



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES "ACATLAN"

LA QUERRELLA Y OFICIOSIDAD EN LOS DELITOS
COMETIDOS CON MOTIVO DEL TRANSITO
DE VEHICULOS



QUE SUSTENTA EL C.
ALEJANDRO CASAS BASTIDA

PARA OBTENER EL
TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

DIRECTOR DE TESIS:
AARON HERNANDEZ LOPEZ

STA. CRUZ ACATLAN EDO. DE MEXICO,

MARZO DE 1985.



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.

I N D I C E G E N E R A L - .

Introducción	I
Nota Aclaratoria	II

CAPITULO I.

A) Antecedentes Históricos del Tránsito de Vehículos Nacional e Internacionalmente	1
B) Antecedentes Jurídicos en México	14

CAPITULO II.

A) Definición Jurídica del Delito	20
B) Sujeto Activo y Sujeto Pasivo	23
C) Elementos de los Delitos cometidos con Motivo del -- Tránsito de Vehículos.	27
D) La Extinción Penal.	34

CAPITULO III.

ARTICULO 62 DEL CODIGO PENAL.

A) Redacción del Artículo 62 del Código Penal y sus -- Reformas.	39
B) Exposición de Motivos	46
C) La Querrela del Artículo 62 del Código Penal.	50
D) La Oficiosidad en el Artículo 62 del Código Penal	56

CAPITULO IV.

EL ARTICULO 271 DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES.

A) Redacción y Análisis del Artículo 271 del Código de -- Procedimientos Penales.	61
A.a) Redacción y Análisis de su Párrafo Tercero.	66
A.b) Redacción y Análisis del Párrafo Cuarto.	69
A.c) Redacción y Análisis del Párrafo Quinto	71
A.d) Redacción y Análisis del Párrafo Sexto.	74
B) Papel que Desempeña el Ministerio Público	76

CAPITULO V

DELITOS QUE PUEDEN CONCURRIR CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

A) Ataques a las Vías de Comunicación.	80
B) Lesiones.	95
C) Homicidio	102
D) Daño en Propiedad Ajena	109
E) Abandono de Personas.	114

CAPITULO VI

LA IMPORTANCIA DE LA PREVENCION DE LA DELINCUENCIA - DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

A) El Vehículo.	118
-------------------------	-----

B) El Conductor	125
C) Factores Externos	131
CONCLUSIONES.	136
BIBLIOGRAFIA.	140
Obras Consultadas	140
Leyes Consultadas	143
Revistas y otras Publicaciones.	144

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

En la gran urbe de la ciudad de México, donde hay una gran densidad de población y vehículos, así como una anarquía en el tránsito de éstos, ocasiona que cualquier persona por el solo hecho de conducir un vehículo de motor, este expuesta a ser sujeto activo del delito, por lo cual el objetivo de esta tesis es la de realizar un estudio en aquellos delitos que concurren con motivo del tránsito de vehículos, mismos que proceden por querrela o por oficio, con la finalidad de conocer los derechos del presunto responsable y proponer ampliar el ámbito de la querrela en aquellos casos que sea posible, sin dejar de ser estricto cuando el conductor maneje en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes. Otro de los objetivos es la de realizar un estudio de las causas que producen los accidentes de tránsito, ya que en nuestro país, el índice de mortalidad, lesiones y daños a la propiedad es muy alto.

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

En la gran urbe de la ciudad de México, ocasiona que un gran número de personas, que en situaciones comunes nunca hubieran llegado a delinquir, hoy en día están expuestas a ser sujeto activo del delito, por el solo hecho de conducir un vehículo de motor, por lo cual el objetivo de esta tesis, es la de realizar un estudio de aquellos delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, mismos que se persiguen por querrela o por oficio, con la finalidad de conocer los derechos y obligaciones del presunto responsable y proponer ampliar el ámbito de la querrela, en aquellos casos que sea posible, sin dejar de ser estricto cuando el conductor maneje bajo el efecto de bebidas embriagantes o de estupefacientes. Otro de los objetivos es la de realizar un estudio de las causas que producen los accidentes de tránsito, ya que en nuestro país, el índice de mortalidad, lesiones y daños a la propiedad, por este concepto, es bastante considerable.

NOTA ACLARATORIA .

A lo largo de la presente tesis que se mencione Código Penal Vigente, me refiero al Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común, y para toda la República en Materia de Fuero Federal, mismo que incluye la reforma de 29 de diciembre de 1983, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 13 de enero de 1984 y en vigor a los 90 días de su publicación. Otras leyes y códigos que se hagan referencia, se citarán por su nombre.

CAPITULO I

A) ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSITO DE VEHICULOS NACIONAL E INTERNACIONALMENTE.

Antes de empezar nuestro tema, indicaremos que la palabra Vehículo, según el diccionario de la lengua española, proviene del latín vehiculum, de vehere que significa conducir, -- transportar. Cualquier artefacto que sirve para transportar personas o cosas y la palabra automóvil significa un vehículo de pasajeros dotado de motor propio para circular por calles y caminos. Etimológicamente, la voz, también puede utilizarse como adjetivo, significa que se mueve por si mismo.

Por su parte, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, en su Título Primero, define al vehículo como: - "... el artefacto que sirve para transportar personas o cosas - por caminos, exceptuándose los destinados para el transporte de impedidos, como sillas de ruedas y juguetes para niños." ¹ Y el vehículo de motor al "... vehículo que esta dotado de medios de propulsión independiente del exterior." ² Transitar a "... la acción de circular en una vía pública." ³ El Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos en su Título Primero define al automóvil como el "...vehículo que se desplaza por el suelo mediante la fuerza desarrollada por un motor y con capacidad pa-

1 Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales publicado en el Diario Oficial de la Federación de 10 de Junio de 1975.

2 Idem.

3 Idem.

ra el transporte hasta de diez pasajeros."⁴ La gran mayoría de los automóviles llevan motores de explosión, si bien los primeros modelos hacían uso del motor de vapor y de motor eléctrico.

Para ubicarnos y referirnos a los antecedentes históricos del tránsito de vehículos, es necesario hablar de los primeros descubrimientos del automóvil, aunque sea de manera somera. En la evolución del automóvil resulta difícil fijar -- con precisión cronológica las distintas etapas que marcan los progresos realizados. Fueron muchos los precursores, sin embargo es un hecho aceptado que el vehículo de autopropulsión data de mediados del siglo XVIII, reconociéndose generalmente al -- primer modelo práctico, si bien rudimentario, al francés Nicolas Cugnot en el año de 1769, que construyó un automóvil de vapor que consistía en un vehículo de dos ruedas traseras y una delantera; y sobre esta última iba instalada una caldera de vapor que la impulsaba, alcanzando velocidades hasta de 4 K.P.H.

A principios del siglo XIX, fueron varios los vehículos de vapor que alcanzaron más éxito, como Richard Trevithick, que en 1801 construyó una locomotora de vapor. Sin embargo, la enciclopedia Barsa nos dice: "... como resultado de algunas leyes de tránsito un tanto descabelladas expedidas por el parlamento inglés en 1831, se estancó en Inglaterra el per-

4 Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos publicado en el Diario Oficial de la Federación de 20 de Agosto de 1980.

feccionamiento de los vehículos automóviles. No se reanudaron las actividades respectivas hasta 1886, en que la retardaria - legislación fué derogada al fin."⁵

En Alemania y Francia, el interés se encauzó hacia el motor de explosión como sustituto de la incómoda caldera de vapor. Teofilo Daimler patentó en Alemania, en 1885-1886, su motor de explosión de alta velocidad, al cual se atribuye haber revolucionado los medios de transporte, aún cuando no todos los historiadores están de acuerdo, ya que en 1875, Sigfrid Marcus había fabricado en Austria un vehículo equipado de cuatro ruedas y motor de explosión. El alemán Karl Benz construyó en 1885, un triciclo que también llevaba motor de explosión y en Francia, el ingeniero René Panhard, utilizando los principios desarrollados por Daimler, creó en 1892 un automóvil dotado de motor de combustión interna que incorporó muchas de las características básicas del automóvil moderno.

En los años de 1896-1897 se intensificaron en Alemania, Francia, Inglaterra y los Estados Unidos los trabajos tendientes a perfeccionar los vehículos impulsados por motores de explosión, sin embargo, fueron construidos en número reducido debido a los restringidos medios de producción, a la poca demanda, las pésimas condiciones de los caminos, alto costo de mano de obra y mantenimiento del vehículo.

⁵ Encyclopedía Britannica de México, S.A. de C.V. (Bansa). México 1981. Tomo III. Pág. 146.

A pesar de los pocos automóviles que existían antes del presente siglo y la poca velocidad que alcanzaban estos, encontramos las primeras estadísticas sobre los accidentes causados por tránsito de vehículos, como nos señala Norman L. G. :

" En 1896 se registraron en la Gran Bretaña dos muertes causadas por vehículos de motor; tres años más tarde, hubo otra en los Estados Unidos."⁶ Así mismo, comenta más adelante: " En 1830, durante la inauguración del ferrocarril de Manchester a Liverpool, un tren mató al ministro de comercio inglés de la época, Williams Huskisson; como consecuencia de este hecho se decidió que las vías de ferrocarril quedarían exclusivamente reservadas para el tránsito ferroviario."⁷

También nos hace notar el doctor Alfonso Quiroz Cuarón, que el famoso físico francés y premio nobel en 1903, Pierre Curie "... murió en París atropellado en 1906, por un vehículo de tracción animal y seguramente antes que él, muchos niños y adultos fallecieron o sufrieron consecuencias de accidente."⁸ Y que: "...en 1834, cerca de Glasgow sucedió el primer hecho de tránsito que perdieron la vida cinco personas y desde entonces las muertes, las lesiones y los daños en propiedad ajena se

⁶ Norman L.G. Los Accidentes de Tráfico. Organización Mundial de la Salud. Ginebra 1963. Cuadernos de Salud Pública. No. 12. - Pág. 9.

⁷ Norman L.G. Ob cit. Pág. 10.

⁸ Quiroz Cuarón, Alfonso. Las enseñanzas de la Criminología. Año 1, No. 10. Toluca, Méx. 17 de octubre de 1978. Pág. 8.

han multiplicado."⁹

Después de 1912, adquirió gran auge la producción de automóviles a fin de satisfacer la creciente demanda. Durante este período, el motor de explosión sustituyó a los de vapor y junto con ello vino la construcción de buenas carreteras y el mejoramiento en la calidad del acero.

Ya desde 1899, Olds instaló la primera fábrica exclusivamente de automóviles en los Estados Unidos de América y así como Henry Ford, decidieron introducir en la fabricación de automóviles la producción en serie, que se apoya fundamentalmente en el uso de piezas intercambiables y el montaje progresivo; lo cual requiere para lo primero, la producción de piezas idénticas y con toda exactitud, y para lo segundo, las piezas se llevan a donde el obrero se encuentra, colocándolas sobre una banda transportadora, en movimiento continuo, donde se van armando.

" El promedio de defunciones derivadas de accidentes automovilísticos ascendió en los Estados Unidos, en 1909, a 20 por cada 100,000.000 kilómetros recorridos."¹⁰

" En México, desde el siglo XIX ya se contaba con ciertos medios de transporte. La ciudad de México, desde antes de la salida del poder del general Porfirio Díaz, contaba con --

9 Quiroz Cuaron, Alfonso. Ob. cit. Pág. 9

10 Encyclopedía Britannica de México, S.A. de C.V. Ob cit. Tomo III. Pág. 150.

tranvías, arrastrados por mulas y otros eléctricos; constituyendo los primeros transportes eléctricos. También se usaron los coches de caballos o " calandrias " los cuales se suprimieron en la época del general Calles."¹¹

A principios de siglo, en nuestro país, empezaron a introducirse los primeros automóviles de explosión, los cuales únicamente poseían las clases privilegiadas, por las razones de la época anteriormente expuestas, es decir, el alto costo para su adquisición y mantenimiento entre otras.

" El primer antecedente de intervención gubernamental destinado al fomento de la industria ensambladora de vehículos automotores es el decreto de 14 de octubre de 1925, mismo que fué expedido con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motor Company, primera firma automotriz establecida en el país en ese año. Mediante este decreto se reduciría el 50% de los impuestos de importación de los componentes para vehículos."¹²

El doctor Alfonso Quiroz Cuaron, nos presenta las siguientes estadísticas, las cuales son las primeras serias y confiables sobre la criminalidad del tránsito de vehículos en el Distrito Federal; en 1930 existía en la capital de México -

11 Causas de la Delincuencia Juvenil en México. Publicado en el Boletín Bibliográfico. Volúmen II, No. 5/6 mayo-junio 1979.- Instituto de Formación Profesional de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal. Pág. 48.

12 Desarrollo del Sector Automotriz y sus Alternativas. (A.M.D.A.) Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C. -- 1984. Pág. 3.

31,626 automóviles y camiones de circulación y de los cuales, en ese mismo año, hubo 3,546 accidentes con 224 muertos y --- 3,421 lesionados. Como podemos observar, a solo cinco años del decreto gubernamental, destinado al fomento de la industria en sambladora de vehículos automotores, había una gran cantidad - de automóviles y camiones en circulación en el Distrito Fede--
13
ral.

Ya para 1940, México deja de ser predominantemente rural, para entrar en el proceso de ser predominantemente ur-- bano: " Hasta 1940, año en que ya existía tres empresas ensam-- bladoras, no se había puesto restricción alguna a la importa-- ción de partes y componentes. Sin embargo, durante la segunda - guerra mundial, la industria automotriz estadounidense sufrió - una reestructuración parcial de su producción civil a militar, lo que motivó que se interrumpiera el suministro de componen-- tes importados para el ensamble de vehículos en México. Esta - escases tuvo como consecuencia, la necesidad de fabricar inter-- namente algunos componentes, sentándose las bases de la indus-- tria de autopartes."¹⁴

Norman, nos dice: "... en 1951 se llegó en los Es-- tados Unidos al millón de muertos por accidentes de tráfico."¹⁵ Y así mismo comenta: " La magnitud del problema se refleja en

13 Quiroz Cuaron, Alfonso. Tendencia y Ritmo de la Criminalidad en México. Publicaciones del Instituto de Investigaciones y Estadísticas. México 1939. Pags. 114 y 115.

14 Desarrollo del Sector Automotriz y sus Alternativas. A.M.D.A. Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C. - 1984. Pág. 3.

15 Norman L.G. Ob. cit. Pág. 9.

el hecho de que en 1957, en los 47 miembros de los Estados de la Organización Mundial de la Salud que enviaron informes sobre accidentes causados por vehículos de motor y cuya población ascendía a unos 650 millones de habitantes, se produjeron 102,522 defunciones a consecuencia de tales accidentes."¹⁶

Continúa exponiendo Norman: " La mortalidad por accidentes de tráfico ha aumentado de tal modo que en los países más desarrollados, las muertes por tales accidentes superan a los ocasionados por todas las enfermedades infecciosas y transmisibles juntas, mismas que mataron a 24,256 personas mientras, que los accidentes de tráfico produjeron 38,703 defunciones. - (Organización Mundial de la Salud 1960.) "¹⁷

Los autores Alfonso y Raúl Quiroz Cuarón nos indican: " Observamos que a pesar de que en México los delitos han evolucionado hacia los astutos, diríase que el período 1927- 1966 se ha caracterizado más por la agresividad expresada a través de los daños en propiedad ajena (tasa de crecimiento 3.758% anual) lo que por otra parte revelaría el problema actual en el mundo entero, del aumento de los daños en relación directa al aumento de los medios mecánicos de transporte. "¹⁸

Ya para el año de 1960, había 126,954.817 vehículos entre automóviles, camiones de carga y autotransportes en todo el mundo y una población de 2,866.334.000, es decir, 29 personas

16 Norman L.G. Ob cit. Pág. 13.

17 Norman L.G. Ob cit. Pág. 16.

18 Quiroz Cuarón, Alfonso y Quiroz Cuarón, Raúl. El Costo Social del Delito en México. Ediciones Botas. México 1970. 1a ed.- Pág. 69.

por automóvil y 23 por vehículo y para 1970 había aumentado casi el doble de vehículos: 246,367.542 con una población mundial de 3,551.613.000 y un promedio de 18 personas por automóvil y -
 14 por vehículo.
 19

De los datos mencionados anteriormente, la circulación de automóviles en el mundo, en el año de 1970, estaba distribuida de la siguiente manera: Africa contaba con 3,340.000 - automóviles en circulación, de los cuales, el país que más automóviles registraba era Sudáfrica, que tenía 1,544.000 unidades, seguido de los países del norte de Africa como Marruecos - con 230,000 unidades, Argelia con 143,000, Libia con 100,000 au -
 tomóviles entre otros. En el Continente Americano se registra--
 ron 103,070.000 automóviles, de ellos, Estados Unidos registró 88,841.000 unidades, Canadá 6,602.000, México 1,234.000, Brasil 2,324.000, Argentina 1,440.000. Europa registró 68,100.000 auto-
 móviles de los cuales, el país con mayor cantidad de unidades en circulación de ese continente, era Alemania Federal con 13,514.000
 automóviles seguido de Francia con 12,900.000, Reino Unido con --
 11,666.000, Italia con 10,181.000 automóviles en circulación. ---
 Asia contaba con 12,340.000 automóviles, de los cuales, Japón te-
 nía más automóviles en circulación: 8, 832.000 seguido de India -
 con 627,000 y finalmente Oceaania contaba con 4,890.000 automóvi--

19 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz de México en Cifras. 1982. Fuente: World Motor Vehicle. Data 1981. Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States, Inc. Pág. 189.

les en circulación. Con lo cual nos da un total de 191,740.000 automóviles en circulación en el mundo entero para el año de 1970.²⁰

En la República Mexicana para 1970, había 27 vehículos por habitante; y las Entidades Federativas como Baja California Norte, 8 vehículos por habitante, el Distrito Federal 10 por habitante, Zacatecas 100 por habitante, Oaxaca 124 por habitante, Jalisco 31 por habitante, entre otros.²¹

El Sistema de Transporte Colectivo (metro) de la Ciudad de México, fué creado por decreto presidencial el 29 de abril de 1967, como una respuesta del gobierno federal a la urgente necesidad de proporcionar a sus habitantes un medio de transporte que respondiera a las necesidades de la creciente urbe capitalina. Fué el 5 de septiembre de 1969 cuando el metro -- inició sus operaciones y para 1970 el promedio de pasajeros -- transportados diariamente fué de 855,000; contando con tres -- líneas de operación, según la unidad de información y orientación del metro.

En el año de 1975, se registró en la zona urbana de la República Mexicana 49,923 víctimas por accidentes de tránsito.

- 20 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz en México. - Secretaría de Programación y Presupuesto e Instituto Nacional de Estadística, Geográfica e Informática. Fuente: Organización de las Naciones Unidas. Statistical Year Book 1978. New York. Pág. 85.
- 21 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz de México - en Cifras. 1982. Ob cit. Fuente: Elaborado por la Gerencia - de Estudios Económicos A.M.T.A. Pág. 12.

to de las cuales 4,526 resultaron muertas y 45,397 heridas; y en la zona rural las víctimas fueron menos del doble que en las ciudades, es decir, 23,331 víctimas, de las cuales 4,040 resultaron muertas y 19,291 resultaron heridas. En la zona urbana del Distrito Federal hubo 7,127 víctimas de las cuales 905 resultaron muertas y 6,222 heridas y en la zona rural hubo únicamente 635 víctimas de las cuales 61 resultaron muertas y 574 heridas.²²

Así mismo, en el año de 1975 hubo en la zona urbana de la República Mexicana 98,641 accidentes de tránsito y en la zona rural 24,394 accidentes. En el Distrito Federal de la zona urbana hubo 11,936 y en la zona rural 593 accidentes.²³

Ya para 1980, los números han crecido en forma alarmante en México y a nivel mundial; en el planeta para este año, existía 411,112.525 vehículos entre automóviles, camiones de carga y autotransportes, y para darnos una idea de esta cifra, mencionaremos que había una población mundial de 4,333.789.000; es decir, por cada habitante en este planeta había 11 vehículos y 14 automóviles.²⁴

22 Estadísticas tomadas de: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1975-1976. Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto y Dirección General de Estadística. Pág. 790.

23 Idem.

24 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz de México en Cifras. 1982. Ob. cit. Fuente: World Motor Vehicle. Data 1981. Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States, Inc. Pág. 189.

El continente americano para 1980, contaba con ---- 194,325.216 vehículos entre automóviles, camiones de carga y - autotransportes, correspondiéndole a cada habitante 3.1 por -- vehículo y 4.0 por automóvil; Estados Unidos tenía 155,889.692 vehículos, correspondiendo a cada habitante 1.19 por vehículo y 1.5 por automóvil; en México teníamos 4,847.383 vehículos co- rrespondiéndonos a 15 habitantes por vehículo y 21 por automó- vil. Europa 145,530.655 correspondiendo 5.1 habitantes por vehí- culo y 6.0 por automóvil. Africa 9,511.823 con 48 habitantes -- por vehículo y 72 por automóvil. Asia con 52,287.130 vehículos correspondiendo 48 personas por vehículo y 78 por automóvil y - finalmente Oceanía tenía 9,457.701, correspondiéndole 2.6 per- sonas por vehículo y 3.3 por automóvil.²⁵

Para 1982, los automóviles de motor registrados en - la República Mexicana fué de 4,957.526, camiones de pasajeros -- 97,174, camiones de carga 1,821.276; con un total de 6,876.466 - vehículos. En el Distrito Federal había 1,707.384 automóviles re- gistrados en circulación, 16,729 camiones de pasajeros, 199,088- camiones de carga con un total de 1,923.201 vehículos. En el Es- tado de Jalisco hubo 445,613 automóviles, 11,008 camiones de pa- sajeros, 155,569 camiones de carga para un total de 612,190 ve- hículos. En el Estado de México contaba con 329,382 automóviles, 6,454 camiones de pasajeros, 119,914 camiones de carga, para un - total de 455,750 vehículos. En el Estado de Nuevo Leon 228,187 -

25 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz de México en Cifras. 1982. Ob. cit. Pags. 195 y 196.

automóviles en circulación registrados, 3,367 camiones de pasajeros, 82,921 camiones de carga para un total de 314,445 vehículos de motor registrados.²⁶

Para 1983, el Sistema de Transporte Colectivo del Metro cuenta con seis líneas en servicio, 92 estaciones y una extensión total de 93 kilómetros. Transporta a más de 3.5 millones de usuarios diariamente.

Cifras extra oficiales emitidas por la prensa, nos indican que actualmente existen en el Distrito Federal ----- 2,000.000 de automóviles aproximadamente y 2,250.000 vehículos - entre automóviles, camiones de carga y de pasajeros.

