



39  
200

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLAN"

EL CONDUCTOR DE VEHICULOS COMO  
SUJETO POTENCIAL EN LOS DELITOS  
IMPRUDENCIALES

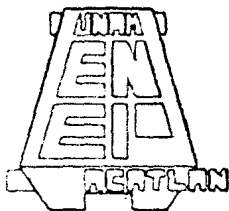
T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

REBECA CABRERA BRIONES



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

México, D. F.

1991



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.

## INDICE GENERAL

### "EL CONDUCTOR DE VEHICULOS COMO SUJETO POTENCIAL EN LOS DELITOS IMPRUDENCIALES"

	PAGS.
INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO	
ASPECTOS GENERALES DEL DELITO	
a) Diversos conceptos del Delito	4
b) El Delito en las diferentes épocas	9
c) Los elementos del Delito según diversos autores	12
d) Otros aspectos del Delito y el Bien Jurídico Tutelado	18
CAPITULO SEGUNDO	
ASPECTOS RELACIONADOS CON EL TRANSITO DE VEHICULOS	
a) La diversidad de vehiculos a través del tiempo	29
b) Los factores físicos externos	35
c) Los accidentes de tránsito originados por factores relativos al automóvil	43
d) Los factores causales en relación a los accidentes de tránsito	49

## INDICE

PAGS.

### CAPITULO TERCERO

#### ASPECTOS RELATIVOS AL MANEJADOR

a) Causas que intervienen en los accidentes de tránsito	57
I.- Accidentes de tránsito ocasionados por la ignorancia o el conocimiento erróneo	60
II.- Accidentes de tránsito causados por deficiencias o fallas en la atención por el conductor, peatón o tercero	61
III.- Otros factores humanos que son causa eficiente de un accidente de tránsito	62
IV.- Accidentes de tránsito ocasionados por una falsa valoración o apreciación de hecho, acto o circunstancia	63
V.- Accidentes causados por errores, fallas o deficiencias en la decisión tomada por el agente, peatón o tercero	64
VI.- Accidentes causados por insuficiencia, inhabilidad o incapacidad del conductor, peatón o tercero	65
b) Los accidentes de tránsito ocasionados por otros motivos	66
c) El estado de ebriedad y el uso de estupefacientes en los accidentes de tránsito	77
d) La violación al Reglamento de Tránsito	85

## INDICE

PAGS.

### CAPITULO CUARTO

#### AUTORIDADES Y DIVERSOS ASPECTOS LEGALES

- a) El Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal 97
- b) El Código Penal del Distrito Federal y los accidentes de tránsito 102
- c) Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia - del Distrito Federal y Circulares en relación a los - accidentes de tránsito 107
- d) La política del Organismo Investigador 133

### CAPITULO QUINTO

#### DELITOS COMETIDOS POR EL CONDUCTOR DE UN VEHICULO

- a) El Delito de Daño en Propiedad Ajena 137
- b) Las Lesiones como consecuencia 141
- c) El Homicidio 145
- d) Ataques a las Vías de Comunicación 151

CONCLUSIONES 159

BIBLIOGRAFIA 161

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

El objetivo de esta investigación es tratar de que se legisle en un apartado especial, a cerca de las conductas ilícitas relativas al tránsito de vehículos, incorporándolo a los tipos penales. Relacionados con estas conductas la violación al Reglamento de Tránsito, para que independientemente de las sanciones penales que corresponden por la comisión de estos ilícitos, se clasifiquen éstas imponiendo una mayor sanción al manejador que cometa alguna infracción al Reglamento de Tránsito.

Es necesario conocer que la persecución de los delitos como lo dispone el artículo 21 Constitucional, corresponde al Ministerio Público y a la policía judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquél. Y la imposición de las penas, es propia y exclusiva de la autoridad judicial en relación a los delitos del fuero común; en cuanto a la persecución de los delitos de orden federal y la imposición de las penas por esos mismos delitos, está a cargo de los Tribunales de la Federación, éste último, por disposición del artículo 102 Constitucional.

