previsto de mecanismos u otros medios auxiliares, que previa demostración, le capaciten para conducir y se satisfaga los requisitos que se señalan para los conductores normales.

CIRCULACION DE LOS VEHICULOS:

De las más importantes reglas para la circulación de vehículos

relacionadas con esta tesis, tenemos las siguientes:

Todo conductor deberá llevar consigo la licencia, la tarjeta de circulación o el permiso correspondiente. Si el vehículo está asegurado debe llevarse la póliza por si es menester utilizarla.

Respecto a los aditamentos reglamentarios que deben portarse en el vehículo, se señalan como indispensables: una llanta de refacción en buenas condiciones y la herramienta necesaria para efectuar el cambio de neumático y si se trata de vehículos de alquiler, no deben circular con las llantas delanteras recubiertas; además en el automotor deben de llevarse dos dispositivos reflejantes amarillos portátiles, de forma cuadrada y con dos dimensiones mínimas de cuarenta centímetros por lado. En caso de descompostura o accidente en carretera o vía rápida, los reflejantes deben ser colocados a cien metros de distancia del vehículo averiado o a veinticinco si el desperfecto ocurre en zona urbana. Si el conductor no lleva estos aditamentos portátiles, se hará acreedor a una sanción pecuniaria.

Otro de los requisitos que se considera importante, es el de los cinturones de seguridad y por lo mismo se exige que por lo menos se lleven dos en los asientos delanteros. Con relación a los espejos, también deben de ser dos, uno en el interior y otro en el exterior del vehículo. Deben estar provistos de limpiadores de parabrisas las cuales no deben tener ningún objeto que obstruya la visión o la opaquen. Ya no se extienden calcomanías por el pago de la tenencia por lo que sólo se puede portar en el parabrisas, la calcomanía con el número de la placa o el permiso provisional, de ser necesario.

El claxon debe ser audible a sesenta metros de distancia y sólo debe usarse para prevenir accidentes, por otra parte, el vehículo no debe despedir humo en exceso y el silenciador, en el tubo de escape,

debe de estar en buen estado. La ley prohíbe modificar los silenciadores de fábrica o instalar válvulas de escape que produzcan demasiado ruido.

Los faros delanteros, deben de ser de luz blanca, las luces de freno deben de estar en buenas condiciones, así como los cuartos traseros y delanteros. Un vehículo particular, no debe llevar luces rojas en la parte delantera, ni blancas en la trasera (salvo la luz que ilumina la placa y la que indica el movimiento en reversa); la luz direccional es obligatoria, pero en caso de no funcionar, podrá el conductor hacer indicaciones con la mano.

El Reglamento de Tránsito, hace especial énfasis en la manera de conducir, al especificar que es con las dos manos como se debe sujetar el volante o control de la dirección y no se permite que otra persona, desde un lugar diferente al destinado al mismo conductor, tome el control de la dirección.

Con la finalidad de protección mutua, se ha prohibido que los vehículos transiten sobre las rayas longitudinales marcadas en la superficie de rodamiento, que delimitan los carriles de circulación.

Dentro de los señalamientos que se hacen para conducir con la --precaución debida, destacan aquellos que indican los lugares donde se debe transitar, quiénes deben hacerlo del lado derecho; cuando --puede utilizarse el carril izquierdo; en qué momento se puede rebasar.

En los cruceros o zonas marcadas para el paso de peatones, donde no haya semáforo o policía de tránsito que regulen la circulación, --los conductores están obligados a ceder el paso a los peatones, que se encuentren sobre la parte de la superficie de rodamiento, correg

pondiente al sentido de circulación de vehículos.

En vías de doble circulación, donde no haya refugio central de peatones, deberá cederse el paso a aquellos que se aproximen provenientes de la parte de la superficie de rodamiento, correspondiente al sentido opuesto.

Se marca constantemente en el Reglamento, que todos los movimientos o giros que se hagan, deben hacerse con la mayor precaución debida, tanto para la protección del peatón como la del conductor mismo. Señala con especial insistencia, que la velocidad máxima en la ciudad, es de sesenta kilómetros sobre hora y sólo en los sitios en donde se estime pertinente, se colocarán discos para aumentar la velocidad, quedando de cualquier manera, prohibido efectuar en la vía pública, competencias de cualquier índole con vehículos automotores.

Respecto al estacionamiento, podemos decir que representa un gran problema para los automovilistas, no sólo porque falta mucho espacio, sino porque, aunque lo haya, las autoridades establecen normas que hacen más grande el problema, tales normas especifican que nadie debe estacionarse en las aceras, camellones y otras vías reservadas para los peatones, tampoco deben estacionarse en doble fila, ni frente a una entrada de vehículo, ni en la zona de ascenso y descenso de pasajeros de autobuses o de cualquier otro servicio público, ni en el carril izquierdo de las vías rápidas, ni en los lugares donde se obstruya la visibilidad de señales de tránsito a los demás conductores, ni a menos de diez metros del riel más cercano de un cruce ferroviario, ni en las zonas donde exista una señal que diga "no estacionarse". Existen también otras restricciones que hacen más pequeño el círculo espacial para el estacionamiento, tales como: no está

cionarse a menos de cinco metros de la entrada de una estación de bomberos ni en la acera opuesta en un tramo de veinticinco metros, tampoco sobre un puente o en el interior de un tunel, ni en las zonas donde hay estacionómetros, si no se ha efectuado el pago correspondiente.

Como puede observarse, los lugares para estacionar el vehículo, cada vez son menos y los conductores tienen que transgredir el Reglamento de Tránsito dejando su automotor hasta encima de las banquetas y en muchas ocasiones en triple fila. Las autoridades del Departamento del Distrito Federal han construido estacionamientos en las terminales del transporte colectivo "Metro" con un valor de cinco pesos la hora y a pesar de éllo son insuficientes.

Queremos resaltar en forma especial lo relacionado a los conductores de bicicletas, que sólo en unos cuantos artículos se les menciona por la poca importancia que se dá a este tipo de vehículos, - que bien sabemos, podría ser la mejor solución para el problema de tránsito. Al respecto, señala el artículo 149 del Reglamento de Tránsito, que en las vías públicas en que exista pista especial para bicicletas, los ciclistas procurarán transitar por ella. La única ciclopista que sabemos que existe, es la ubicada en la Calzada Ignacio Zaragoza y por carecer de mantenimiento, prácticamente está en desuso. No cabe duda que el ejemplo de la China Continental, con su gran población de más de mil millones de habitantes, no ha trascendido a nosotros, quizá por ser más poderoso el incentivo económico que la preservación ecológica.

Las ciclopistas podrían presentar mejores opciones para los tiempos que se viven, en primer término, habría menos víctimas por acci

dentes de tránsito, la contaminación atmosférica disminuiría y el vigor físico de los usuarios de bicicletas, aumentaría considerablemente por el ejercicio que requiere el manejo del susodicho vehículo. Bien podría el Estado impulsar la producción de bicicletas y su uso así como también la construcción de ciclistas aprovechando espacios existentes, empero no lo hace, quizá por intereses creados.

PEATONES:

Derechos y obligaciones de los peatones: Los peatones gozan de preferencia de paso en todos los cruceros y en las zonas con señalamientos para cruzar la calle, excepto en donde la circulación de vehículos y de peatones esté controlada por algún policía, semáforo o cualquier otra señal de tránsito.

Los peatones gozan de preferencia en las zonas en donde no existan camellones o refugio y sean vías rápidas.

Las aceras de la calle, son exclusivas para el tránsito de peatones, excepto en los casos expresamente autorizados por las autoridades. Los peatones al circular por la calle, tomarán, entre otras, las medidas siguientes:

No deben transitar por el pavimento (superficie de rodamiento) ni siquiera en patines; tampoco deben invadirlo intempestivamente.

En las calles o avenidas muy transitadas, podrán cruzarlas solamente en las esquinas, en las zonas marcadas para tal efecto; en áreas rurales o suburbanas, pueden cruzar la calle o carretera por cualquier punto, pero deben ceder el paso a los vehículos que se aproximen. En la acera o en paso de peatones deben tomar siempre la mitad derecha del mismo. Se deben obedecer las señales del agente de tránsito y del semáforo. En los cruceros sin semáforos y sin con

trol de agentes de tránsito, los peatones no deben cruzar frente a taxis y autobuses de pasajeros detenidos momentáneamente; si no hay acera o acotamiento, se debe caminar dando el frente a los vehículos que están transitando y donde haya pasos a desnivel es obligatorio usarlos.

SEÑALES Y DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DEL TRANSITO:

Cuando los agentes de tránsito dirijan éste, lo harán desde un lugar fácilmente visible y a base de posiciones y ademanes combinados con toques reglamentarios de silbato. Son motivo de infracción no obedecer la señal de alto cuando lo indique un semáforo, aunque sea en forma cintilante o el ademán de un agente y no detener la marcha ante la señal de alto en el cruce de ferrocarril. Asimismo es infracción no detenerse ante la luz ámbar o preventiva o pasarse un cruce sin detener la marcha.

Los semáforos para peatones, deberán ser obedecidos por éstos, en la forma siguiente: Ante una silueta humana, en color blanco, y en actitud de caminar, los peatones podrán cruzar la intersección; ante una silueta humana, en color rojo en actitud inmóvil, deben abstenerse de cruzar.

Se hace notar que en caso de desobedecer, no hay sanción para los peatones que transgredan el Reglamento. Esta situación ha dado motivo a que exista anarquía absoluta para cruzar las calles y avenidas.

Se ha venido proponiendo reiterativamente, que es necesario una campaña permanente de educación vial, en donde se señalen los derechos y obligaciones de los peatones y además se les haga entrega de un manual que contenga los aspectos más importantes del tránsito urbano. Los folletos que se editan llevan el mensaje a los conductores

mas no a los peatones que son potencialmente las víctimas.

El cine, la radio, la televisión, los periódicos, la oficina, las fábricas y los sindicatos deben ser los conductos para la concientización del ciudadano, que vive y se desarrolla en un medio, en el cual, el peligro más grande es el de ser atropellado por un vehículo de motor. La escuela deberá programar en sus textos, unidades especiales para entender la problemática urbana y principalmente la prevención de accidentes. También sería muy saludable, mostrar a los niños que existen otros medios de transporte menos perjudiciales para el ambiente y tan útiles como el automóvil. En esta forma se podría contrarrestar un poco, la ilusión y el efecto que causa en las mentes infantiles, ver hasta en juguete, el artefacto que de algún modo lo va a perjudicar.

ACCIDENTES DE TRANSITO:

El artículo 197 del Reglamento de Tránsito, especifica que los conductores de vehículos y los peatones implicados en un accidente de tránsito, en el que resulten personas lesionadas o fallecidas, deberán proceder en la forma siguiente:

I. Permanecer en el lugar del accidente para prestar o facilitar asistencia al lesionado o lesionados y procurar se dé aviso a la autoridad competente para que tome conocimiento de los hechos.

Cuando no se disponga de atención médica inmediata, los implicados no deberán remover o desplazar a los lesionados a menos que esta la única forma de proporcionarles auxilio oportuno o facilitarles atención médica indispensable para evitar se agrave su estado de salud.

II. Tomar las medidas indispensables, mediante señalamiento preventivo, con encauzamiento de la circulación para evitar que ocurra

otro accidente.

Los conductores de otros vehículos y peatones que pasen por el lugar del accidente, sin estar implicados en el mismo, deberán, si es necesario, colaborar en el auxilio de los lesionados y en despejar el sitio del accidente.

El artículo 198 del Reglamento de Tránsito, indica los lineamientos que proceden para solucionar el problema de daños materiales, señalando concretamente que cuando resulten únicamente daños a vehículos de propiedad privada, los implicados, sin necesidad de recurrir a autoridad alguna, podrán llegar a un acuerdo sobre el pago de los mismos. De no lograrse el acuerdo, serán presentados ante el Juez Calificador para que intervenga conciliatoriamente, con auxilio, en su caso, de peritos en materia de tránsito. Si alguno de los implicados no acepta la intervención del Juez, se turnará el caso al Agente del Ministerio Público que corresponda.

Cuando resulten daños a vehículos u otros bienes, propiedad de la Nación, los implicados darán aviso a las autoridades competentes para que éstas comuniquen, a su vez, los hechos a las dependencias cuyos bienes hayan sido afectados, para que formulen, en caso dado, las reclamaciones correspondientes.

Cuando se trate de bienes que estén sin custodia, el conductor o peatón, tendrá la obligación de enterar del accidente al propietario del vehículo o de los bienes dañados; asimismo, de proporcionar sus datos de identificación; en caso de no localizar al propietario, deberá dejar en el vehículo o propiedad dañada, una nota con sus datos de identificación.

El artículo 159 del Reglamento de Tránsito, señala que los pro--

pietarios de los vehículos que previa autorización, remuevan sus vehículos dañados en un accidente de tránsito, deberán retirar inmediatamente, de la vía pública, los residuos, combustibles o cualquier material que se hubiese esparcido en ella, para evitar otros accidentes.

CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS:

Del capítulo décimo primero, vamos a analizar lo referente a los controles y procedimientos relacionados con el tema que nos ocupa.

El Departamento del Distrito Federal es la dependencia que se encarga de llevar los registros e índices actualizados de vehículos matriculados, solicitudes de licencia de manejo, licencias suspendidas o canceladas y de los conductores - infractores o reincidentes.

Respecto a la cancelación del registro del vehículo, el interesado deberá comprobar que ha cubierto las infracciones que tenía pendientes de pago; por otra parte, si un conductor es detenido por -- manejar en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, las autoridades de tránsito del Distrito Federal, pondrán a disposición del Juez Calificador al infractor y comprobando ese estado, se le impondrán las sanciones que procedan. En cuanto al vehículo, que dará bajo la custodia y responsabilidad del Tribunal Calificador, - quien deberá ordenar su entrega, una vez que el conductor se haya recuperado, acredite la propiedad del mismo y autorice por escrito a otra persona para que se haga cargo del vehículo, siempre que cuente con licencia de conducción y acepte por escrito, responsabilizarse de éste.

De todo accidente de tránsito que se tenga conocimiento, los agentes de tránsito deberán entregar a sus superiores un reporte sobre -

los hechos, en unos formatos oficiales que deberán llenar conforme al instructivo correspondiente.

Se enfatiza que las autoridades de tránsito, registrarán y publicarán semestralmente, los datos estadísticos relativos al número de accidentes, su causa, número de muertos, lesionados e importe de los daños materiales.