Como podemos apreciar, los automóviles se han multiplicado y la ciudad se enfrenta a grandes problemas de congestión, contaminación atmosférica, tardanza excesiva, ocasionando elevado costo por horas hombre, altos costos operacionales, pérdida sistemática del terreno peatonal, alto índice de accidentes. Hasta el momento, la alternativa a mi juicio, es la utilización y ampliación de transportes colectivos y entre ellos la construcción de más líneas del metro, que a pesar de no ser accesibles las estadísticas en cuanto al número de accidentes y víctimas, es el medio de transporte más seguro, rápido, mayor capacidad para el transporte y que además no contamina.

26 Estadísticas tomadas de: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. A.M.I.A. Boletín 218. Febrero 1984. Pág. 14.

B) ANTECEDENTES JURIDICOS EN MEXICO.

De los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, el Código Penal de 1871 contemplaba el daño en propiedad ajena, lesiones y homicidio; sin embargo, como estudiamos en el inciso anterior, los vehículos del siglo pasado eran de tracción animal y hasta la etapa porfirista, se contaba con tranvías arrastrados por mulas y otros eléctricos y que por su reducido número y poca velocidad que desarrollaban, los accidentes que pudieran presentarse eran mínimos y -- sin mayores consecuencias, por lo cual no tuvo trascendencia jurídica este aspecto.

El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1929, por decreto de 9 de febrero del mismo año, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 5 de octubre siguiente, no realiza aportación alguna en materia de tránsito de vehículos.

Con la entrada del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, por decreto de 2 de enero de -- ese año, publicado en el Diario Oficial de 14 de agosto siguiente, aparte de los delitos de daño en propiedad ajena, lesiones y homicidio; en su Título Quinto: Delitos en Materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia, Capítulo I: Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia, Artículo 171, regula por vez primera, directamente en materia de tránsito de vehículos y sanciona con prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a --

usar licencia de manejador: " Al quevirole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a exceso de velocidad."

Por otro lado, el mismo Código Penal en el Título Noveno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo VII: Abandono de Personas, Artículo 341 y que hasta la fecha se encuentra vigente, señala: " El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia, a persona a quien atropelló por imprudencia o por accidente, será castigado con la pena de uno a dos meses de prisión."

También el Código de referencia, en su Título Tercero: Aplicación de Sanciones, Capítulo II: Aplicación de Sanciones a los Delitos de Imprudencia, en su Artículo 62 se hablaba: " Si un delito de imprudencia que no produzca lesiones o cause daño en propiedad ajena por un valor de menos de veinticinco pesos, solo se sancionará con multa hasta de la misma cantidad y la reparación del daño y únicamente se perseguirá a petición de parte ofendida." Como observamos, aunque no se habla directamente en materia de tránsito de vehículos, este artículo es muy importante, ya que sabido es, que casi la totalidad de los delitos que concurren con motivo del tránsito de vehículos son imprudenciales y por vez primera, nos indica que se perseguirá a petición de parte ofendida si el delito impruden-

cial no ocasiona lesiones o únicamente cause daño en propiedad ajena por un valor menor de veinticinco pesos; remitiéndose al daño en propiedad ajena genérico, en su artículo 399, que aplica las sanciones del robo simple.

Por otro lado, en el delito de imprudencia que provoca lesiones, cualquiera que esta se produzca, o la misma muerte, se perseguirá de oficio; el doctor Alfonso Quiroz Cuaron, - hace el siguiente comentario al respecto, que consideramos interesante: " Creemos de justicia hacer notar un aspecto de la - reforma penal que indudablemente ha influido en el abatimiento del delito de lesiones. Nos referimos a los delitos por culpa, pues la intimidación de estos ya no es sancionada con el criterio moral del Código de 1871, sino que para el efecto se aplica el criterio de la Escuela de la Defensa Social; además, el Código de 1871 sancionaba hasta con dos años a los delitos por culpa; el Código de 1931 lo hace hasta con cinco años. A este - respecto creemos útil transcribir las siguientes líneas del licenciado José Angel Ceniceros (" El Nuevo Código Penal " Talleres Gráficos de la Nación. 1931. Pág. 26): La puesta en vigor del Código Penal armó gran alboroto en los gremios de conductores de vehículos, porque estiman que las disposiciones del mismo, - los perjudican seriamente en dos puntos: primero, por la pena - siempre elevada para los que atropellen, y segundo, porque no tendrán derecho a la libertad caucional. Su actitud de protesta encontra de la ley ha sido recibida mal por la sociedad, porque

se ha pensado que es inconcebible que quieran seguir los choferes matando impunemente. Piden la reforma de la ley, lo que no es posible que se les otorgue, y como nadie ha desmentido que efectivamente y de modo necesario sufrirán fuerte pena para los que delincan, y se ha admitido que no cabe la libertad caucional para ellos, la alarma sigue, a pesar del desistimiento de anunciada huelga."²⁷

De las reformas importantes que tuvo el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931 en materia de tránsito de vehículos, fué el 29 de diciembre de 1950, publicado en el Diario Oficial el 15 de enero del siguiente año, que en su artículo 62, por vez primera, habla expresamente de los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, cuando resulte daño en propiedad ajena por imprudencia, excluyendo los ferrocarriles, navíos, aeronaves o los de concesión federal; y la adición de un segundo párrafo en el artículo 171, para sancionar a los que en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor.

Posteriormente, las reformas de 16 de febrero de 1971, publicado en el Diario Oficial de 19 de marzo siguiente, el artículo 62 del Código de referencia, amplía el delito de la querrela a los delitos imprudenciales cometidos con motivo-

27 Quiroz Cuaron, Alfonso y otros.- Tendencia y Ritmo de la Criminalidad en México. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Estadísticas. México 1939. Pág. 114.

del tránsito de vehículos cuando se produzcan lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290; y bajo el nuevo nombre de Código Penal para el Distrito Federal en Materia del -- Fuero Común, y para toda la República en Materia del Fuero Federal, la reforma de 29 de diciembre de 1983, publicada en el -- Diario Oficial de 13 de enero del año siguiente, el artículo - 62 excluye del beneficio de la querrela a los transportes de - servicio escolar, como una medida de protección a los estudiantes que utilicen este tipo de servicio, que en su mayoría son - menores de edad. Por la importancia de este artículo, analizaremos detalladamente en el capítulo III de la presente tesis, varios de sus aspectos.

Por su parte, la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 siguiente, en el Libro Séptimo: San ciones, Capítulo Unico, en su artículo 706 decía: " Los que in tencionalmente o por imprudencia, de cualquier modo, dañen, per judiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los - medios de transporte, o interrumpen los servicios de unos y -- otros, serán castigados de acuerdo con las prevenciones del Có digo Penal." Este precepto legal no hacía distinción del elemen to moral del sujeto activo, es decir, la intencionalidad o im- prudencia. Y en su artículo 698 señalaba: " A los conductores y demás tripulantes de vehículos que manejen en estado de ebria- dad o bajo la acción de cualquier enervante, se le aplicará, por

la primera infracción, multa hasta de mil pesos. En caso de -- reincidencia, incurrirán en la pena de quince días a un año de prisión." Con lo cual se castigaba a los conductores que manejarán en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, con fuertes penas pecunarias y de prisión, además de ser una innovación jurídica, sin perder de vista que esta Ley es de aplicación federal, ya que el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931 lo sancionaría casi dos décadas -- después de su expedición.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de 28 de septiembre de 1932, aboga la ley del año anterior, pero repite los conceptos y sanciones en materia de tránsito de vehículos, mismos que fueron ya transcri-- tos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, por decreto de 30 de diciembre de 1939 y publicada en el Diario Oficial de la Federación de 19 de enero de 1940, misma que hasta nues-- tros días se encuentra vigente, en esencia contiene los mismos conceptos en materia de tránsito de vehículos como sus antecesoras, pero con la reforma de 29 de diciembre de 1976, publicada en el Diario Oficial el 31 siguiente, legisla por vez primera -- sobre delitos imprudenciales y con motivo del tránsito de vehículos; y sobre los conductores y demás tripulantes que conduzcan en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier estupefacien-- te, misma que se analizará en su momento oportuno.

C A P I T U L O I I

A) DEFINICION JURIDICA DEL DELITO.

La palabra " delito "; deriva del supino " delictum ", del verbo delinquere, a su vez compuesto de " linquere ", dejar, y el prefijo " de " en la connotación peyorativa, se toma como " linquere viam " o " rectam viam ": dejar o abandonar el buen camino.

" Por eso Carrara dijo que el delito es, esencialmente una infracción; separación del camino y de la disciplina trazados por el Derecho; transgresión de las disposiciones que regulan el orden social. Y si nuestro primer ordenamiento penal, del año de 1871, definió el delito como " la infracción voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ella prohíbe o dejando de hacer lo que manda ", era fiel a la significación del vocablo y a la importancia que Carrara dió al elemento específico del delito por definir, afirmando con frase enfática que el delito no es una acción (elemento acromático que corresponde por igual a un crimen que a una conducta ejemplar), sino una infracción, por ser este dato de antijuricidad lo que identifica y lo distingue; lo que hace que el delito sea tal y no otra cosa."²⁸

El maestro Eugenio Cuello Calón nos dice: " Muchos criminalistas han intentado formular una noción del delito en sí, en su esencia, una noción de tipo filosófico que sirva en -

²⁸ Villalobos, Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1969. Pág. 194.

todos los tiempos y en todos los países para determinar si un hecho es o no delictivo. Tales tentativas han sido estériles, pues hallándose la noción del delito en íntima conexión con la vida social y jurídica de cada pueblo y cada siglo, aquella ha de seguir forzosamente los cambios de éstos, y por consiguiente es muy posible que lo penado ayer como delito se considere hoy como lícito y viceversa. Es pues, inútil buscar una noción del delito en sí."²⁹

" Aunque en algunos códigos se ha pretendido dar una definición del delito, como en el del Distrito Federal, en el cual se le hace consistir en el acto u omisión que sanciona las leyes penales (Art. 7), tal concepto es puramente formal, al caracterizarse por la amenaza de sanción a ciertos actos y omisiones, otorgándoseles por ese único hecho el carácter de delitos. Los propios autores del Código de 1931, han admitido lo innecesario de la inclusión del precepto definitorio, por no reportar utilidad alguna y por el inconveniente de ser, como toda definición, una síntesis incompleta."³⁰

Existen dos corrientes opuestas que pretenden establecer el criterio privatista del estudio del delito; aquella que lo conceptúa totalizadora o unitariamente, ven este bloque

29 Cuello Calón, Eugenio. Derecho Penal. Editorial Nacional S. de R.L. 9a ed. México 1961. Pág. 254.

30 Pavón Vasconcelos, Francisco.- Manual de Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa. 4a ed. México 1978. Pags. 154 y 155, cit. por Ceniceros y Garrido en la Ley Penal Mexicana. México -- 1934. Pág. 39.

un todo imposible de escindir en elementos, ve al delito como bloque monolítico y como tal debe ser estudiado para comprender su verdadera esencia. La concepción analítica o atomizadora lo estudia a través de sus elementos constitutivos sin perder de vista la relación que guardan entre estos, esta última corriente es la que ha predominado hasta nuestros días.

A continuación transcribiremos algunas definiciones de los más importantes tratadistas de la concepción analítica o atomizadora que definen al delito:

Franz Von Liszt, dice: " El delito es un acto humano culpable, antijurídico y sancionado con una pena."³¹

Para Edmundo Mezger: " ... una acción típicamente antijurídica y culpable."³²

Para Eugenio Cuello Calón: " Delito es la acción antijurídica, típica, culpable, sancionado con una pena."³³

Luis Jiménez de Asúa: " ... un acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción."³⁴

31 Pavón Vasconcelos, Francisco. Ob cit. Pág. 156, cit. en Tratado de Derecho Penal, Tomo II, Ed. Reus. Madrid 1927. Trad. Luis Jiménez de Asúa, Pág. 254.

32 Pavón Vasconcelos, Francisco. Ob cit. Pág. 156, cit. en Tratado de Derecho Penal, Tomo I, Ed. Rev. de Der. Privado, Madrid 1955, Trad. José Arturo Rodríguez M. Pág. 156.

33 Cuello Calón, Eugenio.- Ob. cit. Pág. 256.

34 Pavón Vasconcelos, Francisco. Ob. cit. Pág. 156, cit. en La Ley y el Delito. Ed. Hermes, 2a ed. Buenos Aires 1954. Pág. 223.

Algunos autores señalan dos, otros tres elementos etc., y así surgen las concepciones bitómicas, tritómicas, tetratómicas, pentatómicas, exatómicas, etc.

Para el estudio de la presente y criterio personal el delito es: " La conducta o al hecho típico, antijurídico, imputable y punible." Entonces sus aspectos negativos serán ausencia de conducta o de hecho, atipicidad, causas de justificación, inimputabilidad y excusas absolutorias.

b) EL SUJETO ACTIVO Y SUJETO PASIVO.

" Sólo el hombre es sujeto activo del delito, porque únicamente él se encuentra provisto de capacidad y voluntad y puede, con su acción u omisión, infringir el ordenamiento jurídico penal. Se dice que una persona es sujeto activo -- cuando realiza la conducta o el hecho típico, antijurídico, -- culpable y punible, siendo autor material del delito; o bien -- cuando participa en su comisión, contribuyendo a su ejecución en forma intelectual al proponer, instigar o compeler (autor intelectual) o simplemente auxiliando al autor con anterioridad a su realización, concomitantemente con ella o después de su consumación (complice y encubridor)."³⁵

En otras épocas se consideró a los animales como capaces de delinquir, así como las personas morales; nuestro derecho positivo únicamente considera a las personas físicas.

³⁵ Cuallo Calón, Eugenio. Ob cit. Pág. 290.

como sujeto activo del delito y la responsabilidad de las personas morales se remite al campo del derecho privado y fundamentalmente al aspecto patrimonial; sin embargo este punto es discutido, y no queremos omitir que el Código Penal Vigente en el artículo 24, punto 16 establece la suspensión o disolución de sociedades, en el capítulo referente a las Penas y Medidas de Seguridad.

En los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, el sujeto activo del delito siempre y exclusivamente será persona física, es decir, el conductor de vehículos de cualquier especie, ya sea hombre o mujer con capacidad jurídica, sea automovilista, motorista, camión de pasajeros o de carga, de ferrocarril, de transportes eléctricos, incluso ciclistas y jinetes, si se adecua la conducta o hecho al tipo correspondiente.

En mi opinión, en los delitos culposos, el conductor, autor material del delito, será sujeto activo exclusivamente, descartando al autor intelectual, cómplice, encubridor o coautor; sin embargo destacados tratadistas no opinan lo mismo, por lo que a continuación transcribiré la siguiente cita de los penalistas Raúl Carranca y Trujillo y Raúl Carranca y Rivas: "Cabe la coautoría en relación, tanto con la consumación de un delito como con la tentativa; y lo mismo ha sido mantenido en cuanto a los delitos culposos (v. Eusebio Gómez, Tratado de Derecho Penal, Buenos Aires, 1959, t. I, pág. 494, quien se refiere al -

que, viajando en un automóvil, instiga al conductor a desarrollar inmoderada velocidad ocasionando por ello la muerte de un transeúnte; igual que al conductor de un automóvil que cediese la dirección a un pasajero imperito y se produjese la muerte de un transeúnte.) También el inciso comentado se refiere a los que intervienen en la preparación del delito. El suministro de medios para la ejecución -armas, llaves, planos, etc.- configura la complicidad. Son cómplices los que " prestan al autor una cooperación secundaria a sabiendas de que favorecen la comisión del delito, pero sin que su auxilio sea necesario " (Luis Jiménez de Asúa, La Ley y el Delito, Caracas, 1945, num. 315). " ³⁶

Por lo que nos podemos dar cuenta, dado la modernización de los medios de transporte y la gran cantidad de vehículos terrestres de motor, ya que de cada quince mexicanos, uno es propietario de un vehículo y veintiuno de un automóvil. En la Ciudad de México, todavía esta cifra se reduce a más del cincuenta por ciento, y con un espacio más reducido en el que se transita, con esto quiero decir, que una gran cantidad de personas que en situaciones comunes nunca hubiera llegado a delinquir, -- ahora están expuestas a un proceso de naturaleza criminal por el solo hecho de conducir un vehículo de motor.

" El sujeto, pasivo del delito es el titular del de--

36 Carranca y Trujillo Raúl y Carranca y Rivas Raúl. Código Penal Anotado. Edit. Porrúa. 10a ed. México 1983. Págs. 51 y 52.

recho o interés lesionado o puesto en peligro por el delito."³⁷

En el sujeto pasivo se tutela a las personas sin limitaciones: Ya sean físicas (incluso antes del nacimiento como en el aborto), morales o jurídicas.

Protege a las personas físicas en los delitos cometidos por tránsito de vehículos, de su vida e integridad corporal en el caso de homicidio y lesiones en general, abandono de personas; a las personas físicas y morales en su patrimonio, en los delitos de daño en propiedad ajena y los referentes a los ataques a las vías de comunicación.

Así mismo, vemos que las estadísticas que mencionamos en el primer capítulo de esta investigación, nos muestran que el índice de muertos, heridos y daños en propiedad ajena con respecto al tránsito de vehículos es alarmante. En los Estados Unidos Mexicanos, en el año de 1975, se registraron ---- 15,557 atropellados de los cuales 2,411 resultaron fatales y 13,146 fueron de consecuencias no fatales. En ese mismo año, se registró en el Distrito Federal 2,383 atropellados de los cuales 451 fueron de consecuencia fatal y 1,932 no fatales.³⁸

37 Cuello Calón, Eugenio. Ob cit. Pág. 290.

38 Estadísticas tomadas de : Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1975-1976. México 1979. Pags 789 y 790. Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto y Dirección General de Estadística.

C) ELEMENTOS DE LOS DELITOS COMETIDOS CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

En este inciso, únicamente se darán las definiciones de los elementos de los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, que a consideración propia son las más apropiadas, ya que para cada elemento del delito, existen innumerables escuelas y citar todas ellas nos llevaría a salirnos de nuestro tema principal, así como la manera en -- que estos elementos se configuran en los delitos de referencia, con el fin de tener las herramientas necesarias para continuar con esta investigación. En el capítulo quinto de esta tesis se analizará detalladamente, cada uno de los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos.

Diferentes tratadistas de la materia utilizan los términos Conducta, Hecho o Acción indistintamente, otros los diferencian y utilizan únicamente uno de ellos. El maestro Celestino Porte Petit considera que los términos más adecuados son conducta o hecho según la hipótesis que se presente, diferenciandolos de la siguiente manera: "... se hablará de conducta cuando el tipo no requiere sino una mera actividad del sujeto y de hecho cuando el propio tipo exija no solo una conducta, sino además un resultado de carácter material que sea consecuencia de aquella."³⁹

39 Citado por Pavón Vasconcelos, Francisco. Ob. cit. Pág. 174.

Esta conducta se traduce en el comportamiento del hombre, reflejándose en una actividad o inactividad voluntaria, es decir, en una acción u omisión.

La acción consiste en la conducta positiva, expresada mediante una actividad, un movimiento corporal voluntario, con violación de una norma prohibitiva.

La omisión es la conducta negativa que se traduce exteriormente en una inactividad voluntaria, con violación de una norma preceptiva (omisión simple); o de esta y una prohibitiva (omisión impropia o comisión por omisión).

El resultado, que a su vez, es el elemento del hecho, consiste en el obrar u omitir del hombre que produce un conjunto de efectos en el mundo naturalístico.

Luego entonces, el resultado es producido por la acción humana y el daño es producido por el delito.

A la relación existente entre la conducta y el resultado será el nexo causal (conductas productoras del resultado material).

Por lo tanto las conductas o hechos (si se produce el resultado) en los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos son de acción, a excepción del abandono hecho por el motorista, automovilista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que no preste o facilite asistencia a la persona a quien atropelló por imprudencia o accidente, el cual es de omisión.

Por otra parte tenemos que: " Tipo es la creación legislativa; es la descripción que el estado hace de una conducta en los preceptos penales. La tipicidad es adecuación de una conducta concreta con la descripción legal formulada en abstracto."⁴⁰

Los tipos cometidos con motivo del tránsito de vehículos en el Código Penal Vigente son:

En el delito de Ataques a las Vías de Comunicación, previsto en el Título Quinto: Delitos en Materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia, Capítulo I: Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia:

" Artículo 171.....

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

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 corresponda si causa daños a las personas o cosas."

En el delito de Lesiones, previsto en el Título Décimo Noveno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo I: Lesiones:

" Artículo 288.- Bajo el nombre de lesión se com -

40 Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Edit. Porrúa. 10a ed. México 1976. Pág. 165.

prenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración de la salud y cualquier daño que deje huella material en el cuerpo humano si esos efectos son producidos por una causa externa."

En el delito de Homicidio que se encuentra en el Título Décimo Noveno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo II: Homicidio:

" Artículo 302.- Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro."

En el Abandono de Personas que se encuentra previsto en el Título Décimo Noveno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo VII: Abandono de Personas:

" Artículo 341.- El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien atropelló por imprudencia o por accidente..."

El Daño en Propiedad Ajena que se encuentra en el Título Vigésimo Segundo: Delitos en contra de las Personas en su Patrimonio, Capítulo VI: Daño en Propiedad Ajena:

" Artículo 399.- Cuando por cualquier medio se causen daño, destrucción o deterioro de cosa ajena, o de cosa propia, en perjuicio de tercero..."

El tercer elemento es la Antijuricidad, que así mismo se utiliza como sinónimos, lo injusto e ilícito, sin embargo

es más apropiado el primero.

" La antijuricidad es la violación de las normas-objetivas de valoración. Nada importa los rasgos subjetivos - de quien comete el acto: sea su autor infante, un hombre ma--⁴¹ duro y normal o un enajenado, el homicidio es antijurídico."

Por lo tanto, en los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, es antijurídico las lesiones, el - homicidio, el daño en propiedad ajena, los ataques a las vías de comunicación y el abandono de personas.