La Procuraduría General de Justicia del Distrito y Territorios Federales, en el año de 1955 en el mes de Abril, creó una oficina que conocía exclusivamente de delitos que se cometían con motivo del tránsito de vehículos en el Distrito Federal y fue llamada "Agencia Central Dos", con posterioridad se estableció una oficina similar, esto fue el día 6 de Mayo de 1964, la cual tenía las mismas atribuciones, dejando de funcionar el 1º de Enero del año 1965.

Por lo anterior, los Agentes Investigadores del Ministerio Público adscritos a las diversas Delegaciones del Distrito Federal, son los que en forma inmediata conocen de las conductas que son o pueden ser delictivas y corresponden a ellos: Investigar entre otros, los ilícitos que se cometen con el tránsito de vehículos, que por lo general, son relacionados al fuero común; y el ejercicio de la acción penal corresponde como ya

se había mencionado, a la autoridad judicial.

Cuando por motivo del tránsito de vehículos se infringe una disposición del orden federal, los agentes del Ministerio Público Federal son auxiliados por los agentes del Ministerio Público del fuero común adscritos a las delegaciones, los cuales llevan a cabo las primeras diligencias, como es el levantamiento de actas, las cuales son remitidas por incompetencia, por razón de materia, a la Autoridad Federal para que se avoque al conocimiento del asunto dado, continúe con la investigación, y en su caso, ejercite la acción penal ante los Tribunales de la Federación.

Esta investigación es de trascendencia, en relación a que un sinúmero de personas, que en situaciones muy parecidas nunca se hubieran imaginado encontrarse ante un juicio de naturaleza criminal, los cuales están expuestos a todo esto por el solo hecho de ser conductores de vehículos de motor.

El automóvil es un instrumento típico de nuestros tiempos, y se convierte no sólo en una clase de comunicación verbal, sino también es un medio de transporte. El automóvil es una manera de superar una serie de -- problemas psicológicos y se transforma en una ampliación de la capacidad física del individuo.

El automóvil se va adoptando como una verdadera máscara para el individuo y se estima como un medio de superación ante un complejo de inferioridad.

Los automovilistas toman a los vehículos de motor como un instrumento de desahogo y como consecuencia, en muchos casos los automóviles son instrumentos potenciales de agresión.

En nuestro país y en la mayoría de los países, en donde el tránsito de vehículos va en aumento día tras día, y como consecuencia de esto más del 50% de los procesos penales están relacionados, o son accidentes de -

tránsito de automóvil; lo anteriormente expuesto trae como consecuencia - la necesidad de que surjan reformas importantes en la legislación penal, y primordialmente que se establezcan medios preventivos y represivos de - esta figura delictiva.



## CAPITULO I

### ASPECTOS GENERALES DEL DELITO

- A).- DIVERSOS CONCEPTOS DEL DELITO.
- B).- EL DELITO EN LAS DIFERENTES EPOCAS.
- C).- LOS ELEMENTOS DEL DELITO SEGUN DIFERENTES AUTORES.
- D).- EL BIEN JURIDICO TUTELADO.
- E).- OTROS ASPECTOS DEL DELITO.
- F).- CLASIFICACION DE LOS DELITOS.

## C A P Í T U L O I

## ASPECTOS GENERALES DEL DELITO

## a).- DIVERSOS CONCEPTOS DEL DELITO.

La palabra delito se deriva del verbo latín " Delinquere " que significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la Ley. (1)

Los autores han tratado de formular una definición con validez universal para todos los tiempos, porque desde la antigüedad todos los pueblos han tenido diferentes formas de enfocar los delitos, o los hechos - que algunas veces han tenido carácter de delito, lo han perdido en función de situaciones diversas, así como también acciones que no se consideraban delictuosas se les ha atribuido ese carácter.

A pesar de tales dificultades, es posible caracterizar al delito jurídicamente.

La noción más antigua de delito es " Conducta contraria a la norma social y de los Derechos Colectivos ".

En el inicio de las agrupaciones humanas se establecían como criminales las conductas contrarias a las costumbres establecidas. Lombroso establece que las acciones u omisiones que para nosotros serían indiferentes e irrelevantes; para los pueblos primitivos se establecían como crímenes, en algunos pueblos de Oceanía, se consideraban como delito de extrema gravedad el tocar el cuerpo del jefe de la tribu.