El artículo 206 del Reglamento de Tránsito, signa con precisión que por todos los medios disponibles, deberán prevenirse los accidentes de tránsito y los daños a personas o propiedades. En relación a los peatones, indica el susodicho artículo, que deberá tenerse especial cuidado en su seguridad, procurándose cumplir con las obligaciones marcadas en el Reglamento y para el efecto los agentes de tránsito, deberán actuar de la siguiente manera:

Cuando uno o varios peatones estén en vías de cometer una infracción, los agentes de tránsito, cortésmente, les indicarán que deben desistir de su propósito. Ante la comisión de una infracción a este Reglamento, se le amonestará al infractor y se le hará cumplir con amabilidad, con lo que indica el Ordenamiento.

En caso de que los conductores de vehículos contravengan algunas de las disposiciones del citado Reglamento, los agentes de tránsito procederán a detener su marcha indicándole la infracción cometida, solicitando mostrar sus documentos de tránsito, específicamente la licencia y la tarjeta de circulación. Dichos documentos no podrán retenerse, a no ser que sean ostensiblemente falsos o estén alterados, Una vez revisados, se procederá a levantar el acta de infracción de la cual se entregará una copia al infractor.

Se pone a disposición del Juez Calificador de la jurisdicción -

correspondiente cuando un conductor se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, no exhiba la licencia de conducción y no vaya acompañado con otra persona con licencia, que pueda tener el control del vehículo. Procede lo mismo cuando las placas del vehículo no coincidan en números y letras con la calcomanía o la tarjeta de circulación; cuando le falten las dos placas o la placa única, si se trata de motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos automotores, bicicletas o triciclos.

En todos los casos señalados, el Juez Calificador, levantará la infracción y procederá a la entrega del vehículo a la persona legitimada.

En los aspectos reseñados, puede observarse que no existe una infraestructura creada expresamente para dar alternativas de solución al problema de tránsito; no hay tribunales especializados para el caso, no se establecen sanciones para los peatones infractores, no hay una conciencia ciudadana para evitar la corrupción de los agentes de tránsito, no se procura la prevención de accidentes metódica y sistemáticamente, la publicación semestral con datos estadísticos relativos a los hechos de tránsito brillan por su ausencia y no se presenta en el Anuario que publica la Secretaría de Programación y Presupuesto; en fin, la política referida al aspecto de tránsito, está muy descuidada y tal parece que existe una consigna para no dañar la imagen de su majestad el automóvil y de los grandes magnates que hay detrás.

LAS SANCIONES:

Las sanciones para los delitos cometidos por hechos de tránsito no presentan ningún obstáculo para los infractores, ya que se cubren con cantidades de dinero que no van acordes con una realidad que per-

sigue aminorar los delitos o al menos restringirlos; por ejemplo, - el conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, tiene la sanción especial de arresto hasta por treinta y - seis horas en lugar de realizarse un estudio del habito alcohólico del conductor para que en base a los resultados obtenidos se le prevenga de la cancelación de su licencia, en caso de reincidir porque el ebrio que maneja es un victimario en potencia que en cualquier - momento puede victimizar.

Los antecedentes de los "pequeños infractores de tránsito", por decirlo de alguna manera, no son archivados por no darles importancia y para aminorar los costos de administración. Esta situación reitera la propuesta de la creación de un Tribunal que atienda en forma especializada las conductas cometidas las cuales son casi pasadas por alto en las Agencias del Ministerio Público y por los juzgados calificadores.

Relativo a las multas, se tiene a aquellas que son consideradas las más elevadas cuyo costo es de \$500.00, siendo éstas por: pasarse una señal de alto; no detenerse cuando un agente de tránsito lo indique; no obedecer las señales de un crucero de ferrocarril; permitir el ascenso y descenso de pasajeros, sin precaución de seguridad; circular en vehículos por las banquetas; efectuar competencias en la vía pública; conducir con exceso de velocidad; no detenerse ante las indicaciones cintilantes rojas; no tener licencia para conducir; transportar materias explosivas sin condiciones de seguridad; no respetar la preferencia de paso de los vehículos de emergencia o de policía; rebasar en curva ante una cima o crucero; conducir un vehículo caren-

te del registro; no disminuir la velocidad al circular ante la presencia de educandos en zonas escolares.

Como puede apreciarse, las preliminares de una posible victimización son sancionadas con una mínima severidad y ni siquiera se detiene al infractor para llevarlo en presencia del Juez Calificador, sino únicamente se levanta la infracción y asunto concluido. Esto es digno de comentarse ampliamente; sin embargo, aquí sólo diremos que no es justo que se proteja más al presunto responsable de un delito que a los prospectos de víctimas.

El colmo se presenta cuando por abandonar o pretender hacerlo, el lugar del accidente, se sancione únicamente con \$300.00; también es irrisoria la sanción cuando no se toman las debidas precauciones, si habiendo sucedido un accidente, no se prevea otro.

Estamos concientes que las sanciones económicas quedaron muy por debajo de la realidad que se vive por la inflación galopante; pero la graduación que se maneja, se ve a todas luces que no es un freno para la comisión de los delitos. Ahora se estila sancionar tomando como punto de referencia el salario mínimo de la región y puede ser que así sea más justa la infracción; más si no se busca la manera de llevar un verdadero registro de los infractores o victimarios, nunca se temerá al castigo por hechos de tránsito y por ende estos seguirán ocupando casi el primer lugar entre los delitos que se cometen en el Distrito Federal.

Si bien es cierto que existen Tribunales Calificadores del Distrito Federal y son los que se encargan de los hechos de tránsito; también lo es, que ya no son suficientes para solucionar el problema - vial por la magnitud del mismo. La anterior aseveración obedece a

las alternativas de solución que el Departamento del Distrito Federal dá a este problema, por ejemplo, para el cobro de las infracciones de tránsito ha determinado que se paguen en múltiples partes como las cajas recaudadoras de la Tesorería, bancos, correo, casas comerciales de autoservicio. Con estas políticas para la recabación de multas, se observa que lo que se persigue es la recaudación de fondos, mas no prevenir el delito a través del registro de infractores.

Por las noticias nos hemos enterado que se han hecho intentos de mecanizar el proceso económico-coactivo a través de computadoras pero no ha prosperado; cabe sólo mencionar que las infracciones que se realizaron por estacionarse en lugares prohibidos, iban a ser cobradas en el canje de placas y no fue así, por motivos que se desconocen.

En los Estados Unidos de Norteamérica, las infracciones por motivos de hechos de tránsito, llegan directamente al domicilio del dueño del vehículo, conminándolo al pronto pago y advirtiéndolo de recargos en el canje de placas. Allí sí se hace efectiva la coacción, porque se lleva un expediente por cada tenedor de automóvil, en donde se tiene al corriente la conducta observada durante la vigencia de la licencia para conducir o período establecido para el canje de placas. Con este control de tránsito que hubiese en el Distrito Federal se mejoraría el servicio y por ende el proceso de victimización.

ACUERDO NUMERO 086:

El acuerdo que norma la circulación de vehículos y peatones en las vías de circulación denominadas preferenciales, especifica que dichas vías son las arterias principales que cuentan con cuatro o más carriles de circulación de los cuales uno o más de ellos, se destinan a la circulación exclusiva de vehículos de servicio de transporte de -

pasajeros.

En efecto, esta disposición trajo al principio cierta celeridad en el desplazamiento de los autobuses de pasajeros y del trolebús pero los embotellamientos constantes, obligan al usuario a invadir el carril exclusivo con la consecuente problemática vial. Consideramos que se necesita concientizar, permanentemente a conductores y peatones sobre la disciplina que debe imperar en las vías públicas para evitar posibles víctimas.

COMISION MIXTA CONSULTIVA DEL TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL:

La comisión Mixta consultiva del Transporte en el Distrito Federal, se estableció con el objeto de coordinar la adopción de medidas de carácter administrativo y operacional tendientes a solucionar los problemas de vialidad, tránsito y transporte en el Distrito Federal y zonas aledañas al Estado de México. Para el cumplimiento de este propósito se dictaron medidas para establecer criterios generales en materia de transporte, vialidad y tránsito, elaborar propuestas para integrar la coordinación de los diferentes organismos que estructuren la Comisión para la solución de los problemas; coordinar todo lo concerniente al aspecto técnico y económico; consultar y estudiar la opinión pública para saber las causas más sentidas.

Esta Comisión Mixta, la encabeza el Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien puede invitar a diferentes organismos que agrupen a los prestadores de servicios concesionados de transporte público, para que formulen sus planteamientos relativos al problema del transporte, tránsito y vialidad. Asimismo, opinarán al respecto representantes de las Secretarías de Estado, los Organismos públicos descentralizados, Empresas de Participación Estatal, Coaliciones o

uniones de transportistas, taxistas y concesionarios de estacionamientos.

Esta Comisión Mixta, se estructuró a raíz de la nacionalización del transporte urbano, es decir, cuando hizo su aparición la "Ruta - cien" y fue necesario pactar con la iniciativa privada para no entrar en fricciones políticas. De esa Comisión Mixta, nacieron muchos sitios de transporte colectivo y otras medidas para acrecentarlos - pero sobre la seguridad vial, muy poco se ha dicho.

REGLAMENTO DE LOS TRIBUNALES CALIFICADORES DEL DISTRITO FEDERAL:

El Reglamento de los Tribunales Calificadores, con un sentido -- más realista para la resolución de los problemas de tránsito, nace por decreto el 16 de marzo de 1960 y específicamente señala como facultades de su competencia, las siguientes:

Conocer las faltas de policía y tránsito y dictar las medidas y sanciones que les sean aplicables; ejercer funciones de conciliación y advertencia, principalmente cuando por motivos de tránsito se causen daños a terceros y los interesados estén de acuerdo en someterse a su decisión, siempre que no se traten de delitos perseguidos de - oficio; determinar, previo dictamen pericial, el monto de los daños cuando se causen a bienes del Departamento del Distrito Federal con motivo de la comisión de faltas de policía o de tránsito, siempre - que los interesados acepten la intervención conciliatoria del Juez.

En el apartado "B" de dicho Reglamento, se especifica que los - asuntos de tránsito relacionados con las infracciones, daños a terceros, inconformidades por infracciones o por faltas al Reglamento, deben de resolverse ante el Juez Calificador. Asimismo, todo lo relacionado con los menores de 16 años, que cometieron faltas al Re-

glamento de Tránsito.

REGLAMENTO DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL:

La aplicación del nuevo ordenamiento, permite a los particulares encontrarse en aptitud de coadyuvar con el Gobierno del Distrito Federal en la solución del problema de espacio para estacionamiento de vehículos ya que dicho reglamento, otorga más facilidades a la iniciativa privada para establecer negocios en esta materia. El Reglamento de Estacionamiento, consta de 28 artículos subdivididos en siete capítulos, los cuales versan sobre los siguientes aspectos: Disposiciones generales; licencias; Comisión Consultiva de Tarifas; Operación de Estacionamientos; Revalidación y Traspaso; Inspección y Sanciones.

Este Reglamento de estacionamientos, abunda en aspectos que pretenden organizar funcionalmente los espacios destinados para este fin y de alguna forma hemos tocado el punto a lo largo de esta tesis, y la conclusión es, que el gobierno debe meterse a fondo a la solución del problema de estacionamientos, porque hasta la fecha, no es suficiente la infraestructura para el estacionamiento de vehículos y esta situación acarrea, como consecuencia, que los conductores estacionen sus vehículos hasta en triple fila e, indirectamente, son causantes de hechos de tránsito.

CAPITULO III

M E T O D O L O G I A

Para toda investigación científica se debe tener en cuenta aspectos que se consideran importantes para llegar a una meta determinada; así, la adecuada combinación de métodos y técnicas podrán hacer posible verter una información válida y confiable que pueda ser utilizada para probar las hipótesis y obtener un conocimiento objetivo y completo del problema investigado.

Compartimos la idea de que jamás es posible encontrar respuestas definitivas a los problemas científicos o sociales, porque tampoco hay problemas definitivos, por tanto, reconocemos lo perfectible de esta investigación pero confiamos que pueda ayudar a resolver, en parte, el gran problema que es la Victimología enfocada a los hechos de tránsito.

En la investigación hemos considerado adecuado utilizar el método científico, utilizando como base de fundamentación la bibliografía esencial, la encuesta, la entrevista y la estadística.

En relación al tamaño de la investigación realizada, se analizó acuciosamente el archivo proporcionado por el Servicio Médico Forense (SEMEFO), relativo a los hechos de tránsito sucedidos en el período que va de 1975 a 1982, asimismo se examinaron los reportes proporcionados por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, de hechos de tránsito acaecidos entre 1980 y 1984.

Refiriéndonos al tiempo que duró la investigación, podemos decir que el lapso programado para cada una de las actividades se cumplió sin apresuramientos, realizándose la investigación bibliográfica, las entrevistas, el procesamiento de más de dos mil expedientes de

hechos de tránsito proporcionados por el SEMEFO y el cotejo estadístico de datos emitidos por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

Hacemos mención especial de la encuesta elaborada para auscultar la situación de la víctima, porque no fue posible aplicarla pues las autoridades del Departamento de Trabajo Social de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, consideraron que en ese momento había otras encuestas con prioridad para aplicarse en las Agencias del Ministerio Público. No habiendo oportunidad por ese lugar, solicitamos el permiso correspondiente al Director del Hospital General de Urgencias Coyoacán, mejor conocido por "Xoco", Doctor Arturo García Cruz, el cual también nos fue negado.

Ante los susodichos obstáculos, nos aprestamos a la aplicación de la encuesta victimológica directamente a las víctimas y los familiares de éstas pero, nuevamente fuimos rechazados pues suponían que tales preguntas podían perjudicarlos.

La encuesta victimológica no aplicada por los motivos señalados, consta de trece apartados los cuales se enumeraron de la siguiente manera:

I Datos Generales de la víctima, II Breve historia familiar, III Situación económica y de vivienda, IV Antecedentes sociales, V Antecedentes de salud, VI Antecedentes delictivos familiares, VII Antecedentes delictivos individuales, VIII Antecedentes laborales, - IX Datos generales del victimario, X Circunstancias relacionadas con el hecho, XI Circunstancias víctima-victimario, XII Versión de los hechos y XIII Conclusiones.

Con el fin de darle utilidad a la encuesta elaborada, se anexa el legajo.

3.1

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La presente investigación debe considerarse como un estudio de tipo descriptivo, donde se toman en cuenta las características más importantes referentes a la victimización por hechos de tránsito, asimismo se analizaron las normas relacionadas con la prevención y protección de las víctimas de tales hechos.

De esta manera se detectaron las variables significativas en la situación de campo, señalándose las relaciones de las mismas y, con secuentemente, su fundamento para una demostración más sistemática y rigurosa de las hipótesis.

Por lo tanto, el planteamiento del problema quedó de la manera siguiente:

¿Existe relación significativa entre las normas jurídicas, previamente establecidas, y la protección y prevención de la víctima del hecho de tránsito?

3.2

HIPOTESIS DE TRABAJO

NULA: No existe relación significativa entre las normas jurídicas, previamente establecidas, y la protección y prevención de la víctima del hecho de tránsito.