Nuestro cuarto elemento será la Imputabilidad, uti lizándola como elemento del delito y no como integrante de la culpabilidad, como algunos autores lo utilizan; al respecto nos dice el maestro Fernando Castellanos Tena, actual ministro de - la Primera Sala de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación: " Para ser culpable un sujeto, precisa que antes sea imputable; si en la culpabilidad intervienen el conocimiento y la voluntad, se requiere la posibilidad de ejercer esas facultades. Para que el individuo conozca la ilicitud de su acto y quiera realizarlo, debe tener capacidad de querer y entender, de determinarse en - función de aquello que conoce; luego la aptitud (intelectual y volitiva) constituye el presupuesto necesario de la culpabili- dad. Por eso a la imputabilidad (calidad del sujeto, capacidad ante el Derecho Penal), se le debe considerar como el soporte

41 Payón Vasconcelos, Francisco. Ob. cit. Pág. 286, cit. por -- Franco Guzman, Ricardo en La Subjetividad en la Ilicitud, - Edit. Cajica. México 1959. Págs. 38-39.

o cimienta de la culpabilidad, y no como un elemento del delito, según pretenden algunos especialistas.⁴² Y finaliza así: " En pocas palabras, podemos definir a la imputabilidad como - la capacidad de entender y querer en el campo del Derecho Penal."⁴³

El último elemento es la Punibilidad que la definiremos así: " Es la amenaza de pena que el Estado asocia a la - violación de los deberes consignados en las normas jurídicas - para garantizar la permanencia del orden social."⁴⁴

Para los delitos en estudio, las penas son las siguientes:

Ataques a las Vías de Comunicación:

Art. 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador.

Lesiones:

Para las lesiones consignadas en los artículos 289 a 290 del Código de referencia, las cuales se persiguen por que rela cuando concurren con motivo del tránsito de vehículos, alcanza una pena de tres días hasta cinco años de prisión y multa hasta por trescientos pesos. En las demás lesiones, la penalidad puede alcanzar hasta diez años de prisión.

42 Castellanos Tena, Fernando. Ob. cit. Pág. 207.

43 Idem.

44 Pavón Vasconcelos, Francisco. Ob. cit. Pág. 411.

Homicidio:

Se impondrá de ocho a veinte años de prisión por homicidio simple intencional. (art. 307)

Sin embargo, en los delitos de lesiones y homicidio es común que por el hecho de concurrir con motivo del tránsito de vehículos, se produzcan por imprudencia, y entonces: " ... se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Cuando a consecuencia de actos u omisiones imprudenciales, calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronautica, naviera o de cualquiera otros transportes de servicio público federal o local, se causen homicidios de dos o mas 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. Igual pena se impondrá cuando se trate de transporte de servicio escolar." (art. 60)

Daño en Propiedad Ajena:

Art. 399.- ... se aplicarán las sanciones de robo simple. (equivale a: cuando no exceda de 100 veces el salario mínimo vigente diario en el Distrito Federal en el momento de la ejecución del delito, hasta dos años de prisión y multa hasta de cien veces el salario. Cuando exceda de cien veces el salario, pero no de quinientas, la sanción será de dos a cuatro-

años de prisión y multa de ciento ochenta hasta quinientas veces el salario. Cuando exceda de quinientas veces el salario, la sanción será de cuatro a diez años de prisión y multa de ciento ochenta hasta quinientas veces el salario. (arts. 369 Bis y 370).

La punibilidad sí: " ... por imprudencia se ocasiona únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo, se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado más la reparación de ésta. 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." (art. 62).

Abandono de Personas:

Art. 341.-... será castigado con la pena de uno a dos meses de prisión.

D) LA EXTINCION DE LA ACCION PENAL.

Hay causas externas del delito que destruyen la acción penal, extinguiendo con ello la responsabilidad penal, misma que se puede presentar: desde el momento en que se presenta el delito, en la averiguación previa, en el proceso, en el juicio, en segunda instancia y aún después de ejecutoriada la sentencia, las cuales son:

a) Muerte del Delincuente.- Es la primera causa de la extinción penal que señala el Código Penal vigente, ya que -

toda persecución de carácter penal no puede pasar de la persona y bienes del delincuente como lo señala el artículo 10° del mencionado Código, excepción hecha de la reparación del daño y del decomiso de los instrumentos y de las cosas, con que se cometió el delito, sean efecto u objeto de éste.

b) Amnistía e Indulto.- En la amnistía se da el perdón completo por el delito o delitos cometidos, el cual se usa en los que tienen características políticas, tales como la sedición, la rebelión, motín y la conspiración; se dice que es un acto de justicia contra la injusticia, invoca una especie de --justicia extralegal y hasta superior a la ley. Se distingue del indulto, en que la amnistía extingue la acción penal y sus sanciones impuestas, a excepción de la reparación del daño y el indulto produce la conmutación, reducción (excepción que no se da la extinción de la acción penal), o extinción de la pena impuesta; tales como cuando la sentencia se funde exclusivamente en pruebas que posteriormente se declaren falsas; cuando después de la sentencia aparecieran documentos públicos que invaliden la prueba en que se haya fundado aquélla; cuando condenada una persona por homicidio de otra que hubiere desaparecido, se presentare ésta o alguna prueba plena irrefutable de que vive; cuando dos reos hayan sido condenados por el mismo delito y se demuestre la imposibilidad de que los dos reos lo hubieren cometido; - cuando el reo hubiere sido condenado por los mismos hechos en dos juicios distintos.

c) Rehabilitación.- La rehabilitación tiene por obje-

to reintegrar al condenado en los derechos civiles, políticos o de familia que había perdido en virtud de sentencia dictada en un proceso o en cuyo ejercicio estuviere suspenso.

d) Prescripción.- Este es un medio extintivo tanto de la acción penal como de las sanciones por el simple transcurso del tiempo.

Con las reformas de 29 de diciembre de 1983, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 13 de enero siguiente, en vigor a los noventa días de su publicación, la prescripción se duplicará respecto de quienes se encuentren fuera del territorio nacional, si por esa circunstancia no es posible integrar una averiguación previa, concluir un proceso o ejecutar una sanción. (Art. 101 del Código Penal Vigente.)

Los términos para la prescripción de la acción penal serán continuos y se contarán a partir del momento en que se consumó el delito, si fuera instantáneo; a partir del día en que se realizó el último acto de ejecución o se omitió la conducta debida, si el delito fuere en grado de tentativa; desde el día en que se realizó la última conducta, tratándose de delito continuado y desde la cesación de la consumación en el delito permanente.

Para la prescripción de las sanciones penales, se tendrá como base el término medio aritmético de las primeras, según el delito de que se trate.

el Perdón y Consentimiento del Ofendido.- Esta causal de la extinción penal, es de las mas importantes para nuestro tema, de la cual transcribiremos el artículo 93 del Código -

Penal Vigente con la reforma de 29 de diciembre de 1983, para una mejor comprensión del mismo, que establece lo siguiente:

" Artículo 93.- El perdón del ofendido o del legitimado para otorgarlo, extingue la acción penal respecto de los delitos que solamente pueden perseguirse por querrela, siempre que se conceda antes de pronunciarse sentencia de segunda instancia y el reo no se oponga a su otorgamiento.

Cuando sean varios los ofendidos y cada uno puede ejercer separadamente la facultad de perdonar al responsable del delito y al encubridor, el perdón solo surtirá efectos por lo que hace a quien lo otorga.

El perdón solo beneficia al inculcado en cuyo favor se otorga, a menos que el ofendido o el legitimado para otorgarlo, hubiese obtenido la satisfacción de sus intereses o derechos, caso en el cual beneficiará a todos los inculcados y al encubridor."

El maestro Francisco González de la Vega, nos da las siguientes definiciones de consentimiento y perdón:

" 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 cual el ofendido hace su-

remisión del agravio o manifiesta su voluntad de que no se inicie o no se continúe el procedimiento contra el culpable.”⁴⁵

El perdón del ofendido o del legitimado por así decirlo, extiende su plazo para otórgarlo antes de que se pronuncie sentencia de segunda instancia, en lugar de hacerlo, como acontecía antes de la última reforma, es decir, de que el Ministerio Público formulara conclusiones.

45 González de la Vega, Francisco.- El Código Penal Comentado. Edit. Porrúa. 3a ed. México 1976. Pág. 186.

C A P I T U L O I . I . I

A R T I C U L O 6 2 D E L C O D I G O P E N A L .

A) REDACCION DEL ARTICULO 62 DEL CODIGO PENAL Y SUS REFORMAS.

El artículo 62 del Código Penal Vigente ha sido reformado en varias ocasiones, siempre tratando de lograr una positiva política criminal, con una justicia expedita, simplificando procedimientos penales de menor cuantía e impedir " la - fabricación de delincuentes ", ya que un gran número de procedimientos tramitados ante las Agencias Investigadoras del Ministerio Público del Distrito Federal tiene como origen conductas imprudentes o culposas que culminan con el doble resultado típico de daño y lesiones; así como la de aplicar medidas punitivas más benignas en aquellos conductores que se afrontan a una ciudad congestionada y contaminada, la cual altera los nervios y que por el solo hecho de conducir un vehículo de motor hoy - en día, se esta expuesto a la acción de la justicia.

Tomando en cuenta estas consideraciones, procederemos a señalar las reformas a que se ha sometido el artículo de referencia. El Código Penal de 1931, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto del mismo año, en su Título Tercero: Aplicación de las Sanciones a los Delitos de Imprudencia que a la letra decía:

" Artículo 62.- Si un delito de imprudencia que no produzca lesiones o cause solamente daño en propiedad ajena por

un valor de menos de veinticinco pesos, sólo se sancionará con multa de la misma cantidad y la reparación del daño y únicamente se perseguirá a petición de parte ofendida."

Como observamos, se da un gran adelanto, ya que nos habla que se perseguirá a petición de parte ofendida si el delito de imprudencia no ocasiona lesiones y causa daño en propiedad ajena por un valor de menos de veinticinco pesos; aunque - por otro lado, no comprende el caso especial, que se comete por motivo del tránsito de vehículos.

El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1929, para la aplicación de las sanciones por delitos imprudenciales, las dividía en graves y leves, las primeras con una pena de tres cuartas partes de la sanción que debiera imponérselas si el delito hubiere sido grave; y para las leves, hasta la mitad de las sanciones señaladas para el delito intencional y su persecución implícitamente, era en forma oficiosa.

Por su parte, el anteproyecto del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1930 señalaba en su artículo 60, que los delitos de imprudencia se castigarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta dos años, o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio, según sea la culpa leve o grave.⁴⁶

Como vemos, el Código Penal de 1931, en el delito -

46 Leyes Penales Mexicanas. Instituto Nacional de Ciencias Penales. México 1979. Tomo III. Pág. 249.

de imprudencia de daño en propiedad ajena se persigue por primera vez por querrela. Así mismo, es práctico, ya que en estos delitos, la mayor parte de los casos, se arreglan las partes interesadas entre sí, indemnizándose de los daños ocasionados, sin necesidad de accionar la máquina de la justicia. Por otro lado, en el delito de imprudencia que ocasiona cualquier tipo de lesión, y naturalmente la muerte, se perseguirá de oficio.

La primer reforma del artículo 62 del Código Penal Vigente, por decreto de 29 de diciembre de 1950, publicado en el Diario Oficial el 15 de enero siguiente, señalaba:

" Artículo 62.- Cuando el monto de un delito de daño en propiedad ajena por imprudencia, no sea mayor de cien pesos, o cuando aunque se supere esa suma, resulte cometido con motivo del tránsito de vehículos, a menos que se trate del sistema ferroviario, de navíos, de aeronaves o cualquiera otros -- transportes de concesión federal, únicamente se sancionará con multa hasta por la cantidad de cien pesos y reparación del daño. En tales casos, sólo podrá ser perseguible el delito mediante querrela de la parte ofendida si no concurre lesiones u homicidio."

Esta reforma por primera vez nos indica expresamente de los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, a excepción de los ferrocarriles, navíos, aeronaves o de -

cualquiera otro de concesión federal, el cual se perseguirá mediante querrela el delito de daño, sin establecer límite alguno en relación a la cantidad, con las condiciones que no concurra lesiones u homicidio.

La segunda reforma del artículo de referencia, por decreto de 31 de diciembre de 1954 y publicado en el Diario Oficial de 5 de enero de 1955, a la letra decía:

" Artículo 62.- Cuando el delito de imprudencia ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor de quinientos pesos, sólo se perseguirá a petición de parte y se sancionará con multa hasta de mil pesos.

Las mismas reglas regirán para el caso en que el delito de imprudencia cause únicamente daño en propiedad ajena -- cualquiera que sea su valor y se ocasione con motivo del tránsito de vehículos.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores no se aplicará cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario o de tranvías, en navíos, aeronaves, o de cualquiera otro transporte de servicio público federal o local."

Como observamos, esta reforma aumenta la cuantía de quinientos pesos, en lugar de cien, para el daño genérico en cuanto al requisito de procebilidad de querrela para su persecución; otro cambio importante, es que no se aplicará estas reglas cuando se comete en el transporte local, mismo que incluye

trolebuses, tranvías, taxis, peseros, etc.

La tercera reforma del mismo artículo, por decreto de 16 de febrero de 1971, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 19 de marzo del mismo año, decía:

" Artículo 62.- 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.

Cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290 de este Código o daño 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 los 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."

Esta reforma aumenta otra vez la cuantía del daño -- en propiedad genérico, respecto de la procesabilidad por querrelia,

es decir, cuando no sea mayor de diez mil pesos y multas hasta por el valor del daño causado.

La cuantía del daño en propiedad ajena, causado con motivo del tránsito de vehículos es ilimitada como en las anteriores reformas, también amplía el ámbito de la querrela cuando produzca las lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290, es decir, aquellas lesiones que no pongan en peligro la vida del ofendido y las que infiera una lesión en la cara, perpetuamente notable; con la condición que el sujeto activo no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de -- estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares.

Nuevamente excluye a los delitos cometidos en el -- sistema ferroviario, de transportes eléctricos, en navíos, aernaves, o cualquiera otro transporte de servicio público federal, suprimiendo los de servicio local de la reforma anterior.

La cuarta y última reforma del artículo que nos ocupa, fué el 29 de diciembre de 1983, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 13 de enero de 1984 y en vigor actualmente, la cual dice:

" Artículo 62.- Cuando por imprudencia se ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo, se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado más la reparación de ésta. 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.

Cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290 de este Código, 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 los párrafos anteriores, no se aplicará cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario, de transportes eléctricos, navíos, aeronaves o en cualquier transporte de servicio público federal o local, o transporte de servicio escolar."

Se hacía necesaria la reforma de 29 de diciembre de 1983, toda vez que como observamos, el artículo 62 del Código Sustantivo Penal antes de esta fecha, disponía que el delito de daño en propiedad ajena cometido por imprudencia, se establecía un monto del daño causado hasta de diez mil pesos, siendo esto obsoleto, ya que señalar cantidades fijas, requería un constante cambio, ya que con el transcurso del tiempo se hacían obsoletas éstas, debido al constante aumento de la vida y al reformar dicho artículo, se pretende poner un nuevo método al sujetarse el monto, al equivalente a cien veces el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en el momento de la ejecución del delito.

Así mismo se hace patente la supresión, en el primer párrafo, en lo referente a la persecución del delito a petición de parte, cuando por imprudencia se ocasione daño en propiedad ajena, debido a lo redundante que sería por la adición del artículo 399 Bis del ordenamiento legal de referencia, el cual señala que los delitos de abuso de confianza y daño en propiedad ajena, siempre se perseguirán a petición de parte -- ofendida.

También es notorio el tercer párrafo del artículo que nos ocupa, en cuanto a que cualquier transporte de servicio público local quedan excluidos de las prerrogativas dispuestas en el mismo; así como la excluyente de los transportes de servicio escolar con el fin de dar más protección a los estudiantes que utilizan este tipo de servicio, que en su mayoría son menores de edad.

B) EXPOSICION DE MOTIVOS.

Por la trascendencia e importancia que tuvieron las reformas de 16 de febrero de 1971, transcribiremos textualmente la exposición de motivos que se encuentra en el Diario de Debates de 11 de febrero de 1971, que bajo el título de: Reformas a Diversos Artículos del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales señalaba:

"Honorable Asamblea:

A las comisiones que suscriben les fué turnada para su estudio y dictamen la Minuta Proyecto de Reformas al Código

Penal, enviada por la H. Cámara de Senadores y en cumplimiento del acuerdo de esta Asamblea, se permiten formular para este efecto, las siguientes consideraciones:

Este proyecto de reformas tiene como finalidad adecuar al Código Substantivo Penal, en aquellos preceptos que directamente se relacionan con la ley que establece las Normas Mínimas sobre Readaptación Social de los Sentenciados, tanto en lo referente a la nomenclatura como al espíritu humanitario que motivó la Iniciativa de este último cuerpo de leyes. En efecto, en el artículo 62 se establece que cuando se cometa el delito de daño en propiedad ajena por imprudencia para comprender mayor número de casos, se amplía a diez mil pesos el monto del daño, variando la sanción hasta por el valor del daño causado, más su reparación. En la capital de la República es frecuente la comisión de delitos por imprudencia originados por el tránsito de vehículos, y así se modifica su párrafo segundo, exigiendo querrela de parte para perseguir los ilícitos imprudenciales con motivo del daño de vehículos que causen las lesiones a que se refieren los artículos 289 y 290 del Código Penal, excepción hecha de los casos en que el presunto responsable se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el efecto de estupefacientes."

Por su parte, el doctor Sergio García Ramírez, nos proporciona las consideraciones para la exposición de motivos correspondiente al artículo 62 del Código Penal para su reforma y es el siguiente:

" Dictamen Adicional de las Comisiones Senatoriales sobre la Iniciativa de Reformas al Código Penal.

Honorable Asamblea:

Las suscritas comisiones dictaminaron la iniciativa de reformas a diversos artículos del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, que un grupo de senadores -- presentó en las postrimerías del período ordinario de sesiones y que figuran como asunto listado en la convocatoria respectiva para ser considerada en el actual período extraordinario.

El dictamen al que se dió lectura y que se va a poner a discusión en ésta sesión, se fundó en diversas consideraciones figurando entre otras la de procurar simplificar los procedimientos penales en aquellos delitos de menor cuantía o -- que pudieran considerarse leves y sin mayor peligrosidad.

Así se considera al aprobar estas comisiones el -- juicio sumario de carácter penal, para que, abreviándose los -- términos, en los casos que proceda, pudiera obtenerse la simplificación de los trámites y formulismos para dictar cuanto antes la sentencia que resuelva la situación jurídica de un presunto -- responsable y la de un inculpado.

En este orden de ideas, los miembros de las comisiones dictaminadoras recibimos la opinión de los senadores autores de la iniciativa que advirtieron la necesidad de introducir disposiciones en el Código Penal en los casos de los delitos por imprudencia, especialmente a aquellos motivados por el tránsito de

vehículos y que por verdadero accidente aparecen cometidos por causas ajenas a la voluntad del agente activo, principalmente en la capital de la República en donde con frecuencia se producen.

Haciendo nuestras tales consideraciones, nos permitimos adicionar el dictamen original para reformar, entre los demás señalados, el artículo 62 del Código Penal que debe quedar en los siguientes términos, y ser motivo de la discusión en unión de los anteriormente reformado.⁴⁷

Del anterior Dictamen, mismo que fué la base para las reformas del artículo, materia del presente capítulo, por su relevancia se hizo necesaria dicha transcripción, toda vez que, en forma textual se menciona el mismo, casi en forma particular, para su debida discusión y aprobación, considerándolo de importancia, ya que de la sola lectura del dictamen en cuestión, podra observarse que, se habla en forma global de las reformas de los demás artículos del Código Substantivo Penal; y la exposición de motivos anteriores de 1971 e incluso la última de 29 de diciembre de 1983, se discuten en términos generales, sin hacer mención de cada artículo.

47 García Ramírez, Sergio. La Reforma Penal de 1971. Editorial - Botas. 1a ed. México 1981. Págs. 186 y 187.

C) LA QUERRELLA DEL ARTICULO 62 DEL CODIGO PENAL.

" La querrela es un derecho potestativo que tiene el ofendido por el delito, para hacerlo del conocimiento de las autoridades y dar su anuencia para que sea perseguido. "48 Nos dice el maestro Colín Sánchez.

La querrela podrá presentarla el ofendido, su representante legítimo, apoderado en caso de personas morales - que: " ... tenga poder general para pleitos y cobranzas con cláusula especial, sin que sea necesario acuerdo previo o ratificación del Consejo de Administración o de la Asamblea de Socios o Accionistas ni poder especial para el caso concreto." (Art. 264 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.)

La representación legal la tienen los que estan expresamente facultados por la ley para fungir como representantes legítimos. El Código Civil Vigente en el Distrito Federal en su artículo 425 establece: " Los que ejercen la patria potestad son legítimos representantes de los que estan bajo de ella..." El artículo 414 del mismo Código señala: " La patria potestad sobre los hijos de matrimonio, se ejerce: I.- Por el padre y la madre; II.- Por el abuelo y la abuela paternos; y III.- Por el abuelo y la abuela maternos." Y el artículo 450: " Tienen incapacidad legal y natural: I.- Los menores de edad;

48 Colín Sánchez, Guillermo. Derecho Mexicano de Procedimientos Penales. Edit. Porrúa. 5a ed. México 1979. Pág. 241.

II.- Los mayores de edad privados de inteligencia por locura, idiotismo o imbecilidad, aún cuando tenga intervalos lúcidos; III.- Los sordomudos que no saben leer ni escribir; IV.- Los ebrios consuetudinarios y los que habitualmente hacen uso inmoderado de drogas enervantes." Y en cuanto a los cónyuges, el marido es tutor legítimo forzoso de su mujer incapacitada y ésta lo es de su marido.

" La querrela de la parte ofendida o querrela necesaria es una condición de procedibilidad de la acción penal cuyo ejercicio compete exclusivamente al Ministerio Público (art. 21 Constitucional.) Consiste en la manifestación fehaciente -- del ofendido, o de su legítimo representante, en el sentido de que es su voluntad la persecución del delito y la sanción de - quien resulte responsable; tratándose de representante legal, - ha de estar expresamente apoderado por el ofendido, para que --rellarse."⁴⁹

La querrela contendrá una relación verbal o por escrito de los hechos y debe ser ratificada por quien la presente ante la autoridad correspondiente.

Según el artículo 264 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, la querrela estará validamente formulada cuando es presentada por la parte ofendida, independientemente de que sea menor de edad.

Para las querellas presentadas por personas físicas

49 Carranca y Trujillo, Raúl y Carranca y Rivas, Raúl. Código - Penal Anotado. Edit. Porrúa, S.A. México 1981. 10a ed. Pág. 173.

con motivo del tránsito de vehículos, es decir, cuando se presente daño en propiedad ajena cualquiera que sea su monto o lesiones de las comprendidas en los artículos 289 o 290 del Código Penal Vigente, o cualquier concurso entre los delitos anteriores, será suficiente un poder semejante al de las personas morales; ya que en casos de rapto, estupro o adulterio, sólo se tendrá por formulada directamente por la persona ofendida.