(1) CASTELLANOS TENA FERNANDO, Lineamientos elementales de Derecho Penal Editorial Porrúa, 9a. Edición México 1975, Cap. XIII, pág. 125.

El primitivo derecho se caracterizó porque predominaba en su postulado el derecho a la venganza privada, característicamente vindicativo, el Poder Público no intervenía en la punición de los delitos que afectaban los bienes personales. Solamente lo hacían cuando alternaban el orden o lesionaban intereses públicos. (2)

#### a).- DIVERSOS CONCEPTOS DE DELITO

La noción más antigua va transportándose así, para Francisco Carrara lo define como "La infracción de la ley del Estado", promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso. Para Carrara, el delito no es un ente, de hecho, sino un ente jurídico, y a que su esencia debe constituir en la violación del Derecho. Llama al delito infracción a la ley, cuando choca contra ella; afirma su carácter de infracción a la ley del Estado la cual debe ser promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, pues sin tal fin carecería de obligatoriedad. Carrara juzgó preciso anotar en su definición, cómo la infracción ha de ser la resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, para sustraer del dominio de la Ley penal las simples opiniones, deseos y pensamientos y también para significar que solamente el hombre puede ser agente activo del delito, tanto en sus acciones como en sus omisiones. Finalmente estima al acto o a la omisión moralmente imputable -- por estar sujeto el individuo a las leyes criminales en virtud de su naturaleza moral y por ser ésta el precedente indispensable de la imputabilidad política. (3)

(2) DE P. MORENO ANTONIO, Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, México 1968, Cap. I, Pág. 26.

(3) CASTELLANOS TENA FERNANDO, Lineamientos elementales de Derecho Penal, Editorial Porrúa, 9a. Edición México 1975, Cap. XIII, Pág. 126.

Ferri lo define como "La conducta contraria a la vida social".

Para Garofalo es "La violación de los sentimientos altruistas fundamentales de piedad por una población en la medida mínima que es indispensable para la adaptación del individuo a la sociedad".

Para Rafael Garafalo, existe un delincuente natural, que establece - ataque a los sentimientos fundamentales de piedad y de probidad y una delincuencia artificial, que encuadra a los delitos que no ofenden esos sentimientos. En cuanto a los primeros enumera solamente el homicidio, el robo violento y la violación.

Para Cuello Calón, hace referencia en cuanto han sido inútiles los - esfuerzos llevados a cabo para poder dar una definición del delito, ya -- que éste está íntimamente ligado con los factores de tiempo y de lugar; - considera con justa causa que son variantes dichos, definiciones en relación indispensable con la vida jurídica y social de cada pueblo, como con secuencia de los factores anteriormente enunciados.

El Derecho Penal como todo es esencialmente normativo, su noción debe establecerse en la misma ley; su contenido en sí se encierra en esta fórmula, "Es acción prohibida por la Ley bajo la amenaza de una pena".

Por consiguiente cuando la ley impone una sanción a determinada conducta, se presume la presencia de una norma, de un enunciado que debe ser respetado por los individuos, y de lo cual resulta que debe surgir la norma con anterioridad a la Ley Penal, la cual establece como necesaria para defender a determinada norma de conducta la cual se convierte en una norma jurídica, impuesta a aquéllas que quebrantan las normas jurídicas.

Mezger, defiende el delito de la siguiente forma "Acción típicamente antijurídica culpable es el verdadero sentido de la Ley". M.E. Mayer concluye que el delito es una "Acción típica, antijurídica, imputable y cul-

pable y punible conforme a las condiciones objetivas de punibilidad".

Para Beling, lo consive de la siguiente manera; "Es una acción típica contraria al derecho, culpable sancionada con una pena adecuada y suficiente a las condiciones objetivas de penalidad".

Don Emilio Pado Aspe, hace referencia a este estudio en la revista "Sobre la influencia de Florida en México publicada en el año de 1941; y de esta manera el tema se ocupa de lo siguiente: "El delito no existe - mientras el Estado no lo promulga, ahora bien, para promulgar el delito - el Estado carece de todo medio como no sea la proposición jurídico penal, a saber, el precepto que condiciona la aplicación de una pena, a la concreta realización de una conducta determinada. El hecho punible en Roma fue considerado como la infracción de una norma jurídica.