ALTERNATIVA: Si existe relación significativa entre las normas jurídicas, previamente establecidas, y la protección y prevención de la víctima del hecho de tránsito.

3.3

HIPOTESIS SECUNDARIA

- Existe relación significativa entre el mes del año y la victimización por hechos de tránsito.
- Existe relación significativa entre el día del mes y la víctima -

del hecho de tránsito.

- Existe relación significativa entre el día de la semana y la víctima del hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la hora del día y la victimización por motivos de tránsito.
- Existe relación significativa entre el sexo de la víctima y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la edad de la víctima y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la escolaridad de la víctima y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre el estado civil de la víctima y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la ocupación de las víctimas y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la forma en que sucedieron los hechos de tránsito y la víctima.
- Existe relación significativa entre el tipo de vehículo con que se perpetró el hecho de tránsito y la víctima.
- Existe relación significativa entre el usuario de la vía pública y el hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la institución hospitalaria y la víctima del hecho de tránsito.
- Existe relación significativa entre la atención médica y la víctima del hecho de tránsito.

3.4 INSTRUMENTO DE TRABAJO

La instrumentación básica del trabajo, se fincó en el estudio -

analítico de los expedientes médicos proporcionados por el Servicio Médico Forense del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, así como de los reportes de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, englobando todos éstos, en la estadística que se presenta en cuadros de doble entrada, con su correspondiente descripción, interpretación, análisis de los resultados y conclusión.

3.5 PROCEDIMIENTO

Para realizar el estudio relativo a nuestro trabajo, fue menester consultar a personas doctas en la materia de tránsito para conocer el meollo del asunto, el cual se circunscribía, según ellos, entre el conductor, el peatón, el medio de locomoción y la calle.

Una vez localizada la problemática de tránsito, nos avocamos a realizar las siguientes actividades:

- Investigar las fuentes jurídicas relativas a los hechos de tránsito, las cuales son: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, El Código Penal, El Código de Procedimientos Penales, Código Civil, Código de Procedimientos Civiles, Reglamentos de Tránsito y la Jurisprudencia relacionada a los hechos de tránsito.
- Investigar las fuentes bibliográficas relacionadas con los hechos de tránsito, desde el punto de vista jurídico y criminológico.
- Elaborar tarjetas bibliográficas con los datos más sobresalientes relativos al hecho de tránsito.
- Estructurar el capitulo de la tesis.
- Presentar al Seminario de Derecho Penal: Proyecto de tesis y resumen de la misma, examen oral y escrito sobre conocimientos generales, relativos al Derecho Penal y Procesal Penal.

- Presentar al Asesor, el proyecto de tesis para su conocimiento.
- Visitar lugares donde proporcionaran información fidedigna.
- Elaborar encuesta sobre el estudio victimológico.
- Solicitar por escrito acceso a la información y a los medios que proporcionan auxilio a las víctimas del hecho de tránsito.
- Entrevistar a maestros, abogados, autoridades, víctimas y familiares con la finalidad de ahondar en la problemática.
- Redactar la temática propia de la tesis.
- Analizar y correlacionar tópicos y artículos relativos al hecho de tránsito.
- Concluir el análisis jurídico-criminológico de la víctima del hecho de tránsito.
- Presentar el trabajo al Asesor de tesis para revisión y corrección.
- Modificar las estructuras corregidas por el Asesor de Tesis.
- Pasar el trabajo en limpio para la revisión final.
- Presentar la tesis para su aprobación, al Asesor y al Seminario.
- Realizar los trámites correspondientes para el examen recepcional.
- Defender la tesis ante el Síndico de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- Trabajar en bien general de la sociedad.

3.6

LIMITACIONES DEL ESTUDIO

Los problemas que se presentaron en el transcurso de la investigación, son de los usuales en este tipo de actividades en donde se requieren datos reales y fidedignos.

En primer término podemos decir que la limitación más trascendente, es aquella relacionada con los datos estadísticos, ya que una es la información que obtuvimos del Servicio Médico Forense, y otra, la

encontrada en los reportes de la Procuraduría General del Distrito Federal y en los medios de información pública y bibliográfica; de tal suerte que decidimos recopilar la información que consideramos más apegada a la realidad la cual es la de los archivos del Servicio Médico Forense.

Por otro lado, notamos que este tipo de investigaciones no se -- aceptan de buen grado en las instituciones involucradas en la resolución del problema como lo son: La Secretaría de Protección y Viabilidad, La procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, La Secretaría de Programación y Presupuesto, las instituciones hospitalarias inclusive el Servicio Médico Forense y agencias privadas dedicadas al negocio de vehículos.

Con beneplácito podemos decir, que vencimos algunas resistencias y logramos penetrar a la información de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y a los Archivos del Servicio Médico Forense del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, a cuyas autoridades correspondientes les estamos agradecidos por el servicio prestado, sin pasar por alto que todo esto se debió gracias a la influencia del doctor Jorge López Vergara, quien en ese -- entonces fungía como Subdirector de Servicios Técnicos de la Dirección Técnica y de Readaptación Social en la Dirección General de -- Reclusorios del Departamento del Distrito Federal quien con su espíritu profesional, nos asesoró y ayudó en todo lo que estuvo a su alcance; ante este desprendimiento, existe una ofrenda de gratitud permanente para el maestro y amigo.

Por otra parte nos acercamos a las Agencias del Ministerio Público, a los médicos de Nosocomio, a trabajadoras sociales de la -- Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y siempre

notamos que se salían por la tangente para no comprometer a su institución.

Consideramos que estas limitaciones, hacen que nuestro estudio - sea falible y carente de validez en algunos aspectos, pero estamos convencidos que los datos recopilados son valiosos e interesantes - los cuales podrían servir para posteriores investigaciones y por qué no, quizá despierte algún interés, en las autoridades en turno, para tomar algunos indicadores sobre la prevención y protección de las - víctimas del hecho de tránsito.

CAPITULO IV

ANALISIS DE LOS DATOS

4.1 DATOS GENERALES DE LA VICTIMA DEL HECHO DE TRANSITO

El análisis de los datos generales de la víctima del hecho de -- tránsito, lo realizaremos de acuerdo a la secuencia que aparece en el Marco Teórico, el cual indica el siguiente orden:

Concepto de víctima, clasificación de las víctimas, la gravedad del problema en México, Distrito Federal y estadística sobre criminalidad en hechos de tránsito en esta entidad.

El concepto de víctima que se estructuró para nuestro estudio, es el que expresa que "víctima es toda persona a la que se le cause un perjuicio, económico o moral, con motivo de la comisión de un delito" no siendo sólo la víctima la que sufre el daño sino también sus familiares. Si bien es cierto que el Código Penal, hace referencia a que la parte que sufrió el daño se denomina "ofendido" también lo es que el Código de Procedimientos Penales, trata indistintamente la palabra víctima y ofendido, como puede confirmarse en los artículos 101 y 123.

Independientemente de la discusión que el término "víctima" haya causado en las diferentes corrientes doctrinarias del Derecho Penal, consideramos adecuada la aplicación del vocablo ya que nos ubica inmediatamente en la esfera jurídica y proyecta la idea de un perjudicado.

El decir víctima del hecho de tránsito, es indicar que se infringe la norma correspondiente y se afecta a una persona en su integridad física, en su esfera económica o moral, así la doctrina y los medios de comunicación, pretenden darle validez de significado al

concepto moderno de víctima.

LA VÍCTIMA EN LA CRIMINOLOGIA

Partiendo de la definición de Jorge López Vergara, que señala que "La Criminología es la Ciencia que se encarga del estudio del delincuente como conducta humana y social, de investigar las causas de la delincuencia, de la prevención del delito y del tratamiento del delincuente" (146), podemos decir que la temática de nuestro estudio se ubica en el campo de la Criminología ya que el hecho de tránsito, es el resultado de una conducta humana y como tal, debe investigarse la causa para prevenirla y por otra parte, saber cual es el tratamiento que debe dársele a este especial tipo de delincuentes y separadamente, estudiar la conducta de quien sufre el daño causado -- por el delito.

Con relación a este último párrafo referido concretamente a la víctima, queremos enfatizar que este estudio es victimológico y por ende se inclina hacia la prevención victimal, de allí que centremos nuestra atención en aspectos que ayuden a entender las causas generadoras de la victimización y la forma en que se puede educar para no llegar a ser víctimas.

Tomando como punto de referencia el enfoque de nuestra tesitura y habiendo analizado las aportaciones que al respecto han generado varios autores, concluimos que es necesario que a la víctima del -- hecho de tránsito, se le debe realizar un estudio que comprenda los siguientes aspectos:

a) Análisis de la personalidad de la víctima en relación con su ofen sor.

b) Investigación de las causas que originaron el hecho de tránsito.

(146) Criminología Mexicana. Ob. cit. p. 103.

c) Relaciones sociales entre víctima y ofensor.

d) Consecuencias sociales de la víctima.

En relación al primer aspecto, se debe tomar en cuenta que la víctima del hecho de tránsito es una entidad social con estructura individual por lo que el estudio de su personalidad es importante para deslindar su participación en el delito.

El segundo aspecto lo consideramos fundamental, porque implica - explorar sobre las causas que provocan el hecho de tránsito para -- que puedan prevenirse con medidas socio-políticas y culturales, por lo que es necesario, partir del individuo victimizado para comprender el fenómeno a nivel macro.

Estudiar las relaciones entre víctima y ofensor en los hechos de tránsito implica ahondar en la intimidad de ambos para encontrar el móvil del accidente ya que en este rubro indica la existencia de -- hechos de tránsito que se producen como consecuencia de la angustia, ansiedad, ira, odio, problemas de personalidad, rasgos que deben de detectarse para descartar la tentativa de suicidio u homicidio.

Por último, aparecen las consecuencias sociales de la víctima del hecho de tránsito, las cuales son todas de suma importancia para la rehabilitación social del perjudicado. Una de ellas es la relacionada con la reparación del daño que hoy por hoy, ha sido el meollo -- del problema, porque se ha determinado que el Estado no tiene ninguna obligación para con las víctimas, pues se considera que es el ofensor el que debe reparar los daños que ocasionó con sus actos; - por ende el procedimiento legal obliga a la víctima a aceptar lo - que ventajosamente "acuerde" darle su victimario, por concepto de - reparación del daño y no como lo establece la ley laboral.

Otra consecuencia social de la víctima, es la incorporación a su trabajo y a las exigencias que reglamenta el Instituto Mexicano del Seguro Social en donde no se contempla el imponderable hecho de tránsito y por tanto la víctima puede caer en estado de indefensión si no reúne los requisitos estatuidos.

CLASIFICACION DE LAS VICTIMAS DEL HECHO DE TRANSITO

Para nuestro estudio victimológico, hemos adecuado la clasificación que desarrolla Mendelshon (147), el cual toma como punto de referencia el grado de culpabilidad de la víctima, por tanto, las víctimas por hechos de tránsito se ubican de la siguiente manera:

VICTIMA INOCENTE: Es aquella que nada ha aportado para que se realice el hecho criminal, siendo totalmente ajena al acto. En la mayoría de estos casos, la víctima del hecho de tránsito no tiene conciencia del ataque que va a sufrir y queda imposibilitada de defensa alguna. Asimismo el agresor no conoce a su víctima y por lo mismo no hay precedente en cuanto a ofensas; estos indicadores nos muestran que estamos tratando a víctimas completamente inocentes.

VICTIMA VOLUNTARIA: Es aquella que participa directamente en el acto criminal o coopera voluntaria o conscientemente en el delito, como sucede en los casos de suicidio o en las carreras de vehículos.

VICTIMA CULPABLE: En esta categoría se señalan a dos tipos de víctimas: la imprudente y la provocatriz. La imprudente es aquella que por su propio descuido, negligencia o insensatez, participa en el hecho de tránsito y es dañada en su integridad física o en su bienes; por ejemplo el conductor que maneja en estado de ebriedad o aquel que sale a carretera sin revisar el estado mecánico de su vehículo y se accidentan; también el que es atropellado por cruzar (147) Cit. por Luis Jiménez de Asúa en Estudios de Derecho Penal y Criminología, Ob. cit. p.260

la calle sin precaución. La víctima provocatriz, es aquella que da lugar a que el ilícito se presente espontáneamente por ejemplo los llamados "toreros viales" que son individuos que a media calle se ponen precisamente a torear a los vehículos y son arrollados.

LA GRAVEDAD DEL PROBLEMA DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL

El análisis de los datos relativos a la víctima del hecho de tránsito en el Distrito Federal, nos muestra múltiples aspectos que pueden considerarse determinantes en la victimogénesis del tema que nos ocupa, como lo que a continuación se ordena:

Expansión de la ciudad, infraestructura vial inadecuada, ubicación de zonas industriales alejadas, inmigración campesina, transporte público insuficiente y obsoleto, explosión demográfica, producción de vehículos indiscriminada, readaptaciones viales de emergencia, falta de continuidad sexenal en los diseños viales, campañas de tránsito efímeras e insustanciales, falta de promoción para otros vehículos que no sean automotores, falta de señalización en calles y avenidas altamente peligrosas para peatones y conductores.

La expansión de la ciudad se inicia desde la llegada de los españoles y desde ese momento, calles y calzadas aumentan y el riesgo de ser víctimas es mayor en la medida en que los vehículos son más veloces y los caminos inadecuados e inseguros.

Se hace mención de la estructura urbana, ubicándola en primer término, porque es un factor que interviene en el proceso de victimización con motivo del tránsito de vehículos, ya que en la medida en que se amplían o son más funcionales los caminos, para vehículos o peatones, son menos las posibilidades de que se presenten hechos de

tránsito.

El trazo urbano implantado por los españoles, que se caracteriza por sus calles y calzadas que partían del centro a la periferia, perduró hasta 1976, año en que se iniciaron las obras relativas a los "ejes viales" que son avenidas de un solo sentido que sin pasar por el Centro, atraviesan la Ciudad de México de norte a sur y de oriente a poniente. Estas obras dieron mayor fluidez al tránsito de vehículos pero aumentó el riesgo de ser víctimas, porque la protección al peatón no es congruente con el riesgo que presentan los susodichos "ejes viales".

La infraestructura vial inadecuada se hizo patente, cuando de la tracción animal se cambió a vehículos de combustión interna, el cual requiere de caminos asfaltados y amplios para el desarrollo de su velocidad. La Ciudad de México no ha podido modernizarse a la par de los países desarrollados, muchas de nuestras calles aún son de tierra, cería o empedradas, de tal suerte, que muchos lugares carecen de la elemental protección tanto para peatones como para conductores. La adecuación que se ha venido haciendo, como los "ejes viales", viaducto y circuito interior, dejan mucho que desear porque la protección no es suficiente, por lo antes expuesto.