La parte ofendida para efectos de la querrela, es toda persona que haya sufrido algún perjuicio con motivo del delito, y tratándose de incapaces, a los ascendientes y a falta de éstos, a los hermanos o a los que representen a aquél legalmente.

La querrela del artículo 62 del Código Penal se introdujo desde que tuvo vigencia en 1931, y en la cual imponía como requisito que no produzca lesiones o cause solamente daño en propiedad ajena por un valor de menos de veinticinco pesos. La reforma por decreto de 29 de diciembre de 1950, introduce por primera vez el delito cometido por motivo del tránsito de vehículos el cual se perseguiría a petición de parte cuando resulte daño en propiedad ajena únicamente, pero sin importar la cuantía del daño, excluyendo a los vehículos de transporte público federal y la reforma por decreto de 31 de diciembre de 1954 excluye a los vehículos de transporte de servicio público local de las prerrogativas de la querrela.

En la reforma por decreto de 16 de febrero de 1971 amplía el ámbito de la querrela en las lesiones leves, es de-

cir, las comprendidas en los artículos 289 y 290 del Código Penal Vigente y que a mi criterio, se debe ampliar cuando la pena privativa de libertad por la lesión que se le imputa, no exceda de cinco años de prisión, cuando se trate verdaderamente de un delito imprudencial o culposo cometido con motivo del tránsito de vehículos, con lo cual abarcaría el artículo 291 del ordenamiento legal de referencia, es decir, al que infiera una lesión que perturbe para siempre la vista, o disminuya la facultad de oír, entorpezca o debilite permanentemente una mano, un pie, un brazo, una pierna o cualquier otro órgano, el uso de la palabra o alguna de las facultades mentales; con las excepciones que el propio artículo 62 del multicitado Código, o sea, cuando el presunto responsable se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas o cuando el presunto responsable sea conductor del sistema ferroviario o del sistema de transportes eléctricos o de cualquier transporte de servicio público federal o local o transporte de servicio escolar, así como los navíos o aeronaves y comete el delito al conducir un vehículo de aquellos sistemas o de dicho servicio. La anterior proposición, como lo hemos mencionado en el transcurso de la presente tesis, es fácilmente ser sujeto activo del delito para cualquier conductor que transite en una ciudad con una gran densidad de población y vehículos, congestionamiento, contaminación, etc.

A continuación transcribiremos algunas tesis jurisprudenciales al respecto, las cuales se relacionan con nuestro

tema de estudio:

" VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO, DAÑO EN PROPIEDAD AJENA COMETIDO CON MOTIVO DEL TRANSITO DE

El artículo 62 del Código Penal del Distrito y Territorios Federales, establece que cuando el delito imprudencial ocasione sólo daño en propiedad ajena, cualquiera que sea su valor, se sancionará a petición de parte, si se causare con motivo del tránsito de vehículos, excepto " cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario o de tranvías, en navíos, aeroplanes o en cualquiera otro transporte de servicio público federal o local ". Esta excepción de la disposición comentada se refiere al conductor de un transporte de servicio público, como sujeto activo y no pasivo del delito, y no es aplicable cuando el daño se produce por quien maneja un vehículo particular, lo que así se entiende relacionando el último párrafo del citado artículo 62, con el 60 del mismo cuerpo legal, por aludir al personal que labore en transportes de servicio público.

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. LXXI, Pág. 15 A.D. 1741/62.- Carlos Busunat Marterell.- Unanimidad de 4 votos.

Vol. LXXXIV. Pág. 41 A.D. 2208/63.- Gregorio López Estrada.- 5 votos.

Vol. CXII. Pág. 51 A.D. 8092/61.- Roberto Fernández Fernández. 5 votos.

Vol. CXII, Pág. 51 A.D. 3136/66.- Enrique Rivera Ramírez.- 5 votos.

Vol. CXXII, Pág. 51 A.D. 514/66.- Joaquín Hormigo Ezeta.- Unanimidad de 4 votos."⁵⁰

" DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, FALTA DE QUERELLA (CON SECUENCIA LEGAL.)

Si en la sentencia no se tomó en consideración -- que no existe querella cuando es necesaria conforme a lo dispuesto por el artículo 62 del Código Penal Vigente en el Distrito Federal, resulta violatorio de garantías.

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. LIII, Pág. 24 A.D. 5014/16.- Lázaro López - Palacios.- Unanimidad de 4 votos."⁵¹

" QUERELLA NECESARIA, DAÑOS CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

Habiéndose ocasionado los daños con motivo del --- tránsito de vehículos, de acuerdo con el segundo párrafo del artículo 62 del Código Penal del Distrito y Territorios Federales, el delito es de querella necesaria. Ahora bien, si al denunciar los hechos no se indicó expresa, ni tácitamente que la denuncia o la queja contra el inculpado se hacía a nombre y representación del ofendido, sino que se actuó siempre a nom--

50 Tesis 330 del Semanario Judicial de la Federación. Primera-Sala. Segunda Parte. Apéndice 1917-1975. Ediciones Mayo. Visible en la página 703.

51 Tesis Relacionada del Semanario Judicial de la Federación. Ob. cit. Segunda Parte. Visible en la página 558.

bre propio, resulta que no hubo querrela de parte del ofendido, ni de un tercero que la formulara a su nombre, por lo que la acción penal correspondiente no debió haberse ejercitado - sin llenar previamente tal requisito, por lo cual el acto reclamado resulta violatorio de garantías.

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol XLVIII, Pág. 58 A.D. 8118/60.- Daniel Sánchez Camacho. 5 votos."⁵²

D) LA OFICIOSIDAD EN EL ARTICULO 62 DEL CODIGO PENAL.

" La preparación del ejercicio de la acción penal se realiza en la averiguación previa, etapa procedimental en que el Ministerio Público, en ejercicio de la facultad de Policía Judicial, practica todas las diligencias necesarias que le permitan estar en aptitud de ejercitar la acción penal, de biendo integrar para esos fines el cuerpo del delito y la pre sunta responsabilidad."⁵³

El Ministerio Público puede tener conocimiento de un hecho delictuoso en forma directa y a través de los particu lares o por medio de la policía o de quienes estén encargados de un servicio público; por la autoridad judicial al ejercer - sus funciones cuando aparezca la probable comisión de un he- cho delictuoso, y por la acusación o querrela.

52 Tesis Relacionada del Semanario Judicial de la Federación. Ob. cit. Segunda Parte. Pág. 559.

53 Colín Sánchez, Guillermo. Ob. cit. Pág. 232.

A contrario sensu, podemos decir que los delitos que no se persiguen por querrela en nuestro artículo en estudio, se persiguen por oficio; entonces tenemos aquellas lesiones comprendidas en los artículos 291 a 293 del Código Penal Vigente, es decir, aquellas que perturben para siempre la vista, o disminuyan la facultad de oír, entorpezca o debilite -- permanentemente una mano, un pie, un brazo, una pierna o cualquier otro órgano, el uso de la palabra o de las facultades mentales; las lesiones de las que resulte una enfermedad segura o probable incurable, la inutilización completa o la pérdida de un ojo, de un brazo, de una mano, de una pierna o de un pie, o de cualquier otro órgano; cuando quede perjudicada para siempre cualquier función orgánica, o cuando el ofendido quede sordo, impotente o con una deformidad incorregible o las que produzcan incapacidad permanente para trabajar, enajenación mental, la pérdida de la vista o del habla o de las funciones sexuales y en sí, todas aquellas lesiones que pongan en peligro la vida del ofendido.

Así mismo, se perseguirá de oficio cualquier tipo de lesión, incluso dentro de las comprendidas en los artículos 289 y 290 cuando el sujeto activo en el momento de la comisión del ilícito, se encontrase en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares; al respecto nos dice el doctor García Ramírez: " Ciertamente hubiese sido desaconsejable tratar

con idénticas medidas a quienes conducen en situación normal y quienes lo hacen en las condiciones expresamente señaladas en la parte final del segundo párrafo. Por supuesto, si la embriaguez o el uso de tóxicos fué procurada para delinquir, el comportamiento resultante deberá ser contemplado en la luz -- del régimen sobre imputabilidad." ⁵⁴

También se perseguirá siempre de oficio, el delito de homicidio sin que importe el estado del sujeto activo, si actuó imprudencial o dolosamente y aunque este artículo no lo señala expresamente, asimismo se perseguirá de oficio cualquier otro delito que concorra con motivo del tránsito de vehículos y que no señala expresamente el artículo 62 del Código Penal Vigente, tales como ataques a las vías de comunicación y abandono de personas.

El legislador prevee aquella circunstancia, cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario, de transportes eléctricos, navíos, aeronaves o en cualquier transporte de servicio público federal o local, o de transporte de -- servicio escolar, mismo que se perseguirá de oficio.

Con la reforma de 29 de diciembre de 1983, el legislador adicionó el transporte de servicio público local para su persecución por oficio, sin embargo esta figura no es nueva, ya que la reforma de 31 de diciembre de 1954 la incluyó y la reforma de 1971 la suprimió nuevamente. Con lo que actualmente se excluyen de las prerrogativas de la querrela a --

taxistas, peseros, trolebuses, tranvías, etc.

Una nueva figura que aparece en la última reforma, son los transportes de servicio escolar para excluirlos de los beneficios de la querrela, con ello, el espíritu del legislador fué la de proporcionar una mayor protección a todos aquellos escolares que en su mayoría son menores de edad y que, - frecuentemente, se encuentran en manos de choferes imprudentes.

Para los delitos que imprudentemente concurren con motivo del tránsito de vehículos y se persiguen por oficio, se sancionarán con lo dispuesto en el artículo 60 del Código Penal Vigente, mismo que tiene una penalidad de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio; cuando los delitos imprudenciales sean calificados como graves e imputables al personal que preste sus servicios en los transportes de servicio público federal o local, o de transporte escolar, ocasionando homicidio 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 otro de la misma naturaleza.

En caso de preterintencionalidad, el juez podrá reducir la pena hasta una cuarta parte de la aplicable, si el delito fuere intencional.

A continuación transcribiré la siguiente tesis ju-

risprudencial que se encuentra relacionada con el tema a estudio:

• EBRIEDAD CULPOSA.

Independientemente de los otros factores imprudenciales que puedan concurrir, quien maneja en estado de ebriedad un vehículo de motor debe responder penalmente a título culposo de los daños que ocasione a las personas o a las cosas.

Quinta Epoca:

Tomo CXXVII, Pág. 700.- A.D. 6686/55.- 5 Votos.

Tomo CXXVII, Pág. 1044.- A.D. 5236/52.- Unanimidad de 4 votos.

Tomo CXXVIII, Pág. 381.- A.D. 5187/54.- Unanimidad de 4 votos.

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. XXXIII, Pág. 53.- A.D. 6565/59.- Mario Sánchez Valenzuela.- Unanimidad de 4 votos.

Vol. L, Pág. 34.- A.D. 1931/61.- Jesús Manuel Rivera Medrano. 5 votos."⁵⁵

55 Tesis 125 del Semanario Judicial de la Federación. Ob. cit. Segunda Parte. Pág. 264.

CAPITULO IV

EL ARTICULO 271 DEL CODIGO DE
PROCEDIMIENTOS PENALES.A) REDACCION Y ANALISIS DEL ARTICULO 271 DEL CODIGO DE
PROCEDIMIENTOS PENALES.

Este artículo del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal que se encuentra en el Título Segundo: Diligencias de Policía Judicial e Instrucción y en la Sección Segunda: Diligencias de Policía Judicial, Capítulo I: Iniciación del Procedimiento, a la letra dice:

" Artículo 271.- Si el acusado o su defensor solicitaren la libertad caucional y se tratare de un delito no comprendido en el párrafo 9° de este Artículo, los funcionarios mencionados en el Artículo anterior, se concretarán a recibir la petición relativa, y agregarla al acta correspondiente para que el Juez resuelva sobre el particular.

En todo caso, el funcionario que conozca de un hecho delictuoso hará que tanto el ofendido como el presunto responsable sean examinados inmediatamente por los médicos legistas, para que éstos dictaminen, con carácter provisional acerca de su estado psicofisiológico.

Cuando se trate de delito no intencional o culposo, exclusivamente, y siempre que no se abandone al ofendido, el Ministerio Público dispondrá la libertad del inculpado, sin perjuicio de solicitar su arraigo, si éste garan-

tiza mediante caución suficiente que fije el Ministerio Público, no sustraerse a la acción de la justicia, así como el pago de la reparación de los daños y perjuicios que pudieran serle exigidos. Igual acuerdo se adoptará, sin necesidad de caución y sin perjuicio de pedir arraigo correspondiente, cuando el delito merezca pena alternativa o no privativa de libertad.

El Ministerio Público fijará de inmediato la garantía correspondiente, con los elementos existentes en la averiguación previa, una vez que le sea solicitada la libertad del presunto responsable.

El Procurador determinará mediante disposiciones de carácter general el monto de la caución aplicable en los casos de lesiones y homicidio y por impudencia con motivo del tránsito de vehículos y en aquellos en que estos delitos concurren otros en que sea procedente la libertad caucional.

Cuando el Ministerio Público deje libre al presunto responsable lo prevendrá para que comparezca ante el 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 Ministerio Público mandando hacer efectiva la garantía otorgada.

El Ministerio Público podrá hacer efectiva la garantía si el presunto responsable desobedeciere, sin causa justificada, las órdenes que dictare.

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.

En las averiguaciones previas por delitos que sean de la competencia de los juzgados mixtos o de paz o siendo de los juzgados penales cuya pena no exceda de cinco años de prisión el presunto responsable no será privado de su libertad corporal en los lugares ordinarios de detención y podrá quedar arraigado en su domicilio, con la facultad de trasladarse al lugar de su trabajo, si concurren las circunstancias siguientes:

I.- Proteste presentarse ante el Ministerio Público que tramite la averiguación, cuando éste lo disponga.

II.- No existan datos de que pretenda substraerse a la acción de la justicia.

III.- Realice convenio con el ofendido o sus causahabientes, ante el Ministerio Público, de la forma en que reparará el daño causado, en su caso, cuando no se convenga sobre el monto, el Ministerio Público con base en una estimación de los daños causados, en la inspección ministerial que practique, en las versiones de los sujetos relacionados con los hechos y en los demás elementos de prueba de que disponga, determinará dicho monto.

IV.- Que tratándose de delitos por imprudencia ocasionados con motivo del tránsito de vehículos el presunto res-

ponsable no hubiese abandonado al lesionado, ni participado en los hechos en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

V.- Que alguna persona, a criterio del Agente Investigador del Ministerio Público, fundado en los datos que recabe al respecto, se comprometa, bajo protesta, a presentar al presunto responsable cuando así se resuelva.

VI.- En caso de que el acusado o la persona a que se refiere la fracción anterior, desobedeciere sin justa causa las órdenes que dicte el Ministerio Público, se revocará el arraigo y la averiguación previa será consignada en su caso, solicitando al Juez competente orden de aprehensión en su contra.

VII.- El arraigo no podrá prolongarse por más de tres días, transcurridos éstos, el arraigado podrá desplazarse libremente, sin perjuicio de que el Ministerio Público, si así procediese, consigne la averiguación y solicite la orden de aprehensión.

El Ministerio Público hará del conocimiento de los detenidos el alcance de sus derechos así como los términos en que puedan ser disfrutados, lo cual deberá constar en diligencia por separado.

Este artículo señala por una parte, las facultades del Ministerio Público dentro de la etapa de la Averiguación -

Previa para disponer de la libertad del presunto responsable y por otra, los derechos y obligaciones del mismo presunto responsable, para obtener su libertad bajo caución, en el inicio del procedimiento.

Las palabras caución y fianza se utilizan indistintamente, sin embargo, la primera es genérica y denota garantía, mientras que la segunda, es una especie. En los tribunales, al utilizar la palabra caución, se refiere a la garantía que debe ser dinero en efectivo y la fianza es la póliza expedida por una institución de crédito capacitada legalmente para ello.

El maestro Colín Sánchez nos dice: " La libertad bajo caución es el derecho otorgado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a todo sujeto objeto de un procesamiento, para que, previa satisfacción de ciertos requisitos especificados por la ley, pueda obtener el goce de su libertad, siempre y cuando el término medio aritmético de la pena no exceda de cinco años de prisión."⁵⁶

La caución puede efectuarse en depósito en efectivo, en caución hipotecaria o en fianza personal. El depósito en efectivo se hará ante Nacional Financiera, S.A. y el certificado de depósito lo conservará el juzgado o tribunal respectivo en la caja correspondiente, previa constancia autos.

56 Colín Sánchez, Guillermo. Op. cit. Pág. 531.

La libertad bajo caución podrá solicitarla el acusado o su abogado en forma verbal o por escrito y procederá de acuerdo al artículo 556 del Código Penal Vigente cuando el término medio aritmético de la pena privativa de libertad que corresponda al delito imputado no exceda de cinco años de prisión y en caso de acumulación, se atenderá al delito cuya pena sea mayor.

El artículo 271 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, nos indica que cuando el acusado o su defensor solicitaren la libertad caucional, tratándose de delitos cuya pena no exceda de cinco años de prisión, el Representante Social se concretará únicamente a recibir la petición para que el Juez resuelva sobre el particular; pero tratándose de delitos culposos, mismos que son los más comunes cuando concurren con motivo del tránsito de vehículos, el Representante Social podrá otorgar la libertad bajo caución, antes de la consignación, cumpliendo una serie de requisitos, mismos que comentaremos en cada uno de los párrafos del artículo en análisis.

A.a) REDACCION Y ANALISIS DE SU PARRAFO TERCERO.

" Cuando se trate de delito no intencional o culposo, exclusivamente, y siempre que no se abandone al ofendido, el Ministerio Público dispondrá la libertad del inculcado, -- sin perjuicio de solicitar su arraigo, si éste garantiza mediante caución suficiente que fije el Ministerio Público, no sustraerse a la acción de la justicia, así como el pago de la-

reparación de los daños y perjuicios que pudieran serle exigidos. Igual acuerdo se adoptará, sin necesidad de caución y sin perjuicio de pedir arraigo correspondiente, cuando el delito merezca pena alternativa o no privativa de libertad."⁵⁷

Como vemos, el párrafo anteriormente transcrito, nos habla de delito no intencional o culposo y el artículo 8° fracción II del Código Penal Vigente, nos dice que los delitos pueden ser no intencionales o de imprudencia y el artículo 9° del mismo Código, dice que obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen.

Los elementos de la culpabilidad, según la teoría de la ley, son: a) existencia de un daño con tipicidad penal; b) existencia de un estado subjetivo de culposidad consistente en imprevisión, falta de reflexión, negligencia, falta de cuidado, impericia, manifiesto por medio de actos u omisiones; c) relación de causalidad física, directa o indirecta, entre los actos u omisiones y el daño resultante; d) imputación legal del daño sobre quien, por su estado subjetivo de culposidad, produjo el acto o la omisión causales. La relación causal ha de existir aunque la ley no la precise.

Luego entonces, la imprudencia es un hacer omitiendo algo, en tanto que la negligencia un no hacer, la pri

57 Este párrafo fué reformado el 22 de diciembre de 1983 y publicado en el Diario Oficial de 4 de enero de 1984.

primera es activa y la segunda pasiva; y por lo tanto no puede haber imprudencia donde no hay negligencia, por lo cual -- creemos que los delitos culposos, es un término genérico y -- más técnico, abarcando todos los elementos, mientras que la -- imprudencia es un elemento de la culpabilidad. Si bien es --- cierto, que existe diferencia doctrinaria, es preciso aclarar que nuestra legislación toma como sinónimos los delitos -- no intencionales, imprudenciales o culposos.

Uno de los requisitos que señala el párrafo en -- análisis, para otorgarle la libertad caucional al presunto -- responsable, es la de " no haber abandonado al ofendido " y -- aunque no es lo suficientemente explícita esta frase, creemos que se refiere cuando no exista concurso con el delito de --- abandono de personas previsto en el artículo 341 del Código -- Substantivo y no se refiere a la acción de huir del lugar de -- los hechos, que como veremos en el capítulo siguiente, son -- dos cosas diferentes.

Otro de los requisitos que debe cumplir el presunto responsable para obtener su libertad bajo caución, es la -- de " realizar el pago de los daños y perjuicios que pudieran -- serle exigidos " y que a mi criterio, es un tanto arbitrario, ya que si el daño es cuantificable mediante peritajes o com-- probación de gastos, no así los perjuicios, entendiendocomo-- tales, la ganancia lícita en el patrimonio, y así mismo, no -- se aclara quien puede exigirle los daños y perjuicios, aunque se sobreentiende que lo puede hacer el representante social --

o el ofendido o el ofendido o su representante de éste, situación que se puede prestar a abusos en contra del presunto responsable.

Así mismo, para obtener el arraigo domiciliario, - uno de los requisitos que señala este artículo, en su párrafo noveno, punto III, es la de realizar convenio con el ofendido o sus causahabientes ante el Ministerio Público, de la forma que reparará el daño, ya que como expusimos anteriormente, el Representante Social puede exigir al acusado daños y perjuicios, mismos que en mi opinión es violatorio de garantías individuales, ya que para la existencia de todo contrato, la manifestación libre de la voluntad es elemento de existencia, y es nulo si es dado con violencia o dolo y en esta situación, hay vicios de la voluntad; que en último caso la reparación de daños y perjuicios y su cumplimiento serían de competencia civil.

La caución y el arraigo domiciliario no son necesarios, cuando el delito merezca pena alternativa o no privativa de libertad, por ejemplo, cuando únicamente exista la pérdida o la suspensión del derecho a usar licencia de manejador, o multa o prisión.

A.5) REDACCION Y ANALISIS DEL PARRAFO CUARTO.

" El Ministerio Público fijará de inmediato la garantía correspondiente, con los elementos existentes en la averiguación previa, una vez que le sea solicitada la libertad -- del presunto responsable."

En base a la averiguación previa, el Agente del Ministerio Público fijará el monto de la fianza, según la tabla que determine el Procurador y que se dará en el siguiente inciso. Es obligación del Representante Social, fijar inmediatamente la garantía correspondiente, con los elementos que cuenta, sin oponer objeciones como la de tipificar el delito o la de realizar los exámenes médico-legista al ofendido y por otro lado, el acusado o su defensor deberán solicitar la libertad caucional, ya que el Ministerio Público no la otorgará de oficio.