Anselmo Fereshach, define al delito de la siguiente manera; "Una acción amenazada por la Ley Penal". Así como en Lizat noción en que no figura la pena ni la pena alude no es noción de hecho punible sino de hecho que debería punirse. (4)

Antonio de P. Moreno, nos hace referencia del Delito principalmente como destrucción ya que es imposible, desde luego, repasar y agotar las categorías. En una u otra forma la traición a la patria y rebelión que aniquilaban la soberanía o la institución constitucional.

En otra, el núcleo familiar que se disocia, en otra más, la infracción de la fé que debió guardarse en ésta rotos por la malicia, la relación civil o el vínculo del contrato por donde cesa la posesión. La malevolencia quiebra una cosa o la mania la incendia. Y aún pudieramos ver la castidad que se corrompe, la reputación que se despedaza, la integridad corporal desecha, y la vida, o bien la esperanza en ella por la pasión o el cálculo reducidas a nada. Destrucción y siempre destrucción o

(4) DE P. MORENO ANTONIO, Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, México 1968, Cap. I. Pág. 29.

riesgo de destrucción. Más en todo esto, hay mucho que pudiera significar solamente ilícito, precisa restringir, especificar.

La sola destrucción en el Derecho Privado suele encontrar remedio, -- adecuada conmutación, indemnización bastante. Luego, en rigor, cuando el derecho civil resarce, el bien no queda destruido, toda vez que otro bien, de virtual equivalencia, es creado y lo sustituye.

En cambio, si el Derecho Penal promete reparación, tan solo indemniza en parte por esta razón se dice que el Derecho Penal procede cuando los -- partos remedios del Derecho Civil delatan su insuficiencia. Además, el resarcimiento mira la satisfacción de un hombre, en tanto que el delito aniquila para la Sociedad destrucción que no la hiere ni la amenaza, está a punto de ser delito no lo es todavía más si en ello le da perjuicio a la Sociedad o corre peligro de padecerla, muy valioso ha de ser el bien que pudiera aquilatarse y el Estado no tardará en saberlo ni en proveer para conservarlo. En seguida actúa por el único medio que está en su alcance; es decir, a través del ordenamiento. Con propiedad decimos: Delito debe ser y ordinariamente lo es, por los textos positivos "Aquellas conductas que destruyen o tienden a destruir sin posible compensación idónea un bien de la vida cuya incolumidad interesa al Estado". (5)

Don Luis Jiménez de Asua expresa "en este aspecto diré que el delito es el acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivamente de penalidad imputable a un hombre y sometido a una sanción especial". (6)

Cuello Calón concluye lo siguiente: "Es una acción antijurídica, típica y culpable sancionada por una pena".

(5) DE P. MORENO ANTONIO, Derecho Penal Mexicano, Editoria Porrúa, México 1968, Cap. I. Pág. 28.

(6) CASTELLANOS TENA FERNANDO, Lineamientos de Derecho Penal, Novena Edición, Editorial Porrúa, S.A. 1975 Cap. XIII, Pág. 130.

## b).- EL DELITO EN LAS DIFERENTES EPOCAS

El primer Código Legislativo Penal Mexicano de 1871, en este código - encontramos al Delito definido de la siguiente manera: "Es la infracción - voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ella prohíbe o dejando de hacer lo que ella manda".

El Código de Martínez de Castro define a la acción como movimiento de abastención activo o infracción. Establece sin embargo, en considerar que el delito infringe la norma típica. Establecimos anteriormente que el sujeto activo, cuando comete una conducta antijurídica no infringe la norma sino que adecúa, acondiciona o ajusta su conducta a la descripción típica que va en contra al derecho esencialmente.

Don Miguel S. Macedo, decía: "El delito no es la infracción de la ley, sino de los principios que informan la Ley".

Don Emilio Pardo Aspe, dice elegantemente "El tipo está en el Código y el delito se da en la vida".