A medida que la economía se centró en la gran Metrópoli, se fueron estableciendo zonas industriales alejadas de las colonias habitacionales, teniendo los obreros y empleados que realizar desplazamientos para llegar a sus centros de trabajo, lo cual es un factor más que incide en la victimogénesis vial.

La inmigración campesina, no se hizo esperar al elevarse las posibilidades económicas en la Gran Ciudad de México, lo cual trajo

como consecuencia un considerable incremento en la población ciudadana, en donde los recursos materiales de todo tipo, empezaron a escasear, haciéndose insuficientes los servicios municipales ante la incipiente explosión demográfica que repercutió, en aquel entonces como ahora, en problemas de hacinación y congestionamientos de tránsito y por tanto, de accidentes.

Conforme ha ido avanzando la industrialización de nuestros productos, la Antigua Ciudad de México y sus centros habitacionales se han quedado allí, cerca del Gran Crucero Romano, o sea, en la Plaza Mayor; la necesidad de desplazarse para ir a los centros laborales es el principal pretexto de las compañías automotrices, con anuencia de las autoridades, para producir vehículos indiscriminadamente y venderlos con facilidades para ganar lo más que se pueda, sin prever el daño que se va a causar al no haber planeación entre el diseño urbano y producción automotriz.

Ante este embate, las autoridades tienen que realizar readaptaciones de emergencia, que la mayor de las veces, sólo han traído trastornos en la fluidez vial en lugar de aliviar el problema.

La falta de continuidad sexenal es de todos conocida, como puede apreciarse, entre el sexenio pasado y el que va corriendo hay una gran laguna para lo relacionado con la terminación de los "ejes viales"; se ha dado prioridad a las cuestiones administrativas y sólo se han puesto alguno que otro puente o alambrada de contención en las calzadas más vistas, pero no se ha retomado el plan rector urbano en donde se contemplaba, inclusive la sincronización computarizada de los semáforos, que bien podría aminorar un poco, el problema.

Las campañas de tránsito, las hemos categorizado como efímeras e

insustanciales porque su trascendencia parece ser sólo publicitaria para hacer sentir que algo se hace para evitar la victimización por hechos de tránsito; consideramos que no existe panacea que permita evitar todos los accidentes de tránsito pero las campañas deben hacerse conjuntamente con varias instituciones y autoridades como lo son: educadores, médicos, agentes de seguridad, ingenieros, psicólogos, criminólogos, etc. Como ejemplo podemos citar la campaña que se está realizando en contra del alcoholismo que nos parece inusitada, pero ¿cuánto tiempo va a durar? por qué nada más se promueve por radio? ¿por qué no se estructura un plan para la verdadera erradicación del alcohol y sus adictos?. Creemos que esto es una falacia más con "spots" para crear una imagen; no es posible afectar los intereses de los magnates, líderes de la industria vinatera o automotriz, que son los que más utilidades dejan en la circulación de la riqueza, para el sistema de producción establecido.

La falta de promoción para otro tipo de vehículo que no sea el automotor, es la prueba fehaciente de que no se admiten competencias por insignificantes que estas sean. Es conocido de sobra que los automotores eléctricos son funcionales y eficaces pero, los grandes intereses no permiten que sean puestos en circulación porque esto crearía un colapso económico, ni siquiera permiten que la bicicleta se promueva como vehículo popular.

Por último, queremos señalar que, conociéndose las calles y avenidas donde más hechos de tránsito se han suscitado, lo menos que se podría hacer es poner indicaciones sobre el riesgo existentes y la conducta que debería asumirse para cruzar esa calle en especial.

ESTADISTICA SOBRE CRIMINALIDAD EN HECHOS DE TRANSITO EN MEXICO DISTRICTO FEDERAL.

El análisis general de la víctima del hecho de tránsito, nos obliga a penetrar en los meandros de la estadística para comprender por qué este tipo de infracciones se ha elevado en tal forma, que en el amplio espectro delictual, ocupa el tercer lugar de los delitos que más se cometen.

Por la investigación realizada, se puede destacar que una de las principales causas de mortalidad, en la mayoría de los países del orbe, sobre todo en los más industrializados, es la relativa a los hechos de tránsito.

En el resultado de nuestro análisis, descuellos que la victimización por hechos de tránsito, provoca: un descenso de productividad, tanto del delincuente como de sus víctimas, repercutiendo en sus familias; erogación de salarios para empleados del poder Judicial y depauperización económica.

Considerando que atravesamos por una crisis financiera, se debería prevenir la criminalidad motorizada ya que, la comisión de los delitos de tránsito acarrear la pérdida de una fuente de ingresos al país, creando subempleos, además de fuertes desequilibrios económicos para los participantes en el delito; además la elevada criminalidad por hechos de tránsito, es un factor más que contribuye a la inflación galopante, reduciendo la producción de satisfactores necesarios para la subsistencia de las clases más desprotegidas.

Los datos proporcionados por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, relacionados con los hechos de tránsito en el período que oscila entre 1979 y 1984, revelan los siguientes resultados:

Los cinco años investigados arrojan un total de 181,461 delitos, los cuales corresponden a lesiones y homicidios.

Al delito de lesiones por hechos de tránsito le tocan, del total antes enunciado, 47,715; el delito de homicidio arrojó un resultado de 7,992 víctimas por hechos de tránsito.

Del total de lesionados por hechos de tránsito, existe un promedio de 723 lesionados mensualmente, de los cuales el promedio diario es de 24 personas que sufrieron heridas graves o leves.

Al homicidio por hechos de tránsito le tocan, mensualmente 121 - occisos de los cuales 4 son diarios.

A los datos antes mencionados, debemos agregar a los lesionados y occisos que no se les determinó la causa y es probable, que un gran porcentaje de dicha cantidad pertenezca a la cifra negra de - hechos de tránsito.

Con este resumen analítico, de los datos generales de la victimización en la Ciudad de México Distrito Federal, por hechos de tránsito, nos podemos percatar de las contradicciones que se presentan en las informaciones captadas; la bibliografía especializada nos -- indica que las investigaciones, al respecto, han arrojado un promedio de 19 muertos en un lapso aproximadamente igual al reseñado; el periódico "El Nacional", en 1984, expresó que había 8 capitalinos que morían diario por imprudencia al cruzar las calles.

En el Boletín número 70 del mes de junio de 1985, la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, informó que la Dirección General de Servicios Periciales intervino en 1,221 peritajes derivados de hechos de tránsito, durante el mes de mayo del año - que se indica. De la cifra anterior, señala el Boletín, 1,030 co--

respondieron a choques; 140 gentes resultaron atropelladas; 30 volcaduras de vehículos; 19 choques y atropellos; 2 personas lesionadas al caer del vehículo en marcha. Del número total de hechos de tránsito, en 196 ocasiones los hechos ocurrieron porque los conductores manejaban bajo el influjo del alcohol. El mayor número de intervenciones periciales, continúa diciendo el Boletín, ocurrieron en las siguientes Agencias del Ministerio Público:

La vigésima segunda, con 88 intervenciones; la Décima octava con 87; la Décima con 80; la Décima tercera, con 71 y la Primera, con 68. Los días en que mayor número de accidentes se registraron fueron los sábados y los miércoles; el día menos incidental, el lunes. Las horas en que mayor número de hechos se registraron fueron entre las Cero horas y las dieciseis; las principales causas determinadas fueron: no llevar la debida atención, no respetar las señales de tránsito y exceso de velocidad. Los daños se estimaron en \$298,108,500.00.

El Boletín transcrito explica por sí mismo los datos relativos al mes de mayo de 1985, notándose una desproporción entre los primeros datos mostrados al principio de este análisis y éstos, relativos sólo a un mes. Esta misma observación podrá hacerse en las subsecuentes estadísticas correspondientes al período de 1981 a 1983, conteniendo los Dictámenes solicitados a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, las cuales enumeran las siguientes actividades realizadas: tránsito, valuación criminalística, química, medicina, Ingeniería-Arquitectura, grafoscopia, contabilidad, balística, mecánica, incendios-explosiones, retrato hablado, varios, topografía y traducción.

Analizando los datos de referencia, tenemos que arrojan un total

de 66,333 dictámenes relativos al hecho de tránsito, en los tres años investigados, lo cual indica que el 30% de las actas que se levantan en las Agencias del Ministerio Público, están relacionadas con la problemática de tránsito. Además, se observa que el grado de incidencia de los hechos de tránsito, conserva cierta regularidad anual, como lo indican los porcentajes encontrados que son de: 34.8; 38.7 y 23.4, en los años de 1981, 1982 y 1983, respectivamente. Los meses de mayor incidencia victimal fueron diciembre y marzo.

El análisis sobre la forma en que sucedieron los hechos de tránsito, parte de la siguiente ordenación para su estudio y resumen: choques, atropellos, choques y atropellos, volcaduras, caídas de vehículos, muertes violentas en hechos de tránsito y estado de ebriedad. Los siete aspectos de la clasificación, fueron rigurosamente analizados en el capítulo correspondiente a estadística y la conclusión final arrojó los siguientes indicadores:

- La causa más frecuente de las víctimas del hecho de tránsito es, en primer término el choque y después el atropellamiento.
- El conducir en estado de ebriedad, es una de las causas principales de la victimización vial.
- Todos los días del año se suscitan hechos de tránsito.
- Mensualmente se computa un promedio de hechos de tránsito que va 1,500 a 2,000 víctimas.
- Las defunciones por hechos de tránsito fluctúan entre 150 y 250, mensualmente.
- Diciembre es el mes con mayor número de hechos de tránsito.
- En los tres años estudiados, el promedio de hechos de tránsito - casi no sufrió variación significativa (de 17 a 18 mil hechos de tránsito anuales).

- Los sábados y los domingos, son los días en que ocurren el mayor número de hechos de tránsito, con un promedio aproximado de 55 casos. Los días con menos victimización son el lunes y el jueves.

ACCIDENTES DE TRANSITO COMETIDOS EN ESTADO DE EBRIEDAD

De los tres años investigados, en este aspecto sólo se presentan los relativos a 1982 y 1983 ya que no fueron registrados oficialmente los de 1981.

Al concluir el análisis sobre este importante tópico, se observó que los hechos de tránsito registrados en estado de ebriedad, son más frecuentes en los meses de diciembre y marzo en los días sábados y domingos; con menos hechos de tránsito, están los meses de enero y junio, los días martes y jueves.

ANALISIS DE LOS DATOS ESTADISTICOS DEL SERVICIO MEDICO FORENSE

Los datos estadísticos que arrojó la investigación realizada en el Servicio Médico Forense, tuvieron las siguientes características que se ordenan según la secuencia señalada en los objetivos específicos de esta tesis:

Los expedientes de las defunciones por hechos de tránsito, son una muestra de 2,622 casos acaecidos en el año de 1979, aclarándose que se escogió este período porque era el más completo y reunía las condiciones estadísticas que se necesitan para este tipo de investigaciones.

Una vez señalado lo anterior, mostraremos primeramente la descripción e inmediatamente después, el porcentaje sobre el tópico tratado.

Las 2,622 víctimas por hechos de tránsito, se distribuyeron anualmente de la siguiente manera:

El mes que tuvo el mayor número de defunciones fue el de octubre

con 257 víctimas (9.9%). Agosto se observa como el de menor incidencia con 185 (7.0%).

- El día del mes que sobresale por los hechos de tránsito es el día 21 con 106 víctimas (.04%), el día 14 con 104 (.03%), el día 30 con 100 (.03%). La menor incidencia se registró en los días 26 y 27.
- El día de la semana con un mayor número de occisos es el sábado, con 468 víctimas (17.8%); el martes y el jueves son los que registraron menos muertes (10.8%, ambos).
- La hora en que sucedió el hecho, tiene su más grande incidencia de las 19:00 a las 20:00 horas, con 222 cómputos (8.5%), la menor de las 3:01 a las 4:00 horas (0.6%).
- Según el sexo, la victimización se inclinó por los varones, con 2,012 muertos (76.6%) y las mujeres con 610 (23.4%).
- Según la edad, existe una mayor mortandad de los 20 a los 29 años, con 305 víctimas, aproximadamente (11.5%).
- La escolaridad de los occisos, se estableció en la educación primaria, con un total de 1,248 víctimas (47.7%).
- El estado civil predominante en las defunciones, son los casados con 1,196 víctimas (45.6%).
- La ocupación de las víctimas tiene su mayor expresión entre los empleados con 360 occisos (13.7%).
- La forma en que se realizó el hecho de tránsito, tiene su mayor frecuencia entre los atropellados con 1,893 víctimas (72.2%).
- El tipo de vehículo predominante: el particular, 675 occisos (25.6%).
- El usuario de la vía pública: peatón, 2,289 víctimas (87.3%)
- Servicio de hospital: IMSS, 307 víctimas atendidas (0.20%).
- Oportunidad de la atención médica: 1,501 víctimas (57.2%) recibieron los primeros auxilios en el hospital.

CAUSAS GENERADORAS DE LA VICTIMIZACION DEL HECHO DE TRANSITO

Al analizar los datos relacionados con la temática del presente aspecto, nos encontramos que dentro de las causas generadoras de la victimización del hecho de tránsito, se encuentran las que surgen de los siguientes factores: vehículo, infraestructura vial, conductor y peatón.

El factor vehículo como causa generadora de hechos de tránsito, es muy discutida, dentro de las investigaciones realizadas, ya que se argumenta que es muy pequeña la proporción de accidentes que se producen por fallas mecánicas; pero se indica que las deficiencias que han repercutido en accidentes, son las que se localizan principalmente en los frenos, los neumáticos y la dirección; en segundo término se argumenta que también pueden ocasionar problemas los faros en mal estado, luces traseras no funcionales, cristales en mal estado y clutch en malas condiciones.

Para prevenir y proteger al conductor, se recomienda que el automotor tenga una perfecta distribución de parabrisas para una visibilidad sin obstáculos; los asientos deben ser anatómicos y cómodos; los interruptores eléctricos, de fácil manejo y accesibles; buena visibilidad de los mandos; supresión de aditamentos que se encuentren dentro del vehículo para evitar lesiones con los mismos, en caso de accidentes; supresión de aristas salientes o cortantes de la parte externa del vehículo, con el objeto de disminuir la gravedad de algunas lesiones, en caso de colisión.

Con la finalidad de evitar más accidentes por exceso de velocidad, en otros países, se están imponiendo a los constructores de vehículos, que la velocidad de los mismos no exceda de la legalmente

permitida como máxima.

La gran cantidad de vehículos que se fabrican, han generado cierta anarquía en la organización vial y se han creado problemas de carácter social y ambiental. Son más de dos millones de vehículos los que circulan por las calles del Distrito Federal; si se hiciera un estudio del número de calles o avenidas que se requieren para dar al bergue a tal cantidad de vehículos y los metros cuadrados que requieren para su desarrollo, veríamos que las existentes no son suficientes pero son especulaciones y el tema requeriría de una investigación seria para hacer comparaciones.