No solamente para fijar el monto de la fianza, sino para tipificar el delito es necesario la peritación, al respecto, el maestro Colín Sánchez nos dice: " La doctrina y la legislación, al referirse a estos aspectos, utilizan calificativos o nombres inapropiados, confundiendo el perito, la pericia, la peritación y el peritaje o dictamen."⁵⁸ Proporcionando nos el mismo autor, las siguientes definiciones: " Perito es toda persona a quien se atribuye capacidad técnico-científica o práctica, en una ciencia o arte. Pericia es la capacidad técnico-científica, o práctica, que acerca de una ciencia o arte posee el sujeto llamado perito. Peritación es el procedimiento empleado por el perito para realizar sus fines. Peritaje es la operación del especialista traducida en puntos concretos, en -

58 Colín Sánchez, Guillermo. Ob. cit. Pág. 363.

inducciones razonadas y operaciones emitidas, como generalmente se dice, de acuerdo con su leal saber y entender, y en donde se llega a conclusiones concretas."⁵⁹

Con lo cual, la peritación es un término más amplio que incluye al perito y al peritaje o dictamen.

La peritación en los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos recae sobre las personas en casos - como el homicidio, lesiones, ataques a las vías de comunicación (estado psicofisiológico); sobre los hechos, en los delitos de daño en propiedad ajena; y otro de los que recae es en los objetos.

A. c) REDACCION Y ANALISIS DEL PARRAFO QUINTO.

" El Procurador determinará mediante disposiciones de carácter general el monto de la caución aplicable en los casos de lesiones y homicidio y por imprudencia con motivo del tránsito de vehículos y en aquellos en que estos delitos concurren otros en que sea procedente la libertad caucional."

El párrafo en análisis contiene una deficiente redacción ya que dice: "... en los casos de lesiones y homicidio y por imprudencia..." como si únicamente las lesiones y el homicidio fueran los únicos delitos producidos con motivo del tránsito de vehículos, para terminar diciendo: "... concurren otros en que sea procedente la libertad caucional." En vez de

⁵⁹ Idem.

decir los delitos imprudenciales con motivo del tránsito de -
vehículos en que sea procedente la libertad bajo caución, -
tomando en consideración de esta forma, el daño en propiedad
ajena.

En este párrafo observamos que el legislador fa-
cultata al Procurador, para fijar el monto de la caución apli-
cable en los casos que concurren delitos con motivo del trán-
sito de vehículos y no es la ley quien lo fija, lo cual es -
más práctico y puede ser actualizado constantemente.

El acuerdo que fija el monto de la garantía es -
el siguiente:

" En términos del párrafo quinto del artículo --
271 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Fe-
deral, se establecen las bases generales conforme a las cua-
les los indiciados por delitos culposos cometidos con motivo
del tránsito de vehículos, gozarán del beneficio de la liber-
tad provisional bajo caución, durante la averiguación previa
de conformidad con el siguiente

A C U E R D O

Primero.- Los Agentes del Ministerio Público res-
ponsables de las averiguaciones previas, fijarán el monto de-
la garantía a que alude el artículo 271 del Código de Procedi-
mientos Penales para el Distrito Federal, de conformidad --
con lo siguiente:

a) Por el delito de lesiones previsto en la parte

segunda del artículo 289 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 10 veces el salario.

b) Para el delito de lesiones previsto en el artículo 290 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 30 veces el salario.

c) Para el delito de lesiones previsto en el artículo 291 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 35 veces el salario.

d) Para el delito de lesiones previsto en el párrafo primero del artículo 292 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 50 veces el salario.

e) Para el delito de lesiones previsto en el párrafo segundo del artículo 292 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 50 veces el salario.

f) Para el delito de lesiones previsto en el artículo 293 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 40 veces el salario.

g) En aquellos casos que no exista clasificación de lesiones, la garantía será de 5 veces el salario.

h) Para el delito de homicidio, la garantía será de 100 veces el salario.

i) Para el delito de daño en propiedad ajena, la garantía será de 3 veces el monto del daño causado.

Segundo.- Para el efecto de establecer el monto de la garantía correspondiente, se entenderá por salario el mínimo general vigente en el Distrito Federal en el momento de la -

ejecución del delito.

Tercero.- Las cantidades que por concepto de garantía fije el Agente del Ministerio Público se depositarán en las oficinas de la Nacional Financiera, S.A., debiendo que dar dichas cantidades a disposición de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

T R A N S I T O R I O S

Primero.- Los responsables de las diversas unidades administrativas de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, harán del conocimiento del personal a sus órdenes el contenido de este acuerdo, y vigilarán su estricto cumplimiento.

Segundo.- El presente acuerdo entrará en vigor el mismo día de su expedición y revoca el acuerdo A/4/76."⁶⁰

A.d) REDACCION Y ANALISIS DE L PARRAFO SEXTO.

" Cuando el Ministerio Público deje libre al presunto responsable lo prevendrá para que comparezca ante el 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 Ministerio Público mandando hacer efectiva la garantía otorgada."

⁶⁰ Acuerdo 01/83 emitido el 28 de abril de 1983, por la C. Lic.- Victoria Adato de Ibarra, Procuradora General de Justicia del Distrito Federal.

Las obligaciones que contrae el sujeto beneficiado con la libertad caucional, es la de presentarse ante el Ministerio Público o ante el Juez a quien se consigne la averiguación previa, cuantas veces sea requerido o citado, debe comunicar los cambios de domicilio que tuviere y presentarse ante el juzgado o tribunal que conozca de la causa, el día que se tenga señalado de cada semana.

Cuando el procesado o acusado no se presentare a la práctica de las diligencias ante la autoridad correspondiente, se ordenará su aprehensión, la cual solicitará y ejecutará el Ministerio Público y el Juez la ordenará.

La libertad bajo caución se revocará y se mandará a hacer efectiva, cuando el beneficiario no cumpla para su práctica sin causa justa y comprobada con las diligencias respectivas; la de cometer un nuevo delito sancionado con pena corporal, antes de la causa que concedió la libertad esté concluida por sentencia ejecutoriada; amenazar al ofendido o un testigo del procedimiento, o la de cohechar o tratar de cohechar a éstos, al Juez o al secretario o al Agente del Ministerio Público; cuando así lo solicite el propio beneficiario; cuando en el curso del procedimiento apareciere que el delito o delitos imputados tiene pena corporal cuyo término máximo sea superior a cinco años; y cuando el Juez abrigue temor fundado de que se fuge u oculte el presunto responsable.

B) PAPEL QUE DESEMPEÑA EL MINISTERIO PÚBLICO.

El Ministerio Público debe preservar a la sociedad del delito, en ejercicio de sus atribuciones como representante de ésta, ejercita las acciones penales.

Si bien es cierto, que el artículo 21 de la Constitución General de la República establece la atribución general del Ministerio Público de la persecución de los delitos, como consecuencia de ésta, tiene la función investigadora e incluso en la ejecución de sentencias. También tiene -- otras funciones específicas como las estudiadas en el inciso anterior, es decir, la de otorgar al presunto responsable la libertad caucional cuando se presenten determinadas características en el ilícito, establecer el monto de la caución -- aplicable en los delitos imprudenciales con motivo del tránsito de vehículos o la de otorgar el arraigo domiciliario.

Así mismo, en el derecho civil tiene funciones -- como la protección de ciertos intereses colectivos, o cuando su naturaleza y trascendencia se requiera una tutela especial; funciones en el juicio constitucional y como consejero y auxiliar del ejecutivo federal. (estos dos últimos corresponden únicamente al Ministerio Público Federal.)

Podemos decir que en la República Mexicana existen el Ministerio Público del Fuero Federal que tiene su fundamento en el artículo 102 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y su respectiva ley orgánica, el Mi-

nisterio Público del Fuero Común en el Distrito Federal que tiene su fundamento en el artículo 73, frac. VI de la misma Constitución General y su respectiva ley orgánica, así como en cada una de las entidades federativas con las correspondientes Constituciones de los Estados y el Ministerio Público Militar que se rige por el Código Mexicano de Justicia Militar.

En los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, será competente el Ministerio Público del Fuero Federal cuando resulte: a) daño en propiedad ajena, cuando la Federación sea sujeto pasivo; b) daño en propiedad ajena, perpetrado con motivo o en contra del funcionamiento de un servicio público federal o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado; c) daño en propiedad ajena, cuando el presunto responsable sea funcionario o empleado federal y lo cometa en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; d) lesiones, - artículos 289, 290, 291, 292 o 293 del Código Penal Vigente, cometidas contra o por un funcionario o empleado federal - en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; e) lesiones, artículos 289, 290, 291, 292 o 293 del Código Penal Vigente, cometidas con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio se encuentre descentralizado o concesionado; f) homicidio, cometido en con-

tra o por un funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; g) homicidio, cometido con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio se encuentre descentralizado o concesionado; h) ataques a las vías de comunicación en los ilícitos que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por consecuencia, los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, serán de competencia del Fuero Común, a contrario sensu, los no mencionados en el párrafo anterior, a excepción de los que corresponden al Ministerio Público Militar que se regirán por el Código de Justicia Militar.

A continuación transcribiré la siguiente tesis jurisprudencial, misma que se relaciona con nuestro tema a estudio:

" FUERO FEDERAL; COMPETENCIA DEL, CUANDO HAY VARIOS DELITOS Y UNO DE ELLOS ES FEDERAL, SIEMPRE Y CUANDO SE HAYAN COMETIDO EN UN SOLO ACTO.

Es verdad que el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido la tesis que textualmente dice: " FUERO FEDERAL, COMPETENCIA DEL, CUANDO HAY VARIOS DELITOS Y UNO DE ELLOS ES FEDERAL.- La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto que el Fuero Federal es atractivo, - por lo que en caso de que el Juez Federal sea competente para conocer de uno de los delitos cometidos en un solo hecho, da-

ños en propiedad de la Nación, tiene que ser competente para conocer de los otros delitos, pues de lo contrario se dividiría la continencia de la causa ya que esos delitos fueron cometidos en un solo acto." Pero, como es de advertirse, la tesis que se transcribió se refiere a delitos que se realizan en un solo momento de la acción criminal, como ocurre tratándose de los delitos de homicidio y ataques a las vías generales de comunicación, con motivo de una conducta imprudencial del sujeto, pero no es aplicable dicha tesis cuando los delitos que se le imputan se realizaron en distintos momentos de la acción delictiva.

Séptima Época, Segunda Parte: Vol. 68, Pág. 25.-
C. 31/74. Suscitada entre los Jueces de Distrito en el Edo. de Tamaulipas y el Primero Mixto de Primera Instancia en Reynosa, Tamps.- Unanimidad de 4 votos.- C. 33/74. Suscitada entre el Juez Tercero de Distrito en el Edo. de Tamaulipas y el Juez Primero Mixto de Primera Instancia de Reynosa, Tamps.- Unanimidad de 4 votos.⁶¹

61 Tesis relacionada del Semanario Judicial de la Federación. O.S. cit. Segunda Parte. Pág. 305.

CAPITULO V.

DELITOS QUE PUEDEN CONCURRIR
CON MOTIVO DEL TRANSITO DE
VEHICULOS.

A) ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION.

Procederemos a realizar un estudio de aquellos delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos; y el antecedente más próximo en nuestra legislación, del delito de Ataques a las Vías de Comunicación se encontraba en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, previsto en el Título Quinto: Delitos en Materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia, Capítulo I: Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia, que decía:

" Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar licencia de manejador:

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."

Por decreto de 29 de diciembre de 1950, publicado en el Diario Oficial de 15 de enero de 1951, en vigor tres días después, se adicionó el siguiente párrafo que junto con el párrafo anterior es el que nos rige en la actualidad y quedó co-

no sigue:

" 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 corresponda si causa daño a las personas o cosas."

El artículo en estudio, tiene varios defectos, -- tanto técnicos como prácticos, que señalaremos más adelante, -- pero en primer lugar, destacaremos que son tres las penas que impone: prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos o pérdida del derecho a usar licencia de manejador. Según la redacción de este artículo, se sancionará con prisión y/o pena pecunaria o únicamente con la pérdida de usar la licencia de manejador en las dos hipótesis siguientes:

" En la primer hipótesis, comete el delito de Ataques a las Vías de Comunicación: " 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." El que viole únicamente una vez los reglamentos o disposiciones de tránsito en lo que se refiere este precepto, estaremos ante una infracción administrativa y el que viole dos o más veces, configura un delito y por consecuencia, compete a la autoridad judicial.

La segunda hipótesis, se sancionará al conductor -

de un vehículo automotor que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, independientemente de otro delito que cometa. Este tipo de delito, es de los que la doctrina denomina de peligro, toda vez que el bien jurídico tutelado es la sociedad y su patrimonio, es decir, con la simple conducta violatoria de reglamentos o disposiciones para la circulación de vehículos, el conductor no está causando ningún daño directo y efectivo, sin embargo, en su acción existe la posibilidad de que cause el daño a los bienes o a las personas.

Los penalistas Carranca y Trujillo y Carranca y Rivas nos dicen al respecto: " El legislador mexicano del 31 confunde los conceptos de peligro y resultado, puesto que no le basta con el solo estado de ebriedad o el influjo de estupefacientes, sino que requiere la comisión de alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación. Debería ser suficiente la configuración del tipo penal que nada más se -- mantuviera el concepto de peligro, o sea, el manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, independientemente de la infracción a los reglamentos de tránsito y circulación." ⁶² Cabe aclarar que los citados autores erróneamente se refieren a los legisladores del 31, en lugar de los legisladores del 50, ya que el párrafo que hacen mención, se-

62 Carranca y Trujillo Raúl y Carranca y Rivas Raúl.- Ob. cit. Págs. 359 y 360.

refiere a la adición del segundo párrafo; sin embargo considere útil transcribir estas líneas por la importancia de su crítica.

En este orden de ideas, tenemos la siguiente tesis jurisprudencial la cual interpreta el artículo en estudio, en su segunda parte.

*** ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION. CONDUCCION DE VEHICULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD.**

El delito de ataques a las vías generales de comunicación previsto en la fracción II, del artículo 171 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales se integra no solamente con la conducción de un vehículo en estado de embriaguez, sino que se requiere además que se cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio.

. Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. LIII, Pág. 11 A.D. 5014/61.- Lázaro López Palacios. Unanimidad de 4 votos.

Vol. LVIII, Pág. 82 A.D. 7115/61.- Hugo Aguilar Rendón. Unanimidad de 4 votos.

Vol. LIX, Pág. 39 A.D. 7257/61.- Abel Cuellar Chaire. Unanimidad de 4 votos.

Vol. LX, Pág. 61 A.D. 8490/61.- Fernando Cruz Hernández. Unanimidad de 4 votos.

Vol. LXIII Pág. 58 A.D.1573/62.- Víctor Venegas Ve

63.
negas.- 5 votos."

Cabe mencionar que la Suprema Corte de Justicia de la Nación y los Tribunales Colegiados de Circuito solamente hacen una interpretación de la ley por medio de la jurisprudencia.

Sin embargo, el Código Penal para el Estado Libre y Soberano de México en el en el Título Segundo: Delitos contralla Colectividad, Subtítulo Segundo: Delitos contra la Seguridad de las Vías de Comunicación, Capítulo II: Delitos cometidos por Conductores de Vehículos de Motor, Artículo 164, señala: " Se impondrán de tres días a seis meses de prisión, y multa hasta de mil pesos y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho de manejar, al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor." Con lo cual este Código no menciona en ningún momento la infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, manteniendo únicamente el concepto de peligro.

Por otro lado, la legislación penal no señala - cual es el estado de ebriedad para considerarlo como tal, - ain embargo el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal considera al estado de ebriedad cuando el infractor tenga 0.89 o más de contenido alcohólico en la sangre y lo sanciona con arresto hasta de 36 horas.⁶⁴

63 Tesis 32 del Seminario Judicial de la Federación. Segunda Parte. OB. cit. Págl 79.

64 Artículos 90 y 126 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial el 28 de julio de 1976.

El artículo en estudio utiliza la palabra enervante que proviene del latín enervare, que significa debilitar y la fracción II del artículo 15 del mismo Código Penal Vigente, utiliza el término estupefaciente de stupefactus -- que produce estupefacción, pasmo, estupor, o sea, deja atónito, mismo término que fué reformado por Decreto de 2 de enero de 1968, por considerarlo más apropiado, ya que el estupefaciente más que quitar fuerzas, provoca asombro, admiración extremada, en síntesis, una exaltación de la conducta y por lo cual el legislador no ha reparado hasta la fecha este error. " Hasta finales de la cuarta década de este siglo, era común nombrar estos delitos en relación con los enervantes, pues esta nomenclatura o la de drogas heroicas era la empleada por nuestras leyes penales y sanitarias y por las convenciones internacionales de entonces. Pero a partir del Código Sanitario de 31 de diciembre de 1949, las disposiciones sanitarias, coincidiendo con la terminología empleada en las últimas convenciones internacionales utilizó la expresión " estupefacientes " en vez de la de " enervantes " con lo cual quedaron en discordancia las normas penales."⁶⁵

En este orden de ideas, según la conducta, el delito en análisis es un delito de acción, en virtud de que el sujeto activo de este ilícito, para cometerlo, realiza la acción de conducir un vehículo a mayor velocidad de la permitida en los reglamentos y señales respectivas o la de conducir un vehículo de motor en estado de embriaguez o bajo el influ-

65 Carranca y Trujillo Raúl y Carranca y Rivas Raúl. Ob. cit. Págs. 69 y 70.

jo de estupefacientes y violando una o varias disposiciones de tránsito. También en orden a la conducta es un ilícito uni subsistente, toda vez que para su comisión basta que el sujeto activo del mismo conduzca un vehículo automotor y al mismo tiempo cometa infracciones en estado de ebriedad.

En orden al resultado, es un delito formal, toda vez que no existe transformación o cambio en el mundo exterior. También en cuanto al resultado, es un ilícito de los -- llamados instantáneos ya que tan pronto como se infringen los reglamentos o disposiciones de tránsito y circulación de vehí-- culos y se conduce en estado de embriaguez al conducirlos, se agota el delito. La ausencia de conducta no se presenta, ya -- que como mencionamos con anterioridad, es un delito de acción.

El delito de ataques a las vías de comunicación -- se clasifica como un tipo autónomo o independiente, ya que -- tiene vida propia, o sea, no necesita de otro y otros para -- subsistir y a su vez, es un tipo anormal porque tiene elementos normativos que son el estado de embriaguez y la violación a los reglamentos de tránsito y circulación de vehículos.

Así mismo, aún cuando este delito se persigue de -- oficio, se trata de un ilícito culposo, ya que el conductor -- del vehículo automotor al violar dos o más disposiciones del -- reglamento de tránsito por lo que respecta a la velocidad, o -- bien, al conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de -- estupefacientes y violar alguna disposición, puede ser que no -- prevea un resultado dañoso o el peligro que su actitud entra--

na, entonces estaremos frente a la figura denominada culpa sin representación; o también, puede ser que sí prevea la consecuencia de su acto, pero que tenga la esperanza que no llegue a producirse y estaremos en este caso, frente a la culpa con representación.

Es por esta circunstancia, que no podemos decir que este ilícito sea doloso, ya que en la actividad de conducir un vehículo de motor, no entraña de ninguna manera una conducta o hecho ilícito y la consecuencia que produce al adoptar la conducta que preve el artículo en análisis, es meramente momentáneo, al no acatar en un momento dado, las disposiciones que integran el contenido del reglamento de tránsito o circulación de vehículos.

Así también consideramos, que tampoco puede existir, como lo consideran algunos autores, un dolo eventual en la conducta del agente, ya que para que subsista, es necesario el agente se encuentra conciente de que su actitud constituye una conducta antijurídica y aún así la desea y la realiza, en cambio, el hecho de conducir un vehículo de motor, no constituye antijuricidad en sí, de donde no es posible decir que el agente obró a sabiendas de que su actividad era ilícita. Por lo que hace al llamado dolo indirecto, tampoco puede subsistir en este delito, ya que esa figura necesita el conocimiento y la voluntad del agente, es un hecho que se tipifica como delito e indirectamente desea su resultado, situación ésta que tampoco subsiste en el delito que analizamos.

El artículo 6° del Código Penal Vigente preve la aplicación de los delitos cometidos en leyes especiales y el Delito de Ataques a las Vías de Comunicación, también se encuentra regulado en la Ley de Vías Generales de Comunicación, entendiéndose por vías generales de comunicación, según el artículo 1° de es ley, a los mares y ríos territoriales, espacio nacional, vías conductoras de energía eléctrica, rutas de servicio postal, etc, y la fracción VI, del mismo artículo, señala también como vías generales de comunicación; los caminos: a) cuando entronquen con alguna vía de país extranjero; b) cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, entre sí; c) cuando en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la federación.

El artículo 2° de la citada ley señala: " Son partes integrantes de las vías generales de comunicación: I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y II.- Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de estas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones." Y el artículo 3° del mismo precepto legal invocado nos dice: " Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales."

Luego entonces, las vías generales de comunicación,

las partes integrantes de éstas y los servicios de transporte público federal quedarán supeditados a las autoridades administrativas y judiciales federales cuando se cometa alguna falta o delito, respectivamente.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Séptimo: Sanciones, Capítulo Unico, se encuentra el siguiente artículo, mismo que es muy frecuente que el Ministerio Público Federal consigne por este ilícito.

" Artículo 533.- Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte o interrumpan total o parcialmente o deterioren los servicios que operan en las vías generales de comunicación o los medios de transporte serán castigados con tres meses a siete años de prisión y multa de cincuenta a cinco mil pesos.

Si el delito fuere cometido por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos por carretera, sólo se perseguirá a petición de parte y se sancionará con multa por el valor del daño causado, más la reparación de éste."⁶⁶

En el primer párrafo del artículo mencionado con anterioridad, la primer hipótesis se refiere a los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o

66 La Ley de Vías Generales de Comunicación fué publicada en el Diario Oficial de 19 de enero de 1940, misma que esta en vigor hasta nuestros días, y el artículo transcrito fué reformado por decreto de 29 de diciembre de 1976.

los medios de transporte, entendiendo por daño la inhabilitación de la cosa para el uso a que esta destinado o que es propia de su naturaleza; perjuicio se entiende desde el punto de vista civilista, la privación de cualquier ganancia lícita -- que debiera haberse obtenido, de no haberse generado la conducta ilícita de otra persona, definición un tanto ambigua para el derecho penal y que a mi criterio se debió haber usado los términos daño, destrucción o deterioro que utiliza el Código Penal Vigente, en el delito de daño en propiedad ajena -- genérico, en lugar de " los que dañen, perjudiquen o destruyan " e interpretando el sentir del legislador, perjudiquen -- debe utilizarse como deteriorar que es el menoscabo de la cosa sin que el acto llegue a la total destrucción y finalmente debemos entender por destrucción, arruinar una cosa en forma tal, que la inhabilite para el uso a que esta destinado.

Los medios de transporte son los que trasladan cosas o personas y se clasifican en terrestres, aéreos, fluviales y marítimos, pero a los que nos referimos en nuestro caso a estudio, son los primeros como automóviles, camiones de carga o pasajeros y en sí cualquier transporte terrestre.