Respecto a la infraestructura vial, hemos encontrado que no son sólo los caminos los que influyen en generar situaciones que contribuyan a la victimización sino también el alumbrado, la pavimentación, el trazado de calles, banquetas y camellones; la semaforización, la vigilancia ambulante y fija.

El análisis de estos factores se hace imprescindible, porque se ha visto que el alumbrado público, cuando está en buenas condiciones evita que los conductores tengan contratiempos al desplazarse por las calles, previendo con tiempo las contingencias. Los cambios en la política de ingeniería urbana, han mostrado diversas modalidades en la estructura de los postes y en el color de la luz, en los primeros vemos que no se ha establecido un criterio para determinar -- cual es el tipo de poste ideal para proporcionar el servicio adecuado, porque existen postes de madera, metal y concreto, estos son -- gruesos, delgados; altos medianos y bajos; enterrados y con base estructural; con cables visibles u ocultos. Respecto a la distancia -- entre un poste y otro tampoco se ve que haya un orden, en los came-

llones centrales algunas veces van alternados, otras a distancias - que no van congruentes con los postes ubicados a orillas de banquetas, en fin, la ingeniería urbana no falla, suponemos que existen disposiciones que muestran estas pequeñas diferencias que muchas veces contribuyen a que surja el fenómeno de la victimización. La luz no es la excepción, podemos constatar desde lo alto de un mirador cercano al Distrito Federal, que hay luz blanca, verde, azul, amarilla, sin que haya explicación al respecto; consideramos que se han hecho estudios para poner en servicio la más adecuada iluminación empero, la luz amarilla ha traído como consecuencia que se deslumbren los conductores y por otro lado, conforme pasa el tiempo, la intensidad de todas las luces, sin importar color, va disminuyendo obscureciéndose las zonas antes iluminadas.

por otra parte, podemos decir que gran parte de los hechos de tránsito se suscitan por la defectuosa pavimentación y trazado de las calles; la pavimentación no tiene regla a seguir, algunas veces se utiliza asfalto, otras concreto, adoquín, losas prefabricadas, todo estaría bien si este tipo de construcciones ofreciera seguridad, pero en tiempo de lluvias el piso se desintegra y se hacen hoyos frecuentemente; por otro lado, el peso de los vehículos trepida la mole asfáltica, haciendo que las construcciones contiguas a la calle, se vayan deteriorando o rompiendo los vidrios. Allí no para el asunto, el trazado de las calles debería de tener el declive adecuado para que el agua de lluvias no se encharcara pero en algunos casos no es así y se hacen grandes lagunas que son un gran riesgo para los usuarios.

Si bien es cierto que las antiguas calles se construyeron para los vehículos de esa época y en consecuencia ahora son muy estre-

chas, también lo es, que muchas calles que se han construido actualmente son igual de estrechas o quizá más, como se puede observar en las colonias que se forman anárquicamente, como resultado de alguna invasión, como la colonia Campamento dos de octubre, la Emiliano Zapata, La Héroe de Padierna, La Santa Ursula, etc., que después quedan incorporadas al diseño urbano y acarrear graves consecuencias en la circulación vial.

El complemento de toda calle, son las banquetas, los camellones, pasos y líneas de seguridad para peatones, puentes peatonales; si ésto fuera la regla no habría hechos que lamentar ya que la gente transitaría por donde se le señalara, toda vez que nuestra gente fuera educada, pero ni una ni otra cosa sucede. Muchas calles, que no son las céntricas, están olvidadas de estos implementos viales por considerarse menos riesgosas, pero hoy en día, no hay calle sin riesgo de victimización; los "ejes viales" penetraron a todas las colonias del Distrito Federal hicieron que las zonas habitacionales se incorporaran a la vertiginosa circulación del tránsito de vías rápidas.

La descentralización de los servicios municipales es impostergable; cada Delegación Política debe velar por los intereses de sus colonos para que no se descuiden aspectos tan importantes como la prevención de hechos de tránsito. Hoy en día es difícil saber que es lo que sucede en Delegaciones que están muy alejadas de Tlaxcoaque; la vigilancia ya no es suficiente, toda vez que la agresividad de los conductores es más evidente y los semáforos ya no detienen a los infractores habituales que en pos de ganar unos minutos no respetan las señales y ponen en peligro a similares y peatones.

El factor conductor es decisivo en las causas generadoras del hecho de tránsito porque en él está el prevenir cualquier accidente; desde el aprendizaje se ven los fines, si se es responsable en aprender las reglas de tránsito y las normas de seguridad respectivas se tendrá a un conductor consciente y preparado para cualquier eventualidad que surja, principalmente si está en sus manos dar un amplio margen de error a la contingencia, es decir, aprender a conducir a la defensiva, pensando en las posibles reacciones del conductor infractor.

Los conductores de vehículos de dos ruedas, deben tener una enseñanza especializada, principalmente los motociclistas, porque estos vehículos son los preferidos por la juventud para desfogar su pasión por la velocidad y, la inexperiencia y la potencia del motor, es una dualidad que frecuentemente desemboca en accidente. Es recomendable que el instructor de este tipo de vehículos sea una persona experimentada para que en una pista especial para el caso, muestre los secretos de la conducción al inexperto.

El principio aquel que señala "el hombre conduce como vive" es evidente, cuando aparecen los hechos de tránsito como producto de un arranque de cólera o de agresividad del conductor. L.G. Norman indica que aquellos individuos que tienen una vida familiar inestable o están acostumbrados a insubordinarse a la autoridad, son conductores que van a causar grandes problemas de tránsito. (144) En consecuencia, esta situación podría prevenirse estudiando las características de la personalidad del conductor para detectar los desequilibrios emocionales que son un factor más que incide en los hechos de tránsito.

De las causas que originan los hechos de tránsito, se pueden considerar de mayor importancia a aquellas que afectan directamente al conductor, como lo son: la fatiga, la agudeza visual, los defectos físicos y mentales, el tiempo de reacción y la predisposición a los accidentes. Como ya se explicó en párrafos anteriores, la fatiga puede ser causante de que se produzca un hecho de tránsito por ende, es de vital importancia tratar de evitar una fatiga profunda y se recomienda traer un tanqucito de oxígeno en el vehículo para purificar la sangre de las impurezas producidas por el "smog" que aunado con el cansancio, producen una fatiga riesgosa.

La agudeza visual es importante para evitar accidentes, de allí que el reglamento de tránsito exija un examen visual para protección propia y de los demás.

Los defectos físicos o mentales es lógico que repercutan en la estabilidad del conductor, por lo que una persona coja, lisiada, --tuerta manca o enajenada, es potencialmente un infractor pues en --cualquier momento puede tener una falla en la conducción y producir el accidente.

Asimismo, los choferes con enfermedades crónicas, pueden contribuir a aumentar la victimización ya que pueden tener una pérdida del conocimiento repentina o en su defecto, disminuir su capacidad de concentración o coordinación repercutiendo en el descontrol de la conducción. La epilepsia, la diabetes mellitus y las enfermedades cardiovasculares, son los males que mayormente han causado problemas a los conductores responsables de hechos de tránsito.

Las medicinas que contrarrestan los efectos de las enfermedades mencionadas, son también un peligro cuando el conductor las ingiere,

por influir desfavorablemente sobre la capacidad de reacción al -- caer en un sopor difícil de superar.

La predisposición a los accidentes no ha sido comprobada, pero si el hombre conduce como vive y si vive siempre en el peligro, su manera de conducir se presentará temeraria, azarosa y vertiginosa - por tanto, será un peligro para los usuarios de la vía pública pues siempre existirá una predisposición hacia el peligro y por lo mismo hacia los accidentes.

La estadística nos muestra que los conductores se encuentran en segundo lugar, en la escala de las víctimas por hechos de tránsito siendo el más victimizado el sexo masculino con una edad que fluctúa entre los 20 y 29 años.

Se ha demostrado que la ansiedad precipita en cierto sentido, - la conducta agresiva de los conductores y, manejando en ese estado, existe mayor posibilidad de que ocurran accidentes.

Se ha observado, que los conductores que tienen mayor conocimiento sobre la mecánica de sus vehículos, son menos peligrosos al conducir; pero en relación con la destreza y la precisión podemos decir que no son en sí mismo indicadores de conducir bien y sin peligro.

Los estudios realizados sobre la conducta de los conductores, - han arrojado resultados indicando que algunos utilizan sus vehículos para compensar o expresar sus deficiencias psicológicas o fisiológicas.

Los conductores que manejan en estado de ebriedad, hoy por hoy - han sido una amenaza social, toda vez que ponen en peligro su vida y la de los transeúntes que desafortunadamente pululen por donde -- circula el delincuente potencial.

Los futuros conductores deberían aprender, además de lo necesario para manejar, cuales son sus derechos y obligaciones en caso de causar un hecho de tránsito para que en esa forma, la conducta que observen, sea la adecuada desde el punto de vista legal y moral.

La información sobre la conducción, debe ser un derecho del usuario de la vía pública para normar su conducta y enterarse de las políticas viales que se determinan. Los meses peligrosos como diciembre y septiembre deben reforzarse de publicidad para prevenir los hechos de tránsito en estado de ebriedad; los sábados y domingos que estadísticamente se muestran como días funestos, deberían tener una mayor vigilancia de pie y motorizada para contrarrestar la anarquía vial que suele desatarse en esos días; las horas peligrosas, por el grado de victimización de trabajadores, que entran o salen de sus empleos, podrían prevenirse si se formaran brigadas viales, integradas por los mismos trabajadores, como se hace en las escuelas.

Las causas que se señalan estadísticamente, como generadoras de la victimización por hechos de tránsito, atribuibles al conductor, son las siguientes: Falta de precaución en general, exceso de velocidad, manejar en estado de ebriedad, mal estado del vehículo, no obedecer las señales, no circular a la derecha, rebasar sin precaución, dormirse conduciendo, no disminuir la velocidad en cruce, no respetar la preferencia de paso, no estar en pleno uso de las facultades físicas o mentales.

Por último exponemos, que la victimización tiene su grado más pronunciado, en las siguientes causas que han sido motivo de defunción: atropellados, choques, volcaduras, caídas de vehículos en movimiento y prensados.

Las causas generadoras de la victimización por hechos de tránsito atribuibles al peatón, son las relacionadas con la falta de precaución al cruzar las calles, andar en estado de ebriedad, no respetar las señales, no cruzar las avenidas por los corredores de seguridad o por los puentes peatonales y deambular por las calles estando enfermo o bajo el efecto de alguna droga.

La prevención de los hechos de tránsito, es un problema de educación que bien puede instituirse, a partir de los primeros grados de enseñanza para que los niños se vayan concientizando de la infraestructura vial y los riesgos que se corren cuando no se tiene precaución o no se respetan las señales de tránsito.

A los peatones adultos, se les puede concientizar del problema de la victimización, por medio de carteles que les orienten cómo prevenir los accidentes de tránsito; La secretaría de Protección y Vialidad debe de contribuir más activamente editando códigos de seguridad vial para repartirlos entre los usuarios de la vía pública, asimismo intensificar la propaganda de "días sin accidentes" en temporadas de vacaciones, "Navidad" o "Semana Santa".

4.3 SITUACION JURIDICA DE LA VICTIMA POSTERIOR AL HECHO DE TRANSITO

El análisis jurídico de la víctima, posterior al hecho de tránsito se presentará de acuerdo a la secuencia que se muestra en el capitulado, el cual está ordenado de la siguiente manera:

Análisis jurídico de la situación de la víctima del hecho de tránsito, reglamentación de los delitos culposos en el Código Penal del Distrito Federal, la víctima del hecho de tránsito frente al Derecho Procesal Penal, Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal y Reglamento de los Tribunales Calificadores.

Del análisis jurídico de la víctima, destacamos por su relevancia los artículos 8o. y 21 constitucionales, por contener la esencia fundamental que garantiza la protección de las víctimas u ofendidos, ya que están relacionados con el derecho de petición y a la atribución del Ministerio Público de perseguir los delitos, respectivamente.

En el caso de las víctimas del hecho de tránsito, el derecho de petición consiste en exigir la reparación del daño ocasionado por el conductor, al Agente del Ministerio Público que es el representante social.

El artículo 21 constitucional, señala específicamente, que es competencia del Ministerio Público perseguir los delitos; por tanto los delitos del hecho de tránsito se perseguirán tomando en cuenta la gravedad de la imprudencia y tomando en consideración las circunstancias generales y especiales señaladas en los artículos 52 y 60, respectivamente, promoviéndose con una querrela o de oficio, según sea la calificación de la gravedad del hecho.

Los delitos de imprudencia se sancionan con prisión de tres días a cinco años y suspensión, hasta de dos años, o privación definitiva

de derechos para ejercer profesión u oficio. Esta sanción es regulada por el Juez, atendiendo a la gravedad de la imprudencia, aplicándose a todos los delitos de tal naturaleza incluyendo lesiones, cualquiera que sea su gravedad, y homicidios. El conductor de un vehículo que haya tenido un percance del cual resultaron víctimas, podrá obtener su libertad, depositando la sanción, en la Delegación del Ministerio Público correspondiente; dicha cantidad se le devolverá siempre y cuando no sea consignado.

Respecto a la reparación del daño proveniente del delito por motivo de tránsito, tiene el carácter de pena pública cuando es reclamable al delincuente y sólo puede ser exigida por el Agente del Ministerio Público y no por la víctima, porque, esta última, no es parte en el proceso, a no ser que se constituya como coadyuvante de aquél.

Es en la averiguación previa, donde el Agente del Ministerio Público va a realizar un conjunto de actos encaminados a determinar, si los hechos de que ha tomado conocimiento, constituyen un delito y quiénes son sus probables autores, para que, dado el caso, pueda provocar la jurisdicción a través del ejercicio de la acción penal.

La relación jurídica procesal, surge cuando el Agente del Ministerio Público pone a disposición de un Juez, la averiguación previa, la cual se desenvuelve entre el Juez, el Agente del Ministerio Público y el procesado, que son conocidos como sujetos de la relación procesal principal.

La relación accesoria o secundaria, que es contingente, está representada por la víctima cuando reclama el resarcimiento del daño, particularmente cuando se exige a un tercero. Legalmente, la ley se

hala que la víctima puede constituirse como coadyuvante del Ministerio Público, como se ha señalado, lo cual significa que va poder influir o intervenir en la relación principal, no de manera directa, pero si activamente para aportar pruebas tendientes a exigir el resarcimiento del daño.

En relación con el daño a las víctimas por el hecho de tránsito, éste, se puede decir, es de carácter físico por lesiones o de carácter material por el deterioro o alteración del vehículo con el que se perpetró la infracción.