La segunda hipótesis se refiere a la interrupción total o parcial de los servicios que operan en las vías generales de comunicación o los medios de transporte y que a mi entender, debe ser más explícito, ya que la interrupción total o parcial de la circulación de vehículos sucede frecuentemente por averías de vehículos y que en su caso se debiera --

sancionar administrativamente y no con pena privativa de libertad, máxime que es muy alta.

La tercera hipótesis se refiere a los que deterioran los servicios que operan en las vías generales de comunicación o los medios de transporte, misma que adolece de deficiencias técnicas, ya que los servicios que operan en las vías generales de comunicación y/o los medios de transporte pueden ser dañados o destruidos, aparte de deteriorados.

El primer párrafo de este artículo es más amplio en el ilícito de ataques a las vías de comunicación, por abarcar mayor número de posibilidades, sin embargo su redacción es confusa y una más correcta debió haber sido la siguiente: Los que dañen, destruyan o deterioren las vías generales de comunicación, sus servicios que en las mismas operan y los medios de transporte, serán castigados con tres meses a siete años de prisión y multa de cincuenta a cinco mil pesos.

Así mismo, en otro artículo se debió hablar específicamente de aquellos sujetos que interrumpan total o parcialmente la circulación de vehículos con motivo del tránsito de éstos, y sancionarlos, si operan ciertos móviles, como el estado de embriaguez del conductor, exceso de velocidad, etc., independientemente de otros delitos que incurran.

Si bien es cierto, el Código Penal Vigente excluye de la querrela a los transportes de servicio público federal, entre otros, cuando se ocasione daño en propiedad ajena y lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290; la

Ley de Vías Generales de Comunicación, en el segundo párrafo del artículo en estudio, la otorga, pero únicamente cuando se produzcan daños de los señalados en el primer párrafo, excluyendo cualquier tipo de lesiones; y siempre y cuando sean delitos culposos y cometidos con motivo del tránsito de vehículos.

Otro delito a que se refiere La Ley de Vías Generales de Comunicación, es la conducción de vehículos en estado de ebriedad, mismo que estudiamos en lo tocante al Código Penal Vigente, por lo cual nos concretaremos a transcribir este ilícito que se refiere la mencionada ley y a señalar sus modalidades, previsto en el Libro Séptimo: Sanciones, Capítulo Único y que a la letra dice:

" Artículo 537.- Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, serán sancionados, por la primera infracción, con multa de cinco mil pesos, por la segunda infracción, con multa de diez mil pesos, y por la tercera infracción, se les impondrá pena de treinta días a dos años de prisión y se le cancelará la licencia respectiva."

Las dos primeras infracciones a que se refiere el artículo anterior, son de competencia de la autoridad administrativa federal y la tercera, es un delito que competará cono-

cer al Ministerio Público Federal y al Juez de Distrito correspondiente; en la que es de importancia destacar que la pena -- privativa de libertad es hasta dos años de prisión; y para el Código Penal Vigente, por el mismo delito lo sanciona como pena mayor, la de seis meses de prisión. También cabe señalar -- que es un delito de los que la doctrina denomina de peligro, -- ya que para su adecuación es suficiente conducir un vehículo -- en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier estupefaciente, sin necesidad de cometer alguna otra infracción, aún -- siendo requisito indispensable cometer tres infracciones por -- la misma causa en distintos momentos de la acción delictiva.

Otro aspecto que no podemos dejar pasar, es el que nos hace alusión el criminólogo Rodríguez Manzanera quien dice que: " Muchos sujetos se atreven a delinquir gracias a que el automóvil les da la posibilidad que antes no tenían. En varias ocasiones la elección de una carrera criminal está ligada a -- las limitaciones físicas del individuo, limitaciones que se -- ven superadas gracias a la máquina."⁶⁷ El mismo autor señala -- que: " ... la utilización de criminales, del vehículo como instrumento para cometer crímenes y, generalmente, para realizar sus conductas con mayor velocidad y poder escapar de la acción de la justicia. Ante esta gran movilidad de la delincuencia actual, la policía debe estar dotada de medios de transporte rápidos y adecuados."⁶⁸ Opinión la cual estamos completamente de

67 Rodríguez Manzanera, Luis.- Criminología. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1981. Pág. 500.

68 Rodríguez Manzanera, Luis.- Ob. cit. Pág. 501.

acuerdo, pero que aparte de que la policía este equipada de medios de transporte rápidos y la tecnología necesaria como en armamento y comunicaciones, es necesario legislar en el sentido de que todo vehículo sin excepción circule con las correspondientes placas definitivas o en su caso provisionales, y evitar permisos de circulación los cuales no son visibles para que la ciudadanía identifique a los conductores, ya que un alto índice de delitos se cometen con vehículos sin placas de circulación. A este respecto se puede agregar una tercera fracción al artículo 171, del Código Penal Vigente u otro artículo a la Ley de Vías Generales de Comunicación que lo sancionaría de la siguiente manera: Al que circule en vehículo de motor -- sin las correspondientes placas de circulación definitivas o provisionales, se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida a usar licencia de manejador; quedando facultada la policía para la detención del vehículo o traslado al corralón correspondiente.

El Código Penal Substantivo del Estado de México -- de cierta forma regula este punto que hacemos mención, ya que en el Título Segundo: Delitos contra la Colectividad, Subtítulo Segundo: Delitos contra la Seguridad de las Vías de Comunicación, Capítulo II: Delitos Cometidos por Conductores de Vehículos de Motor en su artículo 164 Bis dice: " Se impondrán de seis meses a cinco años de prisión al que en la comisión de un delito de los previstos por este Código, maneje o utilice un --

vehículo de motor sin las placas visibles o la tarjeta que autorice su debida circulación, o con documentación que no corresponda a la autorizada oficialmente para dicha circulación." ⁶⁹

B) LESIONES.

Las lesiones han tenido una lenta evolución, en el derecho romano esta figura no encontró un sitio adecuado, ya que se le encuadraba en el campo de las injurias o se le relegaba al del homicidio tentado y se excluían las lesiones a esclavos o a los extranjeros enemigos del Estado, etc.; en la Edad Media los conceptos romanísticos se repitieron y a la vez se mezclaron con el derecho bárbaro quienes distinguieron las heridas, dividiéndolas en lesiones y golpes, heridas propiamente dichas y mutilaciones; el código francés tomó en cuenta aquellas lesiones que resultaren una enfermedad o incapacidad para trabajar, así como los daños ocasionados por el empleo de substancias nocivas.

Nuestro Código Penal de 1871, establecía en el Libro Tercero: De los Delitos en Particular, Título Segundo: Delitos contra las Personas, cometidos por Particulares. Capítulo II: Lesiones.- Reglas Generales, en lugar de proporcionarnos una definición de lesiones, hace una descripción de la si-

69 Este artículo fué adicionado por el Decreto número 144 de - 18 de enero de 1983, publicado en la Gaceta de Gobierno número 9 de 20 de enero de ese mismo año.

guiente manera:

" Bajo el nombre de lesión, se comprenden; no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, - dislocaciones y quemaduras; sino toda alteración de la salud, y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa.

Cuando los golpes produzcan alguno de los efectos indicados, se tendrán y castigarán como lesiones."

Como observamos, se realizó una acertada definición de este delito y máxima para la época, el cual incluyó - toda alteración de la salud producida por una causa externa - para no excluir alguna posibilidad; a excepción del segundo párrafo que prácticamente sale sobrando y de que fué incluido en el campo de los delitos en particular, el cual es muy amplio.

El Código Penal de 1929 repitió esta definición, - incluyéndose en el Título Décimo Séptimo: De los Delitos contra la Vida; sin embargo, como sabemos, no toda lesión atenta contra la vida.

El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, de una manera más acertada, en el Título Décimo Noveno lo denominó: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo I: Lesiones, describiendo este ilícito de la siguiente manera y que aún subsiste hasta nuestros días:

" Artículo 288,- Bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración de la salud y cualquier daño que deje huella material en el cuerpo humano si esos efectos son producidos por una causa externa."

Los elementos del delito de lesiones que se desprenden de su redacción son: a) una alteración de la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano; b) que esos efectos sean producidos por una causa externa y c) imputable a un hombre por su realización intencional-imprudencial o preterintencional.

Como observamos, la descripción legal de lesiones, comprende no solamente las heridas que son las mas comunes y demás alteraciones del cuerpo humano perceptibles por su exteriorización, sino además comprende las no perceptibles, ya sea por una afectación de órganos internos o afectaciones nerviosas o psíquicas, producidas por una causa externa, que puede consistir en el empleo de medios físicos, de omisiones o de medios morales, pero en nuestro tema de estudio, este medio es cualquier vehículo proyectado en contra del sujeto o sujetos pasivos o los tripulantes de un vehículo, cuando se produce un accidente. Al respecto, el maestro Francesco Carrara nos dice:

" No puede dudarse, por tanto, que el criterio esencial de este delito consiste en un acto material que produce el efecto de disminuirle a un hombre el goce de su personalidad, sin -- destruirse, causándole dolor físico o algún detrimento corporal, o perturbándole el entendimiento."⁷⁰

Necesariamente serán imputables a un hombre con capacidad de querer y entender, y aunque es posible que su -- realización sea intencional (son aquellas que el sujeto activo se propone su realización), las frecuentes con motivo del tránsito de vehículos son imprudenciales, que a su vez tienen los siguientes elementos: a) el daño de lesiones; b) la existencia de un estado subjetivo de imprudencia que se traduce al exterior en acciones u omisiones imprevisoras, negligentes, -- imperitas, irreflexivas o faltas de cuidado y c) la relación de causalidad entre esta imprudencia y el daño de lesiones que rigen en los artículos 8º Fracción II, 60 y 62 del Código Penal Vigente.

El maestro González de la Vega nos hace notar al -- respecto: " A diferencia del elemento intencionalidad que de -- acuerdo con la ley deberá presumirse mientras no se demuestre lo contrario, las imprudencias necesitan demostración plena -- por cualquiera de los sistemas autorizados por la ley procesal."⁷¹ Y continua exponiendo que: " ... la rutinaria práctica

70 Carrara, Francesco.- Programa de Derecho Criminal. Parte Especial. Volumen II. Edit. Temis. 3a ed. Bogotá 1973. Trad. por el Dr. José J. Ortega Torres y el Dr. Jorge Guerrero. - Pág. 42.

71 González de la Vega, Francisco. Derecho Penal Mexicano. Edit Porrúa. 14a ed. México 1977. Pág. 13.

seguida frecuentemente en algunos de nuestros tribunales de exigir al reo la comprobación de ausencia no sólo de intención, sino de todo estado de imprudencia, es insostenible, porque con ella se rompe el mandato constitucional que exige a las autoridades judiciales la comprobación plena del cuerpo del delito como base del procedimiento sin autorizar su suposición presuncional. Igualmente, es indebido dar por comprobado un delito de imprudencia cuando sólo sean obtenidas pruebas de daño de lesiones y de la existencia de un acto u omisión culposos, pues es menester establecer las relaciones de causalidad que debe ligar estos dos elementos; en muchas ocasiones el estado imprudente se manifiesta por la simple coincidencia, coexistiendo con el daño de lesiones, o con la demostración palpable de que este último obedece a causas diversas, como puede serlo la propia imprudencia del lesionado; o 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 la relación causal con las lesiones."⁷²

Existen diferentes sistemas para la medición de -- las penas, como el objetivo, que atiende exclusivamente al daño causado al ofendido; el subjetivo, que atiende a la intención perseguida por el sujeto activo, independientemente del resultado obtenido; el mixto, que aprovecha eclécticamente -- los dos anteriores y por último, el sistema defensista, que --

72 Idem.

otorga pleno arbitrio al juzgador para la penalidad del sujeto activo, según la peligrosidad subjetiva u objetiva que presente.

La legislación penal vigente, atendiendo a su gravedad mayor o menor, las lesiones las podemos dividir en a) lesiones levisimas y leves, que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar menos de quince días; b) lesiones graves, que ponen en peligro la vida; y c) lesiones mortales, que causan el daño de muerte.

Por otra parte, tenemos la agravación de la penalidad de las lesiones al que infiera una lesión que deje al ofendido cicatriz en la cara perpetuamente notable; aquellas lesiones que en esencia consista en la disminución o debilitamiento permanente, pero no completo de la función u órganos afectados y los que preven daños absolutos y permanentes, así como los males de extrema gravedad, como son la incapacidad permanente para trabajar, enajenación mental, la pérdida de la vista o del habla o de las funciones sexuales.

En orden a la conducta, este delito es de los de acción y el objeto jurídico es la integridad corporal en su aspecto anatómico funcional y salud de la mente. El maestro Jiménez Huerta nos dice al respecto: " Entre los bienes jurídicos individuales ocupa el de la integridad personal un lugar preponderante que solo ante el de la vida cede en importancia. La integridad del hombre es condición esencial para el cumplimiento de su propio destino. Dentro de la idea que -

sintetiza este bien jurídico, esto es, dentro del concepto de la integridad humana quedan comprendidos tanto la salud corpórea en su doble aspecto anatómico y funcional, como la salud de la mente. Y la protección que el ordenamiento positivo --- otorga este bien jurídico es tan amplia que incluye el aspecto estético del rostro y del cuerpo: la normalidad morfológica o, de otra manera dicho la perfección y la belleza."⁷³

Son de los delitos que se persiguen por querrela, cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290 del Código en comento, siempre y cuando el presuntivo responsable no se hubiere encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes que analizamos ampliamente en el capítulo III, de esta tesis.

En cuanto al resultado, es un delito material, de resultado, instantáneo, ya que en cuanto se produce la alteración de la salud, se agota el delito y con efectos permanentes en cuanto al sujeto pasivo, ya que el daño que se produce en él, se prolonga en el tiempo.

Así mismo, destacaremos las estadísticas de 1975 que son las más recientes que se tienen al respecto, de ---- 73,254 víctimas de accidentes de tránsito en la República Mexicana, 64,688 resultaron lesionadas; y en el Distrito Fede-

73 Jiménez Huerta, Mariano.- Derecho Penal Mexicano. Tomo II. La Tutela de la Vida e Integridad Humana. Edit. Porrúa. 4a. ed. México 1979. Pág. 265.

ral hubo 7,762 víctimas, de las cuales 6,796 resultaron heridas.
74

C) HOMICIDIO.

Este delito no siempre ha tenido el mismo alcance, ya que antiguamente los ciudadanos mataban a sus hijos, los --amos a sus esclavos o a los extranjeros enemigos del Estado, - que gozaban de impunidad.

El delito de homicidio en nuestro Código Penal de 1871, lo incluyó igual que a las lesiones, en el amplio campo de los delitos en particular y lo definió de la siguiente manera: " Comete el delito de homicidio: el que priva de la vida a otro, sea cual fuere el medio de que se valga." Y el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1929, repitió esta definición, que como observamos, sale sobrando la frase: - " sea cual fuere el medio de que se valga" y por otro lado no proporciona el elemento moral que analizaremos mas adelante.

El tipo de homicidio previsto en el Código Penal - para el Distrito y Territorios Federales de 1931 y que aún sub siste hasta nuestros días, se encuentra en el Título Décimo No veno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo II: Homicidio, que lo define de la siguiente manera:

74 Estadísticas tomadas de: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1975-1976. México 1979. Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto y Dirección General de Estadística. Pág. 790.

" Artículo 302.- Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro."

De la anterior redacción se observa: a) un supuesto lógico necesario para su existencia que es una vida humana previamente existente, es decir, un ser humano vivo, cualquiera que sea su sexo, edad, condiciones de vitalidad o sus circunstancias personales; b) supresión de esa vida, elemento material motivado por el empleo de medios físicos, de omisiones o de violencias morales y c) un elemento moral causado intencional, preterintencional o imprudencialmente.

La intencionalidad se manifiesta en el sujeto activo con la voluntad de matar, animus necandi; la preterintencionalidad se manifiesta en el autor cuando se propone causar lesiones o cualquier otro perjuicio ilícito al ofendido y ocasiona la muerte y el elemento moral imprudencial del sujeto activo se exterioriza en acciones u omisiones imprevisoras, negligentes, imperitas, irreflexivas o faltas de cuidado, --- muertes que suceden frecuentemente con motivo del tránsito de vehículos por esta causa, principalmente en las grandes metrópolis.

La definición del delito de homicidio que nos proporciona el Código Penal Vigente, es un tanto incompleta, ya que aunque nos proporciona el elemento material, no así el -- elemento moral, como señalamos anteriormente. El maestro Fran

cesco Carrara definió el homicidio en sentido restringido como: "...la muerte de un hombre cometida injustamente por otro hombre."⁷⁵ Con lo cual tenemos una definición más acabada, ya que nos proporciona tanto el elemento material como el moral.

Por otro lado, podemos privar de la vida a un individuo por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, ejecutando un hecho lícito, con todas las precauciones debidas, muertes que se dan con motivo del tránsito de vehículos como sucede en las arterias de gran velocidad e incluso en el paso de las vías de ferrocarril, estaciones de metro; imprudencia, pero del sujeto pasivo y que el artículo 15, fracción X del Código Penal Vigente enumera como circunstancia excluyente de responsabilidad, aunque algunos autores opinan que más bien se trata de inexistencia del delito y no de excluyente de responsabilidad.

Por otra parte cabe destacar que la fracción II del artículo 303 del Código de referencia, a contrario sensu, tendrá como mortal una lesión cuando se verifique dentro de los 60 días contados a partir de que fué lesionado, ya que la empírica elección del término se basa en la observación de que la mayor parte de los lesionados sanan o mueren dentro de de este tiempo y tiene por objeto impedir que los procesos se aplacen mayor tiempo, en espera de los certificados médicos -

75 Carrara, Francesco.- Ob. cit. Volúmen I. Pág. 45.

finales.

El que comete un homicidio simple intencional, la pena aplicable será de ocho a veinte años de prisión y en los casos de preterintencionalidad, se reducirá la pena hasta una cuarta parte de la aplicable, si el delito fuere intencional; sin embargo, los homicidios cometidos por motivo del tránsito de vehículos, si no en su totalidad, si en su mayoría son imprudenciales o culposos; y por lo cual se regirán por los artículos 8° fracción II y 60 del Código Penal Vigente y se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio, a excepción de los actos u omisiones calificadas como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualquiera otros transportes de servicio público federal o local, si se causan 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 especie e igual sanción se impondrá a los causados en el transporte de servicio escolar.

Para los delitos imprudenciales o culposos, pueden darse con representación, es decir, cuando el sujeto activo actúa conciente o con previsión, o bien, sin representación, cuando el mismo sujeto actúa inconciente o sin previsión. El maestro Pavón Vasconcelos nos dice: " En nuestro cri

terio nada impide que tanto una como la otra puedan presentarse con relación al homicidio; habrá homicidio con culpa sin representación cuando el sujeto produce el resultado de muerte sin haberlo previsto y sin quererlo, siéndole reprochable al acontecimiento en virtud de la naturaleza previsible del evento; habrá homicidio por culpa con representación (con previsión), cuando el resultado de muerte ha sido representado como posible y no querido ni aceptado, produciéndose a pesar de que el agente ha tenido la esperanza de que no se produzca. Si al manejar nuestro automóvil, por ejemplo, conduciéndolo a excesiva velocidad, atropellamos a una persona, surgirá la culpa con o sin representación, según hayamos tenido o no conciencia del resultado. Si no representamos el resultado, hay culpa por nuestra falta de previsión, cuando teníamos la obligación legal de prever y evitar el resultado; si representamos el acontecimiento luctuoso y sin quererlo ni aceptarlo lo causamos, a pesar de tener la esperanza de que no se produjera, hay igualmente culpa por no haber observado las precauciones debidas para evitarlo."⁷⁶

A continuación transcribiremos una tesis relacionada, con la conducta libre en su causa:

" EBRIEDAD, ESTADO DE. NO ATENUA NI EXCLUYE LA RES

⁷⁶ Pavón Vasconcelos, Francisco. Lecciones de Derecho Penal. - Parte.Especial. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1965. Pág.25.

RESPONSABILIDAD, NI CONVIERTE LA CULPABILIDAD EN IMPRUDENCIA.

El hecho de que el acusado hubiese cometido los hechos por los que fué juzgado en estado de ebriedad, no atenúa ni excluye su responsabilidad penal o convierte la culpabilidad del agente en imprudencial, porque la acción del reo de haber ingerido alcohol constituye una conducta libre en su causa en relación a los delitos que cometió.

Séptima Epoca, Segunda Parte: Vol. 32, Pág. 37
A.D. 2455/71.-Pedro Aguilar Banda.- Unanimidad de 4 votos."⁷⁷

El bien jurídico tutelado en este ilícito, es la vida humana y por ello se le ha denominado bien de bienes o bien supremo y el objeto material es donde recae la acción del sujeto activo.

En orden a la conducta y en relación al tránsito de vehículos, éste delito siempre será de acción, ya que la conducta consistirá en un hacer, asimismo es un ilícito-unisubsistente, ya que se realiza en una sola acción. Es un delito instantáneo porque tan pronto como se priva de la vida, se agota el delito e incluso en las lesiones mortales, ya que se consuma mediante la realización de una sola conducta y en forma momentánea.

En orden al resultado, es un delito material en virtud de que exista una transformación o cambio en el mun-

77 Tesis Relacionada del Semanario Judicial de la Federación.
Ob. cit. Segunda Parte. Pág. 265.

do exterior que es la muerte y por tanto es un delito de daño, ya que el bien jurídico tutelado que es la vida se destruye.

En cuanto al tipo, es autónomo e independiente, toda vez que el tipo del artículo 302 tiene vida propia, pues no necesita de otro u otros para su aplicación. El aspecto negativo de la tipicidad se presenta por falta de referencias temporales, cuando la persona muere después de los 60 días establecidos por la ley.

La antijuricidad en el delito de homicidio cometido por el tránsito de vehículos se presenta cuando la privación de la vida no esta protegida por ninguna causa de justificación.

Respecto de la inimputabilidad se presentará en el delito de homicidio cometido con motivo del tránsito de vehículos, cuando el sujeto activo no tenga la capacidad de querer y entender, encuadrándose su conducta en la fracción II del artículo 15 del Código Substantivo, así como el referido sujeto activo no tenga la edad para ser sujeto de penalidad, es decir, cuando el vehículo sea conducido por un menor de edad.

El homicidio cometido por tránsito de vehículos se persigue oficiosamente, no obstante ser un delito culposos, sin embargo en las averiguaciones que se practiquen al respecto de los hechos referidos, siempre que no se abandone a quien hubiera resultado lesionado o muerto, no procederá la-

detención, si el presunto responsable garantiza ante el representante social, no sustraerse de la justicia, como lo establece el artículo 271 del Código Adjetivo.

Los muertos registrados en accidentes de tránsito en 1975, en los Estados Unidos Mexicanos, fueron 8,566 y en el Distrito Federal, 966.⁷⁸

D) DAÑO EN PROPIEDAD AJENA.

El delito de daño es tan antiguo como el hombre, en el derecho romano, este era regulado y penado en cada una de sus manifestaciones, eran ilícitos intencionales y se castigaban con penas severísimas, tales como sucedía con los incendiarios.

Nuestro Código Penal de 1871, también reguló el daño en propiedad ajena en cada una de sus manifestaciones, como los causados por incendio, inundación o a inmuebles donde se encuentren personas, archivos públicos o notariales, bibliotecas, museos, etc., mismos que se consideraban calificados, pero el daño en propiedad ajena genérico, que es el que nos interesa en nuestro tema a estudio, por ser este el que se tipifica cuando concurre con motivo del tránsito de vehículos, se castigaba con la pena de robo, la destrucción o deterioro de la cosa ajena, cuando no se refería a los causados en las manifestaciones o medios anteriormente mencionados, to

⁷⁸ Estadísticas tomadas de: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1975-1976. Ob. cit. fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto. Pág. 790.

maba como base para la imposición de la pena, el valor de la cosa destruida y lo mismo repite el Código Substantivo de -- 1929.

El tipo de daño en propiedad ajena genérico lo encontramos en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, en el Título Vigésimo Segundo: Delitos en contra de las Personas en su Patrimonio, Capítulo VI: Daño en Propiedad Ajena, que se describe de la siguiente manera y que aún subsiste hasta nuestros días:

" Artículo 399.- Cuando por cualquier medio se causen daño, destrucción o deterioro de cosa ajena, o de cosa propia, en perjuicio de tercero se aplicarán las sanciones de robo simple."

Los elementos que se desprenden del artículo anterior, son los siguientes:

a) Un hecho material de daño, destrucción o deterioro. Entendiendo por dañar la inhabilitación de la cosa para el uso a que esta destinado o que es propia de su naturaleza; destruir es deshacer o arruinar una cosa material en forma tan completa que la inhabilite para su uso; y deteriorar, es estropear o menoscabar la cosa, sin que el acto llegue a su total destrucción.

b) Que el perjuicio recaiga en cosa ajena o de cosa propia con perjuicio de tercero, entendiéndose por cosa,-

un mueble o inmueble. El maestro González de la Vega, nos dice: " ... este delito, mal llamado daño en propiedad ajena--- puesto que puede recaer en bienes propios."⁷⁹

c) Cualquier medio de ejecución, cabe hacer destacar que en los delitos cometidos por el tránsito de vehículos, el medio de ejecución es precisamente un vehículo, sea automóvil, trailer, camión de pasajeros o de carga, motocicleta, etc.

d) El elemento moral, como hemos señalado anteriormente, puede ser intencional, preterintencional o imprudencial o culposos.

Para la aplicación de la pena, se tomará la del robo simple, la cual toma en consideración para su fijación el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal en el momento de la ejecución del delito e impone hasta diez años de prisión y multa hasta quinientas veces el salario mínimo, dependiendo del monto de lo robado; sin embargo se aplicará únicamente para el delito intencional; cuando es preterintencional, el Juez podrá reducir hasta una cuarta parte de pena aplicable; pero si el delito fuera imprudencial, como sucede en la mayoría de los casos, únicamente se sancionará con pena pecuniaria, hasta por el valor del daño causado, más la reparación del daño.

Los delitos de daño en propiedad ajena que concurren con motivo del tránsito de vehículos, siempre se perseguirán

79 González de la Vega, Francisco.- El Código Penal Comentado. Edit. Porrúa. 3a ed. México 1976. Pág. 437.

rán a petición de parte y aunque el artículo 62 del Código Penal Vigente, no señala que este ilícito se perseguirá por querrela, como se mencionaba en el primer párrafo del mismo, antes de sufrir la última reforma, y lo que aparenta un error del legislador, se subsana en el artículo 399 Bis del Código de referencia, mismo que fué adicionado por decreto de 29 de diciembre de 1983 y que en su último párrafo se lee: " Los delitos de abuso de confianza y de daño en propiedad ajena siempre se perseguirán a petición de parte o--fendida."

El bien jurídico tutelado en este ilícito, será el patrimonio ajeno, ya sea mueble o inmueble y el objeto material, es el bien en el que recae la acción del perjuicio.

En orden a la conducta, es un delito de acción en virtud de que es necesario un hacer o una actividad a desarrollar por parte del sujeto activo. Es un delito instantáneo porque tan pronto como se lleva a cabo, se agota el delito.

En cuanto al resultado, es un delito material de daño, porque produce un cambio en el mundo exterior y de daño, porque disminuye el bien jurídico tutelado, que en este caso será un bien mueble o inmueble ajeno al sujeto activo o propio, en perjuicio de tercero.

En cuanto al tipo, el delito de daño en propiedad ajena cometido con motivo del tránsito de vehículos, es-

autónomo e independiente, ya que tiene vida propia.

Por cuanto hace al sujeto activo, es cualquier persona que conduzca un vehículo y ocasione el daño, destrucción o deterioro de otro vehículo, o de cualquier mueble o inmueble; y el sujeto pasivo es la persona física o moral, propietaria del otro vehículo, o del mueble o inmueble que sufrió el daño, destrucción o deterioro.

De los accidentes de tránsito terrestres registrados en 1975, que hasta el momento son los más actualizados, hubo 123,035 en la República Mexicana, de los cuales 76,840 resultaron solo daños y en el Distrito Federal se registraron -- 12,529 accidentes, de los cuales 6,981, resultaron solo daños, a estas cifras hay que agregar los daños que se produjeron junto con víctimas, de las cuales no se tienen estadísticas, pero ascienden a varios cientos de millones de pesos anualmente.⁸⁰

A continuación transcribiremos la siguiente tesis que se relaciona con nuestro tema a estudio:

" DAÑO EN PROPIEDAD AJENA. DELITO IMPRUDENCIAL DE QUERRELLA NECESARIA.

Para que produzca sus efectos legales es menester que sea formulada por la persona que haya sufrido el daño en su propiedad con motivo del delito; mas si el juez dicta sentencia condenatoria, sin observar esta exigencia legal, está admitiendo en su fallo una acción penal que no debió ser ejer

80 Estadísticas tomadas de: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1975-1976. Ob. cit. Fuente: S.P.P y D.G.E. Pág. 790.

citada por ausencia de ese requisito de procedibilidad, con lo cual viola en agravio del inculpado las garantías individuales. En efecto, aun cuando es verdad que el querellante dijo ser propietario del vehículo dañado, no acreditó fehacientemente ser el dueño del mismo, de tal manera que es evidente que no se surte el requisito de procedibilidad de la querrela, por la parte ofendida, que es necesaria para perseguir el delito de daño en propiedad ajena cometido por culpa, según lo dispuesto por el artículo 62 del Código Penal, por lo que el juez debió absolver al inculpado.

Amparo Directo 386/79.- Alvaro Monsiváis Rojas.-
 81
 29 de agosto de 1980.- Ponente: Victor Manuel Franco."

E) ABANDONO DE PERSONAS.

El antecedente más remoto en nuestra legislación del delito de abandono de personas, por motivo del tránsito de vehículos o concretamente, el abandono de atropellados lo encontramos en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, Título Décimo Noveno: Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal, Capítulo VII: Abandono de Personas; y que hasta nuestros días se encuentra vigente, -- que en lo conducente dice:

" Artículo 341.- El automovilista, motorista, con

81 Tesis 10 del Informe Rendido a la Suprema Corte de Justicia de la Nación por su Presidente al terminar el año de 1980. Tercera Parte. Tribunales Colegiados de Circuito. Pág. 20.

ductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien atropelló por imprudencia o por accidente, será castigado con la pena de uno á dos meses de prisión."

De este delito encontramos los siguientes elementos: a) un atropellamiento el cual consiste en la acción de atropellar, pasar sobre una persona o derribarla; b) producido por imprudencia o por accidente, es decir, existe una situación de hecho precedente, sin la cual es imposible la conducta omisiva; y c) causado por un automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete.

En orden a la conducta, es un delito de simple omisión, consistente precisamente, en la negativa de prestar o facilitar asistencia a la persona a quien atropelló por imprudencia o por accidente. Es necesario aclarar que el delito de abandono de atropellados, únicamente se puede cometer en forma dolosa, sin embargo el hecho de atropellar, necesariamente será imprudencial o por accidente.

En orden al resultado, es un delito instantáneo o de simple conducta ya que se consuma mediante la realización de una sola conducta y en forma momentánea.

En orden al tipo, es fundamental o básico, ya que no requiere de otros para subsistir.

El bien jurídico tutelado es la seguridad de auxilio de atropellados, por la situación de desamparo de las

víctimas, ya que de no haber sido abandonados, tal vez habrían podido conservar su vida o se habrían atenuado probablemente las lesiones sufridas; muchas personas e incluso agentes del Ministerio Público, confunden la acción de huir del lugar de los hechos, ya que cuando el sujeto pasivo es auxiliado por un tercero, no se tipifica este delito; y por lo cual es difícil que en las zonas urbanas existan esta clase de delitos, ya que las víctimas reciben por lo general la inmediata asistencia de instituciones de beneficencia, de servicios médicos, policía y ciudadanos; al menos que los hechos se produjeran en altas horas de la noche y con poca afluencia de tránsito, ya que en las zonas rurales, es más común este tipo de ilícitos. Los tratadistas Pavón Vasconcelos y Vargas López nos comentan al respecto: " No se trata aquí del deber genérico impuesto a todo el mundo, de prestar o facilitar auxilio a las personas en peligro, sino de un especial deber que la ley pone a cargo del autor del atropellamiento surgiendo así la ineludible vinculación entre la omisión constitutiva del delito y el hecho antecedente creador de una situación de peligro presunto para el atropellado."⁸²

El sujeto activo del delito es el automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista,

⁸² Pavón Vasconcelos, Francisco y Vargas López, Gilberto.- Los delitos para la Vida y la Integridad Corporal. Edit. Porrúa. 4a ed. México 1981. Pág. 146.

ta o jinete. El maestro Jiménez Huerta nos comenta: " ... obvio es que aquello encierra viciosa redundancia, toda vez que lo genérico " conductor de un vehículo cualquiera " comprende lo específico. Sujeto pasivo solo puede ser la persona a quien el sujeto activo atropelló por imprudencia o por accidente."⁸³

Al respecto tenemos la siguiente tesis jurisprudencial:

" ABANDONO DE PERSONAS.

El delito de abandono de personas, previsto por el artículo 341 del Código Penal Vigente en el Distrito Federal, requiere como elemento indispensable, que el que cause el atropellamiento, deje en estado de abandono a la víctima; y para tener comprobado ese elemento, hay que tomar en consideración el lugar, la hora y demás circunstancias del caso; y no existe delito, si el atropellamiento se verificó en un lugar en que la víctima pudo recibir auxilio oportuno.

Quinta Epoca:

Tomo XLIV, Pág. 2489.- Snodgrass Anthony Larry.

Tomo XLVI, Pág. 2304.- Soto Muñoz Pedro.

Tomo XLIX, Pág. 237.- Zárate José Terán.

Tomo LI, Pág. 1027.- Escamilla Rubio Salvador.

Tomo LII, Pág. 1191.- Torisses Urueta Pablo."⁸⁴

83 Jiménez Huerta, Mariano.- Derecho Penal Mexicano. Tomo II. La Tutela de la Vida e Integridad Humana, Edit. Porrúa. 4a. ed. México 1979. Pág. 244.

84 Tesis Jurisprudencial no. 1 del Semanario Judicial de la Federación. Ob. cit. Segunda Parte. Pág. 3.

CAPITULO VI

LA IMPORTANCIA DE LA PREVENCIÓN DE LA DELINCUENCIA DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

A) EL VEHICULO.

En este capítulo investigaremos todos aquellos factores que intervienen en los accidentes de tránsito, como son el vehículo, el conductor, peatón, agentes naturales y sociales; mismos que se encuentran estrechamente relacionados y que cuando se producen estos hechos, por lo general no se dan solos, interviniendo por ejemplo la miopía del conductor, sistema de luces defectuoso, lluvia, peatón que no respeta el cruce, etc., pero para poder realizar nuestra investigación, separaremos estos elementos, estudiando las causas que lo ocasionan y las posibles medidas de prevención, empezando por el vehículo.

El vehículo es: " ... el artefacto que sirve para transportar personas o cosas por caminos y calles, exceptuándose los destinados para el transporte de impedidos, como sillas de ruedas y juguetes para niños."⁸⁵ Por vehículo de motor se define como aquel que: " ... esta dotado de medios independientes del exterior."⁸⁶ Y el automóvil: " ...el

85 Definición que se encuentra en el Reglamento de Tránsito de Carreteras Federales, publicado en el Diario Oficial de 10 de Junio de 1975, Título Primero.

86 Idem.

que se desplaza por el suelo mediante la fuerza desarrollada por un motor y con capacidad para el transporte hasta de diez personas."⁸⁷

La importancia de la prevención de la delincuencia tiene varios aspectos, por lo cual empezaremos por señalar aquellas medidas tendientes a prevenir hechos de tránsito directamente vinculados a la construcción del mismo, y -- que se encuentra en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal⁸⁸ en su Capítulo IV: Del Equipo de los Vehículos que entre otros señala: " Los vehículos de motor de cuatro o más ruedas deberán estar provistos, cuando menos de dos faros -- principales delanteros que emitan luz blanca..." mismos que " ... deberán estar conectados a un distribuidor de luz alta y baja, colocado de tal manera que permita al conductor accionarlo con facilidad..." y que " ... la luz baja deberá -- permitir ver personas y objetos a una distancia no menor de 30 m. hacia el frente..." y " ... la luz alta deberá permitir ver personas y objetos a una distancia no menor de 100 m. hacia el frente." (art. 25). En cuanto a las luces posteriores nos indica que: " ... deberán estar provistos, cuando menos de dos lámparas posteriores que emitan luz roja claramente visible desde una distancia mínima de 300 m., y de dos lámparas delanteras que emitan una luz blanca o amarilla cla-

87 Definición que se encuentra en el Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos, publicado en el Diario Oficial de 20 de Agosto de 1980, en su Título Primero.

88 Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de 28 de Julio de 1976.

ramente visible desde una distancia mínima de 100 m." (art. 26). Prohíbe: " ... utilizar luces y reflejantes rojos en el frente de todo vehículo, con excepción de los vehículos de emergencia." (art. 27) En lo referente a los frenos, el citado reglamento nos dice: " Los vehículos automotores o combinaciones de vehículos que transiten por la vía pública, deberán estar provistos de un sistema de frenos que se conservará en buen estado de funcionamiento y que pueda ser fácilmente accionado por su conductor..." mismos que deberán constar de: " ... frenos de servicio, que permitan aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo de modo seguro ..." y " ... frenos de estacionamiento, que permitan mantener parado al vehículo una vez aplicado un dispositivo de acción mecánica, que funcione independientemente de los frenos de servicio, sujetando, al menos, las ruedas traseras." (art. 42)

Los autores Laves Wolfgang y Bitzet F. nos comentan: " El frenado de los vehículos sirve, entre otras cosas para la disminución de su velocidad o alto total ante un inminente peligro de tráfico. Por consiguiente, en primer lugar, una medida para evitar el peligro, aunque no raras veces un frenazo inadecuado es la verdadera causa de accidentes."⁸⁹

Otros dispositivos que exige el Reglamento de referencia son la de usar cinturones de seguridad, una bocina en buen estado de funcionamiento, cuyo sonido sea audible a-

⁸⁹ Laves Wolfgang y Bitzet F. Los Accidentes de la Circulación. Edit Paz Montalvo, Madrid 1959, Trad. Dr. J. Díaz Vázquez. Pág. 35.

una distancia de 60 m., contar con un velocímetro en buen estado de funcionamiento y con dispositivos de iluminación nocturna en el tablero, deberán contar con un silenciador que evite ruidos excesivos, parabrisas en buen estado y contar con un dispositivo que los mantenga limpios de lluvia u otras obstrucciones, llantas en buenas condiciones de seguridad. - (arts. 45 al 58) En cuanto al sistema de ventilación, que es otro de los dispositivos que debe contar todo vehículo, - el autor Norman L. G. nos dice: " Aunque dispone de varios medios de ventilación, puede no utilizarlos y el calor y la comodidad del interior quizá le induzca la somnolencia."⁹⁰

Como mencionamos anteriormente, todos estos dispositivos son de la competencia del fabricante, sin embargo, la conservación y el buen funcionamiento de estos corresponden al propietario o conductor del vehículo, así como de las autoridades encargadas de realizar una inspección periódica, constituyendo positivas medidas para la prevención de accidentes de tránsito.

Otro aspecto que influye en los accidentes de tránsito, es el incremento inusitado de vehículos de circulación y su modernización caracterizada por una velocidad cada vez mayor, y por ello desproporcionada al ser humano y en especial es necesario referirnos al automóvil, ya que no obs

⁹⁰ Norman L. G. Los accidentes de tráfico. Organización Mundial de la Salud. Ginebra 1963. Cuadernos de Salud Pública. Pág. 55.

tante su uso indiscriminado, resulta irracional y esta muy lejos de ser la solución al transporte en las grandes ciudades por las razones que el Ing. Héctor Guerra, quien nos expone: " Porque congestiona, por su bajo índice de ocupación, provocando enorme desperdicio de horas hombre (un autobús - hace el trabajo de 30 automóviles); requiere lugar para estacionarse y frecuentemente reduce la capacidad de la vía pública; porque no obstante que transporta a menos de la quinta parte de la población, requiere costosa infraestructura vial, cuyas ampliaciones continuas en poco tiempo resultan saturadas; porque genera desperdicio energético que mediante la petroquímica pueden convertirse en satisfactores como vestido, alimento o en productos altamente exportables; porque contamina, siendo causante el auto individual del 65 % de la contaminación atmosférica y porque el ruido produce 46 decibeles por persona transportada, mientras que en el autobús - solo 2.14; porque si las razones anteriores fueran insuficientes, para desalentar en las ciudades el uso del auto particular y organizar el transporte público, en relación con el número de personas que transporta, el auto particular resultó de acuerdo con las estadísticas de 1974 del Distrito Federal 15 veces más inseguro que autobuses y trolebuses y 5 veces más peligroso que taxis."⁹¹ A esta brillante exposición, únicamente me cabe agregar el desperdicio horas-hombre en la

91 Ponencia presentada por el Ing. Héctor Guerra Solalinde en el Primer Seminario Internacional de Medicina y Accidentes de Tránsito, celebrado en Toluca, Edo. de México del 24 al 26 de julio de 1979.

construcción de automóviles, en lugar de dedicar esa fuerza de trabajo a la fabricación de tractores para producir alimentos u otras ramas de la producción más provechosas; asimismo, el desperdicio de acero, polietileno, caucho y otras materias primas que requieren para la construcción de automóviles.

Los vehículos de motor registrados en circulación en la República Mexicana en 1982, ascendió a un total de 7,239.096 de los cuales 4,957.526 eran automóviles y el número de camiones de pasajeros era tan solo de 97,174; en el Distrito Federal los vehículos de motor registrados en circulación ascendió a un total de 1,967.379 de los cuales 1,707.384 eran automóviles y tan solo 16,729 correspondía a camiones de pasajeros.⁹² Estas cifras corresponden a 11 habitantes por cada vehículo en la República Mexicana y a 5 habitantes por cada vehículo en el Distrito Federal,⁹³ lo cual nos da una idea del número de vehículos tan desproporcionado, en relación con la población y en especial, del automóvil, ya que con los inconvenientes anteriormente expuestos y aunado a la gran concentración de vehículos, provoca una gran cantidad de accidentes de tránsito, independientemente de otros factores que estudiaremos más adelante.

Desde otro punto de vista, el criminólogo Rodrí-

92 Estadísticas tomadas de: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Boletín 218. Febrero 1984. Pág. 14.

93 Estadísticas tomadas de: La Industria Automotriz de México en Cifras. 1982. Ob. cit. Pág. 12.

guez Manzanera nos dice: " El automóvil ha modificado las modalidades de expresión antisocial, pero además ha creado una nueva gama de conductas antisociales, así como una nueva forma de criminalidad. El hombre que conduce una máquina, al -- ver modificada su propia corporeidad, pierde la conciencia - de su " yo " biológico para convertirse en una nueva dualidad hombre-máquina." ⁹⁴ Y continua exponiendo el citado autor: " El automóvil es un fenómeno típico de nuestra época y se convierte no solo en un medio de transporte, sino también en una clase de comunicación no verbal. El automóvil se transforma en una amplificación de la capacidad física del individuo, y en una manera de superar una serie de problemas psicológicos. El automóvil puede ser la superación de un complejo de inferioridad, se va haciendo una verdadera máscara para - el individuo. Los vehículos de motor sirven también como una forma de desahogo y en muchos casos, como una temible arma - agresiva. ⁹⁵ Estos problemas en los cuales se utiliza el vehículo como arma mortífera y todos los días el ciudadano, ya - sea como peatón o conductor de otro vehículo, ocasiona que - exponga su vida, principalmente en las grandes urbes, por lo cual es necesario la concientización del conductor en el sentido de que el automóvil se debe utilizar como medio de transporte, uso el cual debe ser racional y por lo cual, en el inciso siguiente analizaremos al conductor.

94 Rodríguez Manzanera, Luis.- Criminología.- Edit. Porrúa. - 2a. ed. México 1981. Pág. 500.

95 Idem.

B) EL CONDUCTOR.

Gran parte de la responsabilidad en los accidentes de tránsito recae sobre el conductor del vehículo quien responde de la seguridad de los peatones, de sus acompañantes y de la suya propia. En los delitos que pueden concurrir con motivo del tránsito de vehículos, el sujeto activo del delito será el conductor en tanto no exista un elemento negativo del delito.