El daño por lesiones cometidas por imprudencia en el tránsito de Vehículos, se bifurca su reparación hacia dos polos: los que se reclaman por querrela y los que se persiguen por denuncia. Los daños que se persiguen por querrela son por lesiones que se infirieron a la víctima que no ponen en peligro su vida y están encuadradas en los artículos 289 y 290, respectivamente, del Código Penal. Las que se persiguen por denuncia o de oficio, son por daños físicos que ponen en peligro la vida o afectan total o parcialmente el organismo humano y están encuadradas en los artículos 291, 292 y 293, respectivamente, del ordenamiento represivo.

En la victimización por hechos de tránsito, los obligados a resarcir el daño son, en primer lugar, el responsable del delito, es decir, el conductor cuando es propietario del vehículo, si el responsable del delito no es el propietario, se estará a lo establecido por el artículo 32 del Código Penal que indica que el propietario responderá subsidiariamente, según el caso.

Un problema a resolver, es la reparación del daño causado a los familiares de la víctima del hecho de tránsito que fallece, dejando sin protección económica a los que dependían de él. La ley no se

ñala concretamente quien es la persona que puede reclamar la reparación del daño en estos casos. En la práctica es frecuente que el presunto responsable no indemnice a los familiares del occiso.

El incidente de reparación de daño exigible a persona distinta - del inculpado, consiste como su nombre lo indica, en pedir la reparación del daño, no al sujeto activo del delito, sino a alguna de las personas que el artículo 32 del Código Punitivo señala. Este incidente no se encuentra reglamentado en igual forma en el Código Federal y en el del Distrito. En el primero, el incidente puede promoverse antes de que se pronuncie sentencia irrevocable en el proceso y se ventila en los términos que el Código Federal de Procedimientos Civiles fija para los juicios sumarios. En el Código del Distrito, el incidente debe promoverse antes de que se declare cerrada la instrucción y su trámite consiste en la presentación de un escrito en los que se expresan los hechos originadores del daño, el monto de éste y los conceptos por los que se procede. De este escrito y de los documentos que lo acompañan, se da vista a la parte a quien se exige la reparación por un plazo de tres días, transcurrido el cual se abre el incidente a prueba, por el término de quince días. Después de lo anterior y en caso de que no comparezca la persona a quien se exige la reparación del daño, el Juez dentro de tres días, cita a una audiencia verbal, en la que las partes exponen lo que estiman pertinente. Tanto en materia federal como en lo que corresponde a los delitos del orden común, el incidente se resuelve en la sentencia que se dicta en el proceso.

ANALISIS DE LOS DELITOS CULPOSOS DEL CODIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL.

El análisis normativo, de los delitos culposos establecidos en el Código Penal del Distrito Federal, se mostrará iniciando su estudio por artículos, los cuales estarán ordenados de la siguiente manera: 8o. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 51, 52, 53, 60, 61, 62, 76, 82, - 91, 92, 93, 171, 289, 290, 291, 292, y 293.

Los delitos culposos, en donde encuadran los hechos de tránsito, tienen su base en el artículo 8o. del Código Penal, el cual establece que los delitos pueden ser intencionales o no intencionales o de imprudencia (con la última reforma se agregó el delito preterintencional).

Los elementos del delito de imprudencia son:

- 1.- Un daño tipificado como delito
- 2.- Existencia de un estado subjetivo de imprudencia, que se traduce al exterior en acciones u omisiones imprevisoras, negligentes, - imperitas, irreflexivas o de falta de cuidado.
- 3.- Relación de causalidad entre el estado imprudente y el daño final.

El delito de imprudencia no puede imputarse cuando sólo se presenten pruebas del daño o del acto u omisión culposos porque es necesario establecer la relación causal que determinará si pudo prevenirse o evitarse el delito. Por ejemplo si una persona que desea suicidarse, se arroja intempestivamente bajo las ruedas de un vehículo en movimiento y es arrollado, efectivamente podrá presentarse el daño causado pero no habrá una relación causal con las lesiones inferidas a la víctima, existiendo excluyente de responsabilidad.

En relación con el instrumento del delito, en el caso de los hechos de tránsito, no procede el decomiso del vehículo porque el im-

prudente no lo utilizó voluntariamente con una finalidad ilícita, además los delitos de imprudencia tienen reglas peculiares de penalidad, las cuales no comprenden la pérdida.

El artículo 29 del Código Punitivo, especifica que la sanción pecuniaria comprende la multa y la reparación del daño; conforme a este artículo, vemos que se sigue un sistema híbrido, en cuanto a la naturaleza que debe tener la reparación del daño al considerarse también como responsabilidad civil, cuando es exigible a terceras personas, en los términos del artículo 32 del propio ordenamiento represivo y, supletoriamente, el 1913 y relativos del Código Civil.

En la práctica, se ha observado que la regulación del procedimiento para reclamar dicha responsabilidad civil, permanece ligada al delito y a la declaratoria de responsabilidad hasta que en el procedimiento penal respectivo, se declara previamente que éste existe, en ese entonces puede reclamarse ante la jurisdicción civil competente, en caso de no haberse hecho ante el tribunal Penal. En los delitos de hechos de tránsito, se ha visto que la víctima, ante las alternativas que se le presentan, es frecuentemente burlada en cuanto a su derecho al pago de la reparación del daño, ya que, primeramente en el proceso penal, debe haber una sentencia de condena al pago de dicha reparación.

Acoge el Código Penal vigente, en su artículo 30 fracción II, lo relativo al pago de la indemnización del daño material y moral causada a la víctima del delito o a su familia, en el caso que nos ocupa, no se cuenta con ningún reglamento o disposición legal complementaria, en que pueda basarse el Juez para tasar el importe o extensión del daño moral causado y se deja a la subjetividad este derecho en perjuicio de la víctima.

Siguiendo el análisis de los delitos culposos, brevemente tocaremos el relacionado con el artículo 31 que especifica en su último párrafo lo referente a la garantía que debe existir para el pago de la reparación del daño toda vez que indica que el Ejecutivo de la Unión reglamentará, sin perjuicio de la resolución que se dicte por la autoridad judicial, la forma en que, administrativamente, deba garantizarse mediante seguro especial dicha reparación. En efecto, el Reglamento de Tránsito incluyó esta disposición en el artículo 7o. inciso IV que versa sobre los requisitos necesarios para registrar los vehículos; dicha disposición abarca únicamente la responsabilidad civil por accidentes en que participe el vehículo, durante la vigencia del registro.

Por otra parte, el último párrafo del artículo 35 del Código Punitivo, terminantemente establece que los depósitos que garantizan la libertad caucional, deberán aplicarse al pago de la sanción pecuniaria, en los casos que el inculpado se sustraiga a la acción de la justicia. Esta disposición dá pábulo a que se formara un fondo común con el importe de las garantías recabadas para indemnizar a las víctimas del hecho de tránsito puesto que existe el precedente en el Código Penal del Estado de México en la llamada "Ley sobre auxilio a las víctimas del delito".

Respecto de las sanciones del Código Penal, señaladas en los artículos 51 y 52, es inoperante en los delitos que se cometen por motivos de tránsito pues las sanciones pecuniarias han sido establecidas en Acuerdos y Circulares emitidos por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, en donde se dan amplias garantías a los presuntos responsables de los delitos de imprudencia

y se observa a todas luces, que tal disposición es injusta e ilegal al no exigirse como condición, para el otorgamiento de la libertad provisional, la garantía de la reparación del daño conforme a las cuotas que para el efecto señala la Ley Federal del Trabajo, pues esta ley es el punto de partida para tasar los bienes relativos al hombre, cuando es dañada su integridad física o moral.

En el Código Represivo, los artículos 60, 61 y 62, relativos a la aplicación de sanciones por delitos de imprudencia, nada creemos que hay que agregar ya que en párrafos precedentes, vimos que las sanciones se establecen en Acuerdos y Circulares giradas por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, empero cabe señalar que el prudente arbitrio del Juez para calificar la gravedad de los hechos de tránsito es subjetiva pero podría subsanarse tal situación si se tomara como punto de referencia la Ley Federal del Trabajo, que como ya señalamos, podría ser la idónea para estos casos.

La querrela por daños en propiedad ajena, por motivo del tránsito de vehículos, cualquiera que sea su valor, se resuelve económicamente en base al salario mínimo general pero las lesiones no tienen medida para ser sancionadas y bien podría tomarse como base lo que indica el artículo 1915 del Código Civil, respecto a la reparación del daño.

El artículo 91 del Código Represivo, hace hincapié de la muerte del delincuente y la permanencia de la reparación del daño, la cual no opera cuando el procesado muere sin habersele dictado sentencia motivo por el cual, como ya vimos, no es posible decretarla o demandarla en la jurisdicción civil competente.

Cabe señalar en este análisis, que se hace caso omiso de la muer

te de la víctima para efecto del resarcimiento del daño. De aquí la necesidad de legislar exclusivamente para este tipo de delitos imprudenciales.

El perdón del ofendido, estipulado en el artículo 93, del Código Sustantivo, en los delitos del hecho de tránsito perseguidos por que rella, son frecuentes, debido a los arreglos económicos que transan las partes involucradas, con la anuencia del Agente del Ministerio Público al cual, se le agradecen los favores gratificadamente después de elaborar el acta de improcedencia y de ser firmada por los intervinientes.

En relación a los artículos 171 y 172 del Código Punitivo, que especifican, el primero multa, sanción y cancelación de la licencia por reincidir en la conducción por exceso de velocidad o por conducir ebrio o bajo el influjo de drogas enervantes; el segundo señala que los daños causados por cualquier vehículo de motor o maquinaria se le aplicarán las sanciones por el delito que resulte además de suspender o cancelar la licencia, según el caso. En estos preceptos, se señalan concretamente que el conducir ebrio y con exceso de velocidad además de violar alguna disposición del reglamento de tránsito comete el delito de ataques a las vías de comunicación, el cual se sanciona con seis meses de prisión, multa y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia para manejar.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducir, por infringir el Reglamento de Tránsito, por dos o más veces, no sabemos como se podría hacer efectiva ya que existe anarquía en el control de infracciones, pues éstas, pueden ser pagadas o no y por lo mismo se infiere que no se lleva un expediente individual de conductores,

porque de ser así se citaría a los infractores reincidentes para -- hacer funcionar el dispositivo indicado en la norma que sanciona con cancelación o suspensión.

En los delitos por motivo del tránsito de vehículos, las lesiones tipificadas en los artículos del Código Penal, que van del 288 al 293, deben tener cierta exclusividad para cuantificar el daño y su correspondiente resarcimiento y bien podría adecuarse la tabla de valuaciones de incapacidades que señala el artículo 514 de la Ley Federal del Trabajo.

ANÁLISIS DE LA VÍCTIMA DEL HECHO DE TRÁNSITO FRENTE AL DERECHO PROCESAL PENAL.

Del análisis realizado, en base al Código de Procedimientos Penales, se puede expresar, que se hace necesario crear un procedimiento específico para la aplicación de la pena con motivo del tránsito de vehículos ya que dichos delitos suelen revestir diversos matices no comunes a otros delitos, pero esto no obsta para no analizar lo legislado e iniciaremos señalando que las garantías que se ofrecen a las víctimas por hechos de tránsito, se sintetizan en las siguientes: la víctima tiene personalidad procesal sólo para reclamar la responsabilidad civil, exigible a terceras personas y el derecho de pedir el aseguramiento precautorio de bienes que garanticen la reparación del daño, por último, la víctima podrá ser estudiada psicosomática y socialmente para efectos de individualización de la pena.

Como puede verse son relativamente pocas las garantías para la víctima del hecho de tránsito, aparte de que la primera de las enunciadas, es prácticamente una acción que no se lleva a cabo cuando

la víctima fallece o queda muy lesionada.

Es relativamente poco lo que podemos analizar del Código de Procedimientos Penales con relación al hecho de tránsito y por la experiencia que me tocó vivir al realizar mi servicio social y las disposiciones administrativas giradas en Acuerdos y Circulares, sintetizamos el procedimiento procesal para los hechos de tránsito, el cual es el siguiente:

1o. El Agente del Ministerio Público conoce del hecho delictuoso y determina el examen médico para las partes intervinientes para que dictaminen su estado psicofisiológico.

2o. Cuando existe detenido, el Agente del Ministerio Público no procede a la detención del presunto responsable, cuando éste reúne los requisitos para otorgarle la libertad bajo caución.

3o. El Agente del Ministerio Público previene al caucionado para comparecer ante él o ante el Juez a quien se consigne la averiguación previa.

4o. La garantía se cancela y se devuelve, si se decide el no ejercicio de la acción penal.

5o. La reparación del daño exigida a terceros, se promueve ante el Juez o Tribunal que conoce de la acción penal.

6o. La responsabilidad civil por reparación del daño, no podrá declararse sino a instancia de la parte ofendida, contra las personas que determina el Código Penal.

7o. El incidente sobre responsabilidad civil, se hará en los términos prevenidos en el Código de Procedimientos Civiles.

8o. La Tesorería del Distrito Federal, recaba las multas y distribuye el importe que señala el artículo 35 de Código Penal.

9o. Si la víctima renuncia a la reparación del daño, el importe

de ésta se aplicará al Estado.

10o. Si no se alcanzan a pagar los daños causados, se darán plazos al deudor para que termine de liquidar el resarcimiento.

ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL Y DE LOS TRIBUNALES CALIFICADORES

Para analizar el Reglamento de Tránsito y el de los Tribunales - Calificadores del Distrito Federal, hemos clasificado el total de los artículos, por cada uno de los aspectos en que se subdividen - dichos reglamentos, para saber a que aspecto se le da mayor importan- cia y poder hacer correlaciones con el tema, motivo de nuestra tesis. El análisis estructural del Reglamento de Tránsito del Distrito Fe- deral, lo realizamos cuantificando sus artículos que son 234 subdi- vididos como sigue:

Cuatro artículos para generalidades, uno para la clasificación de los vehículos, dieciocho relativos al registro de vehículos, treinta y seis concernientes al equipo que debe traer un vehículo, quince sobre licencias y permisos, sesenta y siete sobre requisitos de la circulación, seis sobre peatones, dieciseis sobre vehículos de carga, nueve sobre señales y dispositivos para el control de tránsito, ca- torce sobre los sitios de vehículos de servicio público, cinco sobre las estaciones terminales de autobuses urbanos, tres sobre los acci- dentes de tránsito, quince sobre los controles y procedimientos y - veinte sobre las sanciones; hacemos mención de cuatro artículos tran- sitorios porque el artículo cuarto trata de la póliza de seguro so- bre vehículo.

Como puede observarse, el mayor peso reglamentario se centra en los requisitos para la circulación de vehículos, en segundo término

lo relativo al equipo de vehículos, en tercer lugar, las sanciones y en los últimos lugares lo relacionado con los peatones y los accidentes de tránsito.

Si bien es cierto que los requisitos para la buena circulación de los vehículos son necesarios para la prevención de accidentes, también lo es, que mientras no se eduque desde la infancia para observar actitudes positivas, como peatón o como conductor, no se cumplirá con ningún reglamento.

El capítulo sexto, relativo a la circulación de vehículos, señala la conducta que debe asumir el conductor al manejar, dichas indicaciones giran alrededor del buen estado del vehículo, de prohibiciones y sanciones en que se incurre si se violan las disposiciones al respecto; trata también del comportamiento que debe asumirse al circular por las calles, tanto los particulares como los que prestan servicios públicos; en este rubro cabe hacer mención que no basta que el conductor acate todas las disposiciones para prevenir los accidentes, sino que es indispensable que la infraestructura vial se encuentre en buenas condiciones para su funcionamiento, es decir -- que haya vigilancia, que operen los semáforos correctamente, que los peatones transiten por donde está indicado, que las señales sean suficientes, en síntesis, es importante que el ordenamiento de tránsito exprese todas las restricciones y sanciones en que se incurre, porque lo que no está prohibido está permitido, pero también lo es, que los factores complementarios para su cabal observancia, estén en condiciones de participar para poder prevenir las contingencias.

No es posible un cumplimiento estricto, cuando no tenemos los suficientes transportes urbanos y el reglamento exige que no vayan

pasajeros parados; cómo puede evitarse que los mendigos, cantantes, payasos y toda laya de pedigüños deambulen en los transportes colectivos y corran peligro por la forma en que suben y bajan; cómo detener a los conductores que se exceden en la velocidad permitida si la mayoría de los velocímetros pueden registrar altas velocidades, cómo hacer que no se maneje en estado de ebriedad si la propaganda inunda de alcohol los hogares sin respetar sexo ni edades; cómo respetar a los conductores de vehículos, de dos o tres ruedas, si no existe carril para ellos, en fin, los requisitos para circular están escritos pero su cumplimiento está supeditado al grado de conciencia que posean los usuarios de la vía pública y esa concientización no se hace sola, se adquiere paulatinamente, a través de ejemplos edificantes, ilustraciones, propaganda, de una educación planeada que prepare a las nuevas generaciones a observar, con actitudes positivas, el avance tecnológico que les vaya tocando presenciar.

Siguiendo el análisis de los artículos, según la importancia que por número tienen en el Reglamento de Tránsito, nos corresponde examinar lo relacionado con el equipo de los vehículos. Como expresamos anteriormente, un reglamento debe señalar todo lo indispensable para un buen funcionamiento y en este caso no se presenta la excepción, el capítulo IV, señala cómo deben estar provistos los vehículos, en cuanto a sistemas y estructuras, para su buen funcionamiento y seguridad. Se mencionan luces, neumáticos, frenos, parabrisas y aditamentos que son necesarios para vehículos de dos, tres y cuatro ruedas, trolebuses y tranvías; asimismo se señalan requisitos y prohibiciones al respecto. El artículo 58 del propio ordenamiento de tránsito, indica que el Departamento del Distrito Federal, efectua

rá, periódicamente, revista de los vehículos, públicos y privados, con objeto de verificar si tienen el equipo y cumplen con los requisitos especificados, advirtiéndose que de no ser así, se procede a la cancelación del registro.

De lo anterior expresado, se ve que rara vez se ha dispuesto que se pase revista a los vehículos, a sabiendas que la teoría señala la conveniencia de que cada seis meses se haga una revisión; suponemos que una disposición de esta envergadura, en el Distrito Federal costaría mucho dinero, porque son más de dos millones de automotores los circulantes.

El Reglamento de Tránsito, expone en el capítulo XII lo relativo a las sanciones en veinte artículos; las sanciones en su mayoría son de carácter económico y fluctúan de quinientos a cincuenta pesos, - existiendo sólo una excepción, la cual se expresa como sanción especial y es la relacionada con los conductores que manejan en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes; la pena es arresto hasta por treinta y seis horas, en este caso.

La regla para la aplicación de la sanción pecuniaria, establecida en el artículo 29 del Código Penal, señala que la sanción pecuniaria comprende la multa y la reparación del daño; la multa consiste en el pago de una suma de dinero al Estado que se fijará por días multa, los cuales no podrán exceder de quinientos. El día multa equivale a un día de salario. Cuando se imponga multa en pesos, la conversión respectiva se hará tomando en cuenta el máximo de la multa fijada por la ley, con las correspondientes que a continuación se indican: cuando el máximo sea de quinientos pesos; por un día multa; si excede de esta cantidad pero no de diez mil; entre dos y veinte

días multa; si es superior a diez mil pesos pero no pasa de cien mil: de veintiuno a doscientos días multa; y si excede de cien mil pesos: entre doscientos uno y quinientos días multa, y cuando se establezca la multa sobre la base de días de salario mínimo, se convertirá a razón de un día de salario por un día multa.

En este renglón de sanciones, se observa que toda violación al Reglamento de Tránsito se paga con dinero, desde conducir sin licencia hasta abandonar a la víctima en el lugar del accidente, inclusive el circular con exceso de velocidad; con estas disposiciones nos percatamos que no se persigue desalentar la victimización sino al contrario los delitos refuerzan la economía del Estado.

Se establecen dieciocho artículos para reglamentar lo referente al registro de vehículos, de ellos destaca por su importancia el artículo 7o. que establece en la fracción IV la presentación de una póliza sobre vehículos que cubra la responsabilidad civil por accidentes durante la vigencia del registro. Como puede apreciarse, el artículo 31 del Código Penal, queda reducido a la presentación de una póliza de seguro sobre vehículos y no el seguro especial que -- debe garantizar la reparación del daño causado a la víctima del hecho de tránsito. Al respecto el artículo IV de transitorios de este Reglamento de Tránsito establece, que es la Comisión Consultiva de Tránsito y Transporte la que debe proponer al C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, las características propias del seguro a que se refiere el artículo 7o. del propio ordenamiento de Tránsito, pero han pasado nueve años desde que se publicó este Reglamento (28 de julio de 1976) y no se exige como requisito indispensable para conducir.

Pasando al aspecto de señales y dispositivos para el control del tránsito, observamos que no es posible suplir la vigilancia humana por ningún concepto, toda vez que no existe una educación vial entre los usuarios de la vía pública.

Si bien es cierto que los semáforos, las señales y zonas peatonales para cruzar las calles, coadyuvan a disciplinar el torrente vial también lo es que cuando no hay fluido eléctrico ni agente de tránsito, la disciplina existente se vuelve un caos. En forma reiterativa hemos venido exponiendo, que es necesaria la descentralización de los servicios municipales porque de no ser así, el servicio de agentes de tránsito no podrá atender las diferentes zonas álgidas de las Delegaciones Políticas de la Ciudad de México.

Respecto a las licencias y permisos, saltá a la vista que las prohibiciones, como ya se ha expresado, sólo son parte del proceso económico-coactivo y no para prevenir las contingencias que pueden desembocar en hechos de tránsito.

Si bien es cierto que los requisitos para los particulares tienen menos exigencias, también lo es, que las consecuencias son de mayor dimensión, como se puede observar en las estadísticas de delitos de tránsito cometidos por particulares. Bien podría generalizarse, que los mismos requisitos para conductores de servicio público fueran para los particulares, adecuando la disposición al caso.

Quince artículos requisitan el aspecto referido a controles y procedimientos, congruente con estas disposiciones el artículo 200 del Reglamento de tránsito, en el inciso "f" se señala que puede haber el control que se juzgue conveniente y este podría ser por medio de máquinas computadoras, como las que se usan en la Tesorería

del Departamento del Distrito Federal. Este tipo de control, permitiría tener administrativa y estadísticamente resuelto el problema de infractores y de victimización porque se manejarían los datos más significativos para atacar las causas generadoras de los hechos de tránsito.

Se menciona enfáticamente, que los agentes de tránsito, deberán de prevenir, por todos los medios disponibles, los accidentes de tránsito y evitar que se cause o incremente un daño a personas o propiedades. Se pide a los Agentes que velen por la seguridad de los peatones siendo corteses con ellos. Esta regla es meramente una exhortativa de comportamiento social mas que una disposición, toda vez que los peatones se cuidan solos y la seguridad de los mismos depende de la disciplina adquirida en casa o en la escuela, no en el momento mismo en que cruza una calle. La prevención de accidentes compete planearla a la Secretaría de Protección y Vialidad coordinando esfuerzos con otras autoridades y especialistas con actividades permanentes y bien organizadas.

La experiencia que nos dejó el terremoto sucedido el día 19 de septiembre del año en curso, es una muestra de la falta de preparación para poder organizarnos en este tipo de siniestros. Se carece de principios elementales de comportamiento tanto de conductores como de peatones; los primeros dieron muestra de falta de control e iniciativa propia para solucionar los congestionamientos que se produjeron por no funcionar los semáforos, los segundos sin precauciones y en desbandada; después del sismo también se demostró una carencia absoluta de disciplina y de solidaridad vial, al no respetarse las disposiciones relativas a las zonas de desastre.

Con toda intención, dejamos para esta última parte, lo relacionado con los cinco artículos que se refieren a los peatones y los tres concernientes a accidentes de tránsito.

En relación a los requisitos que deben observar los peatones para circular, consideramos que no es en el Reglamento de Tránsito donde deben de estar expresados, sino en un Código de Tránsito para el peatón ya que así se recibiría el mensaje y se trataría de acatarlo, pero escritos en un reglamento dirigido a conductores es letra muerta.

Hemos venido comentando, que es necesaria la cooperación de todos los usuarios de la vía pública para prevenir los accidentes; pero podemos ver objetivamente, que es el peatón la parte más olvidada y desprotegida del binomio criminal. Es necesario que se eduque al peatón para que observe una conducta adecuada cuando circule por la vía pública, esa educación debe ser permanente y constante, no basta que esté escrita en un reglamento, se requiere la participación de todos los medios de difusión y de un programa conjugado de campañas pedagógicas y de educación vial práctica, no verbal, es decir, que en la misma calle se ejemplifique cual debe ser el comportamiento peatonal en determinadas circunstancias, como hacen las azafatas en los aviones.

Los tres artículos referidos a los accidentes de tránsito, nos muestran, en primer término, la parte más civilizada del hecho de tránsito, es decir, el comportamiento de un conductor que no se da a la fuga y se somete a la autoridad por motu proprio; pero de aquel que victimiza y emprende la retirada, no se especifica cual debe ser la actitud del agente de tránsito o de las personas que puedan impedir la fuga o detener al responsable del delito.

Sería muy pertinente, informar por los conductos adecuados, cuales son las sanciones a los infractores de tránsito para que los usuarios de la vía pública estén conscientes de las penas a que se hace merecedor en caso de cometer un delito y también, por qué no, darle a - conocer cuales son los derechos del infractor para evitar ser sorprendido por las autoridades.

REGLAMENTO DE LOS TRIBUNALES CALIFICADORES DEL DISTRITO FEDERAL

Siete son los artículos principales que rigen el procedimiento de las faltas administrativas de tránsito, tratadas en los Tribunales Calificadores del Distrito Federal. El artículo 30 del Reglamento - del Tribunal Calificador señala las faltas de tránsito que conocerán los jueces las cuales se circunscriben a reclamaciones por multas levantadas presentadas dentro del término de 15 días, cuando se causen daños a terceros o a bienes del Departamento del Distrito Federal o cuando no haya dirimido su problema de tránsito con la contraparte y sea presentado ante el Juez, por el policía de tránsito.

El procedimiento a seguir es, en primer término, la presentación de las partes para ser escuchada la queja o inconformidad, compareciendo el agente de tránsito que haya levantado el acta de infracción; recepción de pruebas que se ofrezcan, si es necesario, el perito de tránsito emitirá su dictamen y de inmediato el Juez Calificador, pronunciará su resolución.

En los casos de conducción en estado de ebriedad, bajo el influjo de drogas enervantes o en condiciones físicas o mentales deficientes el Juez ordenará se practique examen médico, oirá al infractor en su defensa, recibirá pruebas y dictará la resolución que corresponda. Por último, cabe mencionar que existe cierta ambigüedad en el capítulo tercero por tener disposiciones comunes con diferente aplicación.

C O N C L U S I O N E S

1.- En materia de hechos de tránsito, la Victimología trata de rescatar los derechos que corresponden a la víctima y de prevenir los hechos criminales investigando causas, procesos y consecuencias jurídicas.

2.- El problema de los hechos de tránsito, en la Ciudad de México Distrito Federal, se ha agravado a consecuencia de los siguientes factores:

- Explosión demográfica y emigración de pobladores del medio rural.
- Producción indiscriminada de vehículos que rebasan dos millones de unidades por la ambición incontrolada de los industriales.
- Falta de atención al hecho criminal, a pesar de ocupar estadísticamente el tercer lugar los hechos de tránsito.
- Uso inmoderado de medios individuales de transporte por no ser suficientes ni cómodos los transportes colectivos.
- Expansión territorial, que implica cada vez mayor distancia para desplazarse del lugar donde se vive al trabajo o a las zonas comerciales, por falta de planeación de los polos de desarrollo.
- Desorganización en la planeación vial por carencia de coordinación entre especialistas, autoridades e iniciativa privada.
- Ausencia de planes permanentes de educación vial con la colaboración coordinada de Secretarías de Estado y de instituciones idóneas para el efecto.
- Corrupción en las diversas instancias relacionadas con la vigilancia e impartición de justicia con motivo del hecho de tránsito.
- Falta de presupuesto para satisfacer los requerimientos técnicos, administrativos y de infraestructura vial.

3.- Del estudio estadístico sobre la criminalidad en hechos de tránsito en México Distrito Federal, entresacamos las siguientes conclusiones relativas a las causas más frecuentes, las cuales son:

- Exceso de velocidad en estado de ebriedad
- Falta de precaución en general
- Imprudencia del peatón
- Falta de respeto a las señales de tránsito

Las causas externas, que mayormente incidieron en las defunciones por hechos de tránsito fueron las siguientes:

- Los meses del año: diciembre y marzo
- Los días del mes: 14, 21 y 30
- Los días de la semana: sábado y domingo
- Las horas del día: de las dieciocho a las veintiuna horas
- El sexo más victimizado: el masculino
- La edad: de 20 a 29 años
- La escolaridad: educación primaria
- El estado civil: casados
- Ocupación: empleados
- Forma en que sucedió: atropellamiento
- Tipo de vehículo: particular
- El usuario de la vía pública: peatones
- Institución hospitalaria que atendió: IMSS
- Oportunidad de la atención médica: Atención en el sitio del accidente.