El criminólogo Rodríguez Manzanera nos dice: "El problema es preocupante, en cuanto que una gran cantidad de personas, que en situaciones comunes nunca hubieran llegado a un proceso de naturaleza criminal, ahora están expuestas a ello por el solo hecho de conducir un vehículo de motor."⁹⁶ Por su parte, los autores Carranca y Trujillo y Carranca y Rivas comentan los problemas que afronta un conductor en una ciudad congestionada de tráfico, atmósfera contaminada, ruidos, etc.: "El tránsito de vehículos, que presenta un alarmante desarrollo en la gran capital de la República, origina múltiples y delicados problemas. El solo hecho de conducir un automóvil produce inusitada tensión en el conductor; su sistema nervioso y sus reflejos se alteran. ¿Cómo ha de influir en la concepción y tratamiento de la culpabilidad? -- Nuestra ley penal apenas se asoma a tal clase de problemas, porque es un hecho que la personalidad se afecta, se desvir-

96 Idem.

túa, cuando el hombre o la mujer toman el volante entre sus manos, (en una ciudad congestionada e histérica) y comienza una aventura que lo mismo puede terminar tranquilamente en el lugar de arribo, que en la Delegación más próxima o en el enfrentamiento más desagradable con otros seres humanos."⁹⁷

Los reglamentos que exige el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal para obtener las licencias y permisos de conducir, se encuentran contenidas en el Capítulo Quinto, como son el de haber cumplido 18 años de edad (art. 62) y para las personas mayores de 16 años y menores de 18 años de edad podrán solicitar un permiso que tendrá vigencia de seis meses (art. 72), a diferencia de las licencias que tienen una duración de tres años, y aunque los menores de 18 años no son responsables penalmente, aparte de que se registrarán por la Ley del Consejo Tutelar para Menores; para efectos civiles el padre o tutor se hará solidario de la responsabilidad en que incurra el permisionario. (art. 73)

Otro de los requisitos importantes para evitar los accidentes de tránsito de vehículos, es el de aprobar el exámen médico (art. 62), sin embargo, el reglamento en comentario no es explícito para señalar los requisitos para aprobar dicho exámen, únicamente indica más adelante que no se expedirá o ~~re~~expedirá la licencia cuando la autoridad compruebe que el solicitante tiene el hábito a la embriaguez o a los es

⁹⁷ Carrancá y Trujillo, Raúl y Carrancá y Rivas, Raúl. Ob. cit. Pág. 174.

tupefacientes o cuando el solicitante ha sido previamente calificado de cualquier incapacidad mental o física, que le impida conducir vehículo de motor, al menos con certificado médico que demuestre lo contrario. (art. 72) Por lo cual es necesario ahondar en este tema, ya que tanto las enfermedades crónicas como agudas ponen en peligro la vida del conductor, acompañante o peatones; por citar algunas de estas enfermedades, encontramos las cardiovasculares que pueden conducir a pérdidas del conocimiento repentino, epilepsia, así como aquellas enfermedades que afectan directamente los sentidos.

Respecto de los sentidos, Laves y Bitzet F. comentan: " Los fenómenos de fatiga comprenden el estrechamiento del campo visual, descenso de la atención y sobre todo, debilidad de la convergencia. A consecuencia del exceso del trabajo se altera el juego conjunto de la musculatura del ojo, se presenta el estribismo divergente y con ello una limitación de la capacidad de visión esteroscópica, con la consecuencia de insuficiente apreciación de la distancia, lo cual actúa favoreciendo el accidente."⁹⁸

En lo tocante al oído nos dicen los mencionados autores: " Los trastornos auditivos pueden ser causa de accidentes, especialmente en los cruces, cuando no se percibe una señal acústica o el ruido provocado por un vehículo que se aproxima. Eventualmente también puede ser causa de acciden

⁹⁸ Laves Wolfgang y Bitzet F. Ob. cit. Pág. 82.

te cuando el conductor no percibe los ruidos provocados en su propio vehículo por defectos técnicos, o si la atención del conductor es desviada por conversaciones, radio, etc."⁹⁹

Aunque menos importante que el oído y la vista, el olfato juega un importante papel para detectar fallas mecánicas del vehículo, como el olor a quemado o humo.

Cuando el conductor tenga afectado parcialmente alguno de sus sentidos o carezca de algún miembro, esta obligado a usar lentes, prótesis u otros aparatos y así mismo, se auxiliará de algún o algunos mecanismos especiales que el vehículo debe tener. (art. 61).

Norman L. G. dice: " Es un hecho que, con los años los reflejos se hacen más lentos, la capacidad auditiva disminuye, la coordinación entre la vista y los reflejos se deteriora y ... sin embargo, el conductor se convierte en uno más seguro."¹⁰⁰ Esta seguridad a que se refiere el citado autor, en personas de edad avanzada que tengan defectos en alguno de sus sentidos, pueden contrarestarlos con el desarrollo de otro u otros sentidos, así como mayor atención y más precaución al conducir, que se manifiesta principalmente en la disminución de la velocidad; prueba de ello es que las estadísticas revelan que los conductores con mayor número de accidentes, son personas jóvenes, absteniendonos de dar cifras por ser estas imprecisas.

⁹⁹ Laves Wolfgang y Biltzet F. Ob. cit. Pág. 85.

¹⁰⁰ Norman L. G. Ob. cit. Pág. 59.

Para obtener la licencia, el multicitado reglamento exige aprobar el exámen de conducción de vehículos, según la categoría que se solicita y para la conducción de cualquier vehículo de servicio público o escolar, se requiere además aprobar exámen psicométrico y una experiencia mínima de dos años en el manejo de vehículos de motor. (arts. 62 y 63) Se dice que la experiencia no se enseña, se adquiere a través del tiempo y de la práctica constante.

Los problemas derivados de la ingestión alcohólica están estrechamente relacionados con la criminalidad en general y los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, no es la excepción. En lo tocante a los accidentes que se ocasionan por conducir en estado de ebriedad, las estadísticas oficiales no son lo suficientemente fidedignas, ya que están basadas en datos proporcionados por la policía preventiva y judicial, y que por prestarse a sobornos, estas autoridades omiten en sus informes, indicar el estado del conductor en el momento de los hechos.

El alcohol en la sangre reduce los reflejos, estrecha el campo visual, dificulta el habla, produce una falsa sensación de seguridad, debilita el juicio, produce somnolencia, etc., por lo cual conducir en estado de ebriedad revela una peligrosidad mayor ya que demuestra que no se tiene respeto a la vida de los acompañantes, conductores de otros vehículos, peatones y bienes de terceros, puesto que a sabiendas de que se pierden facultades físicas y psicológicas, se lleva a la producción de pérdidas irreparables; por lo --

creemos que nuestra legislación debe ser más estricta en este sentido y una de las medidas que puede tomar para configurar el tipo penal de ataques a las vías de comunicación, que fue a suficiente el manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, independientemente a la infracción cometida a los reglamentos de tránsito y circulación, como lo regula el Código Penal para el Estado de México, en su artículo 164, mismo que analizamos en el capítulo anterior. Otra medida preventiva que se puede tomar, es la de no dejar circular al conductor que se tenga la sospecha que se encuentra en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias que produzcan efectos similares, en tanto no lo autorice el médico legista o en su caso proceder al arresto; por supuesto que esta medida requeriría honradez por parte de las autoridades para no dejarse sobornar, ya que sucede frecuentemente, que por una "mordida" dejan circular nuevamente al conductor que se encuentra en estado inconveniente, poniendo en peligro la seguridad de la sociedad.

Al respecto pretendemos ser objetivos, sin dejarnos llevar por apasionamientos, recalcando que los exámenes médicos que practican las agencias del Ministerio Público son superficiales, respecto a la calificación del estado de ebriedad o estupefacción, un ejemplo de ello, es que el Código Penal Vigente no establece lo que considera estado de ebriedad, con lo cual en las citadas agencias se concretan a examinar al presunto responsable en la pupila, el habla, asociación de

ideas; con lo cual puede llegar a crear confusión en cuanto al aliento alcohólico, ya que este no produce pérdida de las facultades físicas o mentales, a excepción de los síntomas de la llamada "cruda", por ser un estado posebriedad. Otra situación que no debe crear confusión, son los residuos de alcohol en la sangre, que es el que existe en el organismo después de un largo período de ingestión y que tampoco producen pérdidas de las facultades físicas o mentales.

C) FACTORES EXTERNOS.

En este tema, vamos a entender por factores externos, todas aquellas circunstancias que no dependen del vehículo o del conductor, que auxilian en la prevención de los accidentes de la circulación de vehículos, o en su defecto, los provocan; mencionaremos en primer lugar al peatón quien juega un papel muy importante, la víctima que sufre las peores consecuencias en los accidentes, el elemento olvidado y sacrificado en aras de la mecanización y el progreso, el ser que no cuenta con el caparazón metálico de protección y a quien no se le toma en cuenta para el trazado de ejes viales, circuitos interiores, calzadas o calles y carreteras en general; -- las banquetas se hacen cada vez más angostas o son invadidas por comercios, se reducen los caminos de tránsito de peatones, el cruce de pasos es mínimo y los semáforos peatonales pasan a segundo término.

Por otra parte, el peatón es un ser imprudente al

igual que el conductor, por lo cual es necesario la educación vial en donde el niño desde temprana edad hasta el joven estudiante, aprendan a transitar correctamente y con el debido -- respeto de los demás, realizando campañas y toda propaganda en general para que el ciudadano tome conciencia de la importancia de ser víctima o un delincuente más de los delitos de tránsito de vehículos.

Otra medida de suma importancia para la pœvención de accidentes de tránsito, como apuntamos anteriormente, - depende de una buena construcción de calles, calzadas, ejes - viales, carreteras y caminos en general, donde existan señas - les de tránsito legibles y correctas, visibilidad tanto para conductores como peatones, separación adecuada de transeuntes y vehículos, pasos a desnivel, caminos seguros para ciclistas, calidad y conservación del pavimento y en general, toda aquella infraestructura necesaria para la circulación vial y de - la cual juega un papel muy importante la ingeniería de tránsi - to, que a pesar de ser una ciencia nueva, cuenta con los adelantos científicos y técnicos para lograr una buena fluidez y - seguridad en el tránsito de vehículos y peatones; sin embargo, hoy en día depende de los recursos financieros con que cuenta - el Estado.

No debemos perder de vista que los factores exter - nos que estamos estudiando, se dan en combinación con el con - ductor o vehículo, y que en su conjunto dependen de la seguri -

dad de los mismos, por ejemplo, al conductor con vista débil y el efecto combinado con un alumbrado escaso pueden ocasionar accidentes, en muchas zonas urbanas el alumbrado sigue siendo insuficiente, iluminando solo trechos y por consiguiente constituye una amenaza para la seguridad del tránsito.

Otra medida que corresponde al Estado, es del mantenimiento de toda aquella infraestructura en las vías de circulación existentes, por ejemplo, los defectos del pavimento suelen ocasionar accidentes, al respecto los citados autores Laves Wolfgang y Bitzet F. nos comentan: " La superficie de la calzada constituye la base de la conducción del vehículo; su constitución está íntimamente relacionada con la seguridad del tráfico. Las cualidades que exigen de un pavimento son: aspereza y superficie llana. Las superficies resbaladizas como por ejemplo, mosaico o basalto, asfalto aprisionado provocan un elevado porcentaje de accidentes. Estas superficies son más peligrosas cuando llueve y a la humedad se mezcla el aceite que gotea de los vehículos..."¹⁰¹ Y así comentan: " Los cambios repentinos del pavimento provocan un notable cúmulo de accidentes cuando, por ejemplo, se pasa de una superficie áspera de hormigón y asfalto a un adoquinado menudo y gastado, como sucede especialmente en las rampas de acceso a los puentes..."¹⁰²

Otro papel importante que interviene y que provoca accidentes de tránsito es la naturaleza; se reconoce en -

101 Laves Wolfgang y Bitzet F. Ob. cit. Pág. 51.

102 Idem.

general que los accidentes ocurren con más frecuencia durante la noche que durante el día, cuando hay lluvia, niebla, granizo o nieve, tolveneras o vientos fuertes; por lo cual todo conductor debe extremar sus precauciones cuando sucedan estos fenómenos climáticos. Los multicitados autores, Laves y Bitzet nos dan el siguiente ejemplo: " A grandes velocidades (aprox. 100 km/h) las fuerzas del viento ejercen una acción claramente perceptible en el mantenimiento de la dirección de los vehículos. Con la aparición súbita de vientos laterales, el vehículo puede ser arrojado fuera de la calzada en fracciones de segundo. El hecho ocurre tan rápidamente que, a causa del tiempo de reacción, el conductor no es capaz de mantener el vehículo en la calzada mediante maniobras de la dirección."¹⁰³ Por lo cual, cuando existen huracanes que son frecuentes en nuestras costas, y en determinadas estaciones del año, debe prohibirse la circulación de todo vehículo, principalmente -- por carretera.

Por otro lado, en las zonas urbanas, es mucho mayor el número de accidentes que en las zonas rurales, sin embargo, cuando se producen en esta última zona, llegan a ser mortales, ya que se ocasionan en carreteras donde circulan a alta velocidad los vehículos, con las consecuencias inherentes al caso.

Las estadísticas también revelan que en días festivos, vacaciones y en general fines de semana son más frecuentes los accidentes de tránsito, lo cual se puede evitar con

¹⁰³ Laves Wolfgang y Bitzet F. Ob. cit. Pág. 27.

mayor vigilancia por parte de las autoridades, en carreteras y ciudades en los días difíciles de tráfico.

CONCLUSIONES.

1.- En grandes metrópolis como la ciudad de México, ocasiona que un gran número de personas que en situaciones normales nunca hubieran llegado a delinquir, hoy en día están expuestas a la acción penal por el solo hecho de conducir un vehículo de motor.

2.- La persecución de los delitos cometidos por el tránsito de vehículos cuando se ocasione daño en propiedad ajena, lesiones de las comprendidas en los artículos -- 289 y 290 del Código Penal Vigente y cualquier concurso entre estos ilícitos, se perseguirá por querrela; pero si son delitos imprudenciales o culposos, que el presunto responsable no se hubiere encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares en el momento de su ejecución.

3.- En los delitos culposos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, la querrela se debería extender para aquellos delitos cuya punibilidad no exceda de cinco años de prisión, como si se tratara de intencionales, -- con lo cual abarcaría el artículo 291 del Código Penal Vigente.

4.- Para la configuración del tipo penal de Ata

guas a las Vías de Comunicación que regula el Código Penal Vigente debería ser suficiente que nada más se mantuviera el concepto de peligro, o sea, el manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, independientemente de las infracciones que se cometan a los reglamentos de tránsito y circulación, como lo regula el Código Penal del Estado de México en su artículo 164.

5.- La calificación del estado de ebriedad debería regularse penalmente, ya que el Código Substantivo no distingue el estado de embriaguez, de la misma forma -- que lo contempla el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en su artículo 90, es decir, cuando el infractor tenga 0.8% o más de contenido alcohólico en la sangre, para que de esta forma se realice un exámen meticoloso en las agencias del Ministerio Público.

6.- El artículo 271 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal otorga facultades al Ministerio Público para obligar al presunto responsable a realizar convenio con el ofendido o sus causahabientes e incluso exigirle el pago de daños y perjuicios, como requisito para otorgar la libertad bajo caución y el arraigo domiciliario, con lo cual considero violatorio de garantías individuales, ya que la manifestación de la voluntad se encuentra viciada, y que en último de los casos, debería ser de competencia civil.

7.- El vehículo de motor dadas sus características de rapidez y movilidad, es utilizado frecuentemente como instrumento del delito, y a este respecto creemos necesario legislar penalmente y sancionar aquellos conductores que circulen sin las correspondientes placas de circulación, ya que un alto índice de criminalidad se comete en vehículos que no pueden ser identificados por las autoridades y la ciudadanía en general; para ello es necesario evitar todo permiso de -- circulación y en su caso, utilizar una placa provisional con suficiente visibilidad.

8.- La Ley General de Vías de Comunicación al -- igual que el Código Penal Vigente contiene varios defectos-- técnicos, por lo cual es necesario establecer normas claras y precisas, así como su actualización a las condiciones de la época y la unificación de criterios en éstas.

9.- Las sanciones que establece la Ley General de Vías de Comunicación siempre será de competencia federal, así como los delitos de daño en propiedad ajena, cuando la -- federación sea sujeto pasivo o el daño en propiedad ajena -- y/o lesiones y/u homicidio cometido por un funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; o con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dichos servicios se encuentren descentralizados o concesionados.

10.- El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, en términos generales se encuentra actualizado, sin embargo su aplicación esta limitada por la corrupción en -- que incurren las autoridades administrativas.

11.- Un alto índice de los delitos que concurren con motivo del tránsito de vehículos, son imprudenciales o culposos, a excepción del abandono de personas que siempre será intencional.

12.- El incremento de vehículos en circulación y su modernización por una velocidad cada vez mayor, ocasiona un alto índice de accidentes y en especial el automóvil, para uso particular, que congestiona, contamina, ocasiona desperdicio de energéticos, materia prima, requiere una costosa infraestructura vial; se desperdician horas-hombre en ramas de la producción para la construcción de éstos y además esta muy lejos de ser la solución al transporte, por lo cual es necesario fomentar y utilizar el transporte colectivo.

13.- Es necesario crear una infraestructura vial con los adelantos científicos y técnicos para el tránsito de vehículos y peatones, misma que se encuentra supeditada por los recursos financieros del Estado.

B I B L I O G R A F I A .

OBRAS CONSULTADAS.

- 1.- CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl y
CARRANCA Y RIVAS, Raúl. Código Penal Anotado.
Edit. Porrúa. 10a ed.
México 1981.
- 2.- CARRARA, Francesco. Programa de Derecho Criminal.
Parte Especial, Vbl. I y II.
Edit. Temis. 3a ed.
Bogotá 1973.
Trad. Dr. José J. Orteaga Torres
y el Dr. Jorge Guerrero.
- 3.- CASTELLANOS TENA, Fernando. Lineamientos de Derecho Penal.
Edit. Porrúa. 10a ed.
México 1976.
- 4.- COLIN SANCHEZ, Guillermo. Derecho Mexicano de Procedimien-
tos Penales.
Edit. Porrúa. 5a ed.
México 1979.
- 5.- CUELLO CALON, Eugenio. Derecho Penal.
Edit. Nacional S. de R.L. 9a ed.
México 1961.
- 6.- GARCIA RAMIREZ, Sergio. La Reforma Penal de 1971.
Ediciones Botas. 1a ed.
México 1971.
- 7.- GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. Derecho Penal Mexicano.
Edit. Porrúa. 14a ed.
México 1977.
- 8.- GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. El Código Penal Comentado.
Edit. Porrúa. 3a ed.
México 1976.
- 9.- HERNANDEZ LOPEZ, Aarón. Manual de Procedimientos Pena-
les. (Fuero Común)
Edit. PAC, S.A. de C.V. 1a ed.
México 1984.

- 10.- JIMENEZ HUERTA, Mariano. Derecho Penal Mexicano. Tomo II. La Tutela de la Vida e - Integridad Corporal. Edit. Porrúa. 4a ed. México 1981.
- 11.- JIMENEZ NAVARRO, Raúl. Muertes de Hechos de Tránsito. Cuadernos de Salud Pública. No. 6. México Nov-Dic. 1975.
- 12.- LAVES WOLFANG y BITZET, F. Los Accidentes de la Circulación. Edit. Paz Montalvo. Madrid 1959. Trad. Dr. J. Díaz Vázquez.
- 13.- LOPEZ ARROYO, Manuel. Criminología. Tomo I y II. Edit. Aguilar. 1a ed. Madrid. 1978.
- 14.- NORMAN L.G. Los Accidentes de Tráfico. Cuadernos de Salud Pública. No. 12. O.M.S. Ginebra 1963.
- 15.- PAVON VASCONCELOS, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa. 4a ed. México 1978.
- 16.- PAVON VASCONCELOS, Francisco. Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1965.
- 17.- PAVON VASCONCELOS, Francisco y VARGAS LOPEZ, Gilberto. Los Delitos para la Vida y la Integridad Corporal. Tomo II. Edit. Porrúa. 4a ed. México 1981.
- 18.- PORTE PETIT CANDAUDAP, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de Derecho. Edit. Regina de los Angeles, S.A. 1a ed. México 1973.
- 19.- PORTE PTETIT CANDAUDAP, Celestino. Dogmática sobre los Delitos contra la Vida y la Salud Personal. Edit. Porrúa. 5a ed. México 1978.

- 20.- QUIROZ CUARON, Alfonso. Tendencia y Ritmo de la Criminalidad en México. Publicaciones del Instituto de Investigaciones y Estadísticas. México 1939.
- 21.- QUIROZ CUARON, Alfonso. Las Enseñanzas de la Criminología. Año 1. No. 10. Toluca, Méx. 1978.
- 22.- QUIROZ CUARON, Alfonso y QUIROZ CUARON, Raúl. El Costo Social del Delito en México. Ediciones Botas. 1a ed. México 1970.
- 23.- RODRIGUEZ MANZANERA, Luis. Criminología. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1981.
- 24.- VILLALOBOS, Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa. 2a ed. México 1969.

LEYES CONSULTADAS.

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
- 2.- Código Penal de 1871.
- 3.- Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1929.
- 4.- Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931.
- 5.- Código Penal para el Distrito Federal en Materia del-Fuero Común, y para toda la República en Materia del-Fuero Federal.
- 6.- Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Méxi-co.
- 7.- Código de Procedimientos Penales para el Distrito Fe-deral.
- 8.- Código Federal de Procedimientos Penales.
- 9.- Código de Procedimientos Penales para el Estado Libre y Soberano de México.
- 10.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.
- 11.- Reglamento de Tránsito de Carreteras, Federales.
- 12.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 13.- Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehícu-los.
- 14.- Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia- del Distrito Federal.
- 15.- Ley Orgánica de la Procuraduría General de la Repú- blica.
- 16.- Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.

REVISTAS Y OTRAS PUBLICACIONES.

- 1.- ANUARIO ESTADISTICO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. - 1975-1976. México 1979.
- 2.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. (A.M. I.A.) Boletín 218. Febrero 1984.
- 3.- CAUSAS DE LA DELINCUENCIA JUVENIL EN MEXICO. Publicado en el Boletín Bibliográfico. Volúmen II, No. 5/6 mayo-junio. 1979. Instituto de Formación Profesional de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.
- 4.- COMPENDIO SOBRE EL PRIMER SIMPOSIO NACIONAL SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO. Toluca, México. Julio 1974.
- 5.- DESARROLLO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SUS ALTERNATIVAS. - Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles - A.C. (A.H.D.A.) México 1984.
- 6.- ENCYCLOPEDIA BRITANICA DE MEXICO, S.A. DE C.V. Tomo - III. México 1981.
- 7.- INFORME DE LABORES DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION.
- 8.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS. México -- 1982.
- 9.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO. Secretaría de Programación y Presupuesto e Instituto Nacional de Estadística, Geográfica e Informática. México 1979.
- 10.- LEYES PENALES MEXICANAS. Instituto Nacional de Ciencias Penales. Tomo I al III. México 1979.
- 11.- SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION. Apéndice 1917- - 1975. Primera Sala. Ediciones Mayo.