Por lo antes expresado se puede señalar, que el fenómeno victi--mal es más pronunciado en vacaciones, a fines de semana y al entrar la noche; el estado de ebriedad es la característica de los conductores responsables de hechos de tránsito, siendo en su mayor parte

jóvenes Varones entre 20 y 29 años de edad los cuales conducían a gran velocidad por las calles citadinas.

4.- En relación al proceso de victimización con motivo del tránsito de vehículos, se encontró que los automotores, la infraestructura vial, el conductor y el peatón son factores determinantes para que el hecho de tránsito acontezca por las siguientes causas:

- Factor vehículo: Por deficiencias que se localizan fundamentalmente en frenos, neumáticos y dirección.
- Factor infraestructura vial: Por deficiencias en los diseños de: calles, avenidas, banquetas, camellones, pasos peatonales a desnivel, muros de contención, alumbrado, pavimentación, semaforización; por insuficiencia de vigilancia ambulante o fija; por falta de llevar a cabo la descentralización, administrativa y técnica - de los servicios de tránsito a nivel Delegación Política; por no sistematizar la permanencia de la educación vial a todos los niveles sociales.
- Factor conductor: En este aspecto las causas que originan la victimogénesis pueden ser internas y externas. Son causas internas: el desequilibrio emocional, la fatiga, la deficiencia visual, los defectos físicos o mentales, reacción retardada, predisposición a los accidentes, enfermedades cardiovasculares, epilepsia, diabetes mellitus, medicamentosis; drogadicción, alcoholismo, ansiedad, agresividad, anomalías psicológicas, manera de vivir. Las causas externas son: exceso de velocidad, falta de precaución en general, no respetar las señales de tránsito y carencia de educación vial.
- Factor peatón: Causas internas o de salud: enfermedades cardio--

vasculares, epilepsia, diabetes mellitus; medicamentosis, drogadicción, alcoholismo. Causas externas: Falta de precaución en general, no respetar las señales de tránsito, carencia de educación vial.

5.- Del análisis jurídico de la víctima del hecho de tránsito, - se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- El Código Penal vigente fue elaborado hace más de cincuenta años y regía una realidad, que desde el punto de vista vial, no contemplaba a los delitos imprudenciales con las repercusiones de un elevado índice de criminalidad como existe en esta época contemporánea. Ahora con los avances de la Victimología, se hace necesario se legisle tomando en cuenta los derechos que corresponden a la víctima.
- El Código de Procedimientos Penales, es tan anacrónico como el Código Penal para el Distrito Federal y su normatividad ya no es eficaz para resolver los delitos por hechos de tránsito y esta situación ha causado que se giren, arbitrariamente, acuerdos y circulares que sirven para reglamentar el procedimiento a seguir en los hechos de tránsito, observándose un trato injusto a las víctimas .
- El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, tiene como objetivo fundamental requisitar los aspectos administrativos y técnicos relativos al tránsito de vehículos, ocupándose específicamente del factor conductor y minimizando el factor peatón, que tiene el mismo derecho que el conductor a tener un reglamento en donde se le indiquen cuales son sus derechos y obligaciones como usuario de la vía pública, y sobre todo, para educarlo en la conducción de su persona y prevenir los hechos de tránsito.
- El Reglamento de los Tribunales Calificadores del Distrito Federal,

como procedimiento para sancionar las faltas administrativas por -- motivos de tránsito, es inoperante ya que la etapa conciliatoria en tre las partes suple a esa instancia; por otra parte, las faltas de tránsito relativas a conducir en estado de ebriedad o a causar daños a bienes del Departamento del Distrito Federal, son motivo de confusión porque existe ambigüedad con el delito tipificado como ataques a las vías de comunicación lo cual perjudica a los infractores pues de una falta administrativa se puede pasar a una sanción penal.

Por lo expuesto se puede aseverar, que las víctimas del hecho de tránsito carecen de los siguientes derechos:

- Actualización de normas y procedimientos idóneos para resolver, es pecíficamente, los delitos por hechos de tránsito.
- Tribunales y reclusorios adecuados para la delincuencia por motivos de tránsito, en lugares distintos a los comunes.
- Rehabilitación social de la víctima del hecho de tránsito, garantizada por el Estado.

Finalmente concluimos, que la víctima del hecho de tránsito es - producto de la civilización contemporánea, que en la vorágine del - progreso tecnológico, destruye los más elementales derechos del hombre como lo es su integridad física y moral.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Adate de Ibarra, Victoria y Sergio García Ramírez. Prontuario - del Proceso Penal Mexicano. Editorial Porrúa, S.A. México, 1982.
- 2.- Ackeff, Russell L. Rediseñando el futuro. Editorial Limusa. México, 1979.
- 3.- Altavilla, Enrico. La culpa. Editorial Temis. Bogotá, 1956.
- 4.- Beristáin, Antonio. Crisis del derecho represivo. Editorial Edicusa, Madrid, 1977.
- 5.- Berinstáin, Antonio. Los delitos de tránsito. Editorial Reus. - Madrid, 1963.
- 6.- Burgoa Orihuela, Ignacio. Las garantías individuales. Editorial Porrúa, S.A. México, 1980.
- 7.- Cadeau, Emile. El hombre del auto. Editorial Estela, Barcelona, 1961.
- 8.- Cal y Mayor, Rafael. Ingeniería de tránsito. Asociación Mexicana de Caminos, A.C. México, 1972.
- 9.- Cal y Mayor, Rafael. Manual de educación vial y seguridad. Editorial Diana. México, 1973.
- 10.- Carnelutti, Francesco. El delito. Ediciones jurídicas. Buenos Aires, 1952.
- 11.- Carrancá y Trujillo, Raúl y Raúl Carrancá y Rivas. Código Penal Anotado. Editorial Porrúa, S.A. México, 1983.
- 12.- Carrara, Francesco. Programa del Derecho Criminal. Vol. II, Editorial Temis. Bogotá, 1957.
- 13.- Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos elementales de Derecho Penal. Editorial Jurídica Mexicana. México, 1959.
- 14.- Coguet, José. Historia del automóvil. Larousse Universal Illustrated. Editorial Larousse, París, 1958.

- 15.- Durkheim, Emile. Las reglas del método sociológico. Editorial La Pléyade. Argentina, 1957.
- 16.- Fenech, Miguel. Derecho Procesal. Editorial Labor. Barcelona, 1960.
- 17.- Fix Zamudio, Héctor. Derecho Procesal Penal. Instituto Nacional de Ciencias Penales, Serie A, Fuente B, UNAM México, 1981.
- 18.- García Ramírez, Sergio. Derecho Procesal Penal. Editorial Porrúa, S.A. México, 1980.
- 19.- González de la Vega Francisco. Derecho Penal Mexicano. Editorial Porrúa, S.A. México, 1972.
- 20.- González Blackaller, Ciro. Historia de México. Editorial Porrúa, S.A. México, 1967.
- 21.- Goppinger, Hans. Criminología. Estudio fotocopiado por el Instituto Nacional de Ciencias Penales. Traducido por María Luisa Schewerk e Ignacio Luzárraga Castro. Madrid, 1975.
- 22.- Hechos de tránsito en el Distrito Federal. Edición multicopiada por el Instituto Nacional de Ciencias Penales. México, 1983.
- 23.- Hernández Galicia, Vicente. La moral del tráfico. Editorial Católica. Madrid, 1979.
- 24.- Hernández García, Vicente. Para tí conductor. Editorial Mensajero. Bilbao, 1966.
- 25.- Jiménez de Asúa, Luis. Estudios de Derecho Penal y Criminología. Tomo I Bibliográfica Omeba. Buenos Aires, 1961.
- 26.- Jiménez Huerta, Mariano. Derecho Penal Mexicano. Editorial Porrúa S. A. México, 1978.
- 27.- Laves, Wolfgang. Los accidentes de la circulación. Editorial Paz Montalvo. Madrid, 1959.
- 28.- López Muñoz-Gofí, Miguel. Accidentes de tráfico. Editorial Revista de Derecho Judicial. Madrid, 1971.
- 29.- López Reyes, Amalia. Historia de México, de la época prehispánica hasta Juárez. Cía Editorial Continental, S.A. de C.V. México

- 30.- López Rey y Arrojo, Manuel. Criminología. Editorial Aguilar. Madrid, España, 1978.
- 31.- López Rioscerese, José María. Caballero al Volante. Studium Editorial. Pamplona, 1973.
- 32.- López Vergara, Jorge. Criminología Mexicana. Edición multicopiada por el Colegio Mexicano de Criminología, A.C. México, 1983.
- 33.- Malamud-Geti, Jaime. El delito imprudente. Editorial Astrea de Rodolfo Depalama y Hnos. Buenos Aires, 1972.
- 34.- Mallo, Daniel. El maravilloso mundo de la tecnología. Editorial Fundación Cultural Televisa. México, 1980.
- 35.- Maniget, Marcelo. Manual práctico para manejar vehículos. Editorial Pax-Mex. Buenos Aires, 1967.
- 36.- Mendelson, B. citado por Luis Jiménez de Asúa en Estudios de Derecho Penal y Criminología. tomo I Bibliográfica Omeba. Buenos Aires, 1961.
- 37.- México Demográfico. Breviario. Consejo Nacional de Población. México, 1978.
- 38.- Middendorf, Wolf. Estudio sobre la delincuencia en el tráfico. Editorial Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1976.
- 39.- Middendorf, Wolf. Sociología del delito. Editorial Revista de Occidente. Madrid, 1961.
- 40.- Moreno González, Rafael. Hechos de tránsito en el Distrito Federal. Estudio fotocopiado por el Instituto Nacional de Ciencias Penales. México, 1979.
- 41.- Neve, Salvador. Seis siglos de la Ciudad de México. Editorial Fondo de Cultura Económica. México, 1982.
- 42.- Norman, L.G. Los accidentes del tráfico. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 1963.
- 43.- Olmo, Rosa del. Los accidentes de tráfico en Venezuela. Universidad Central de Venezuela. Caracas. 1968.

- 44.- Orellana, Wiarco. citado por Jorge López Vergara en Criminología Mexicana, Op. cit.
- 45.- Oserio y Nieto, César. La Averiguación Previa. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981.
- 46.- Pina, Rafael de. Diccionario de derecho. Editorial Porrúa S.A. México, 1978.
- 47.- Piqué Vidal, Juan. Todo sobre la circulación rodada. Editorial Vecchi. Barcelona, 1970.
- 48.- Roche, Michel. El hombre al volante. Editorial Biblioteca Nueva. Madrid, 1964.
- 49.- Rodríguez Manzanera, Luis. Criminología. Editorial Porrúa, S.A. México, 1979.
- 50.- Ruiz Salazar, Antonio. El conductor profesional de vehículos y la salud. Ponencia presentada en la primera reunión de educación vial, del 11 al 13 de marzo. Toluca, México, 1972.
- 51.- Silva Martínez, Raúl. Alcoholismo y accidentes de tránsito. Cuadernos de salud pública. México, 1972.
- 52.- Von Hentig, Hans. El delito, Vol. II Espasa-Calpe. Madrid, 1979.
- 53.- Welford, A.T. Sociedad: problemas y métodos de estudio. Editorial Martínez Roca. Barcelona, España, 1966.

ARTICULOS

- 1.- Quiroz Cuarón, Alfonso. El costo social del delito en México. Revista "Criminalia", año XXXVI número 8, México, 1970.
- 2.- Vilte Valdevieso, Ernesto. Prevención de la criminalidad del tráfico de vehículos. Revista "Cardinal" número 24, UNAM Facultad de Derecho, México, 1981.
- 3.- Seguro para las víctimas del hecho de tránsito. Diario Oficial de la Federación. Decreto publicado el 29 de agosto. México, 1934.

LEYES CONSULTADAS

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- 2.- Código Penal para el Distrito Federal
- 3.- Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal
- 4.- Reglamentos sobre Policía y Tránsito
- 5.- Reglamento de los Tribunales Calificadores del Distrito Federal
- 6.- Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal
- 7.- Ley Federal del Trabajo
- 8.- Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en el apéndice del Semanario Judicial de la Federación.

ANALISIS JURIDICO CRIMINOLOGICO DE LA VICTIMA DEL HECHO DE TRANSITO

ESTUDIO VICTIMOLOGICO

Fecha de aplicación: _____

No. de oficio _____

Agencia No. _____

I DATOS GENERALES:

Nombre de la víctima: _____

Ocupación _____ Sexo _____ edad _____

Nacionalidad _____ Lugar y fecha de nacimiento _____

_____ Estado civil _____

Domicilio _____

II BREVE HISTORIA FAMILIAR

III SITUACION ECONOMICA Y DE VIVIENDA

Ingreso mensual\$ _____

Egreso familiar mensual.....\$ _____

Extracción: Urbana () Semiurbana () Rural ()

Miembros que habitan en el hogar:

Adultos _____ MENORES _____

Vivienda, descripción: _____

IV ANTECEDENTES SOCIALES

Escolaridad _____ Deportes que practica _____

_____ Diversiones _____ Religión _____

Grupos a los que pertenece _____

V Antecedentes laborales

Edad en la que empezó a trabajar _____

Trabajos desempeñados _____

Ultimo trabajo desempeñado _____

VI ANTECEDENTES DE SALUD

VII ANTECEDENTES DELICTIVOS FAMILIARES

VIII ANTECEDENTES DELICTIVOS INDIVIDUALES

IX V I C T I M O L O G I A D E L H E C H O D E T R A N S I T O

Relacionados con el hecho de tránsito:

Tipo de accidente: Choque () atropellamiento () otro _____

Lugar del accidente: Carretera () calle () avenida () periférico () viaducto () circuito interior () Otro _____

Fecha y hora del accidente: _____

Fecha de presentación de la víctima _____

Denunciantes _____

VICTIMARIO:

Nombre _____ Ocupación: _____

Edad _____ Estado civil _____ Nacionalidad _____

Domicilio _____

Tipo de vehículo: Particular () público () _____

Tipo de seguro _____

CIRCUNSTANCIAS RELACIONADAS CON EL HECHO

Tipo de víctima:

Peatón () Conductor () acompañante () otro _____

Número de víctimas _____ Tipo de lesiones tipificadas: 289 ()

290 () 291 () 292 () Según el Código Penal del Distrito Federal

Tipo de delito _____

Causa legal del accidente _____

CIRCUNSTANCIAS VICTIMA-VICTIMARIO

Factores del conductor: Ebriedad () Exceso de velocidad ()

Impericia () Otro _____

Factores del peatón: Imprudencia () Otro _____

Factores del vehículo: Frenos () Dirección () neumáticos ()

Otro _____

VERSION DE LOS HECHOS

Reacción de la víctima en el momento del hecho: _____

Reacción posterior de la víctima: _____

Reacción familiar ante el hecho de tránsito: _____

Reacción familiar ante el victimario: _____

CONCLUSIONES

Acerca de la víctima: _____

Acerca de la reparación del daño: _____