En el Código de 1929 nos define al delito de la siguiente manera: "Delito es la lesión de un derecho protegido por una sanción penal". Esta de finición proviene del pensamiento de Von List, ya que se detecta la influencia de considerar como delito, los defectos dañosos o alteraciones de la seguridad social y modificadores del mundo y no como las causas productoras - de tales efectos, la conducta humana, considera al delito como el efecto o resultado y no como conducta imputable a un sujeto. En su artículo 11 establece: Los actos u omisiones conuinadas con una sanción en el libro tercero de este Código, son los tipos legales de los delitos; no remedia el defecto conceptual de la definición.

En el Código Penal de 1931, de indeterminada duración, contra el cual han sido importantes una serie de reformas que han quedado con la relevancia de simples ante proyectos; el cual nos establece en su artículo 7 "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales". Por el hecho de

que algunos delitos gozan de excusa absolutoria no pierden su carácter delictuoso. Esto no compete únicamente a lo establecido ya que hay en exceso las infracciones administrativas, disciplinarias o que enmarcan el carácter de meras faltas, las cuales son sancionadas por la ley con una pena sin que éstos se establezcan como delitos, ya que lo que se sanciona con una pena es un acto externo usual en nuestros tiempos para la represión y por consiguiente se podrá identificar el delito con mejor aproximación; sin que sea inherente al mismo ni por consiguiente necesario para definirlo. Una noción detallada, puede reunir características de la cosa detallada, pero esas características deben encontrarse de tal forma radicadas en el objeto que se detalla u se relacione con él, de tal manera, que a través del tiempo y espacio existe la certeza que necesariamente -- acompañen al sujeto u objeto previamente detallado de tal forma que sólo reunidas esas características servirán a él; por otra parte decir que el delito es un acto u omisión las cuales son castigadas por las leyes penales, por lo anterior surge al instante la interrogante de saber porqué el castigo o sanción, o cuál es la naturaleza de determinado acto como causa de un efecto que viene siendo la sanción o el castigo penal.

Se observa de este artículo siendo en parte, el interés de esta investigación lo siguiente: Acto u omisión, la conducta humana que puede encuadrarse como delito es únicamente a través de las dos manifestaciones anteriores (Acción u omisión). La acción "LATO SENSU" es constituida por la acción y/u omisión; por otra parte en estricto sentido el acto o acción constituyen el aspecto negativo, o sea el aspecto positivo se refiere en una conducta de hacer lo que se encuentra prohibido en una conducta o comportamiento que viola una norma que prohíbe y por otro lado también encontramos otro tipo de conducta que es la omisión, ésta consiste en una actividad negativa, en una obediencia de omitir a una norma que impone un deber de hacer en un dejar de hacer lo que se debe hacer. Ambas conductas son manifestaciones humanas con la característica de la voluntad, el cual trae como consecuencia de esa conducta un resultado que consiste en un cambio o posible transformación en el medio exterior, o sea existe una relación de causalidad que se da entre aquéllos (acto u omisión) y éste (de



manifestación o resultado).

La acción o acto en "ESTRICTO SENSU", consiste en un hacer el cual - es efectivo, voluntario y corporal, por lo tanto ni los movimientos, reflejos o accidentales, ni los pensamientos, ideas o intenciones se pueden reelevar a actos penales.

Un resultado típico penal en relación a la omisión consiste en un no hacer activo, voluntario y corporal, o sea cuando se tiene la obligación - de hacer, y cuando se espera ese hacer y se tiene la obligación de no omitirlo. La omisión se puede manifestar en forma material o espiritual, de acuerdo a la ejecución del movimiento corporal que se espera o sea que se ejecute o no, pero sin tomar las debidas precauciones jurídicamente exigidas.

Se puede concluir con lo anteriormente expuesto que los caracteres - constitutivos del delito de acuerdo al artículo 7º del Código Penal, es la acción de una conducta humana, o sea un acto u omisión, las cuales deben estar sancionadas por las leyes penales. Al hablar de acción (acto u omisión) se debe entender por un movimiento del organismo manifestado voluntariamente o por la falta de ejecución de un hecho positivo exigido por - la ley, con lo cual produce un cambio o posible cambio en el mundo exterior.

Al manifestar que este acto u omisión debe estar sancionado por la - ley, se sostiene el principio de que la ignorancia de ésta a nadie aprovecha; por lo que se deduce que la misma ley se obliga a enunciar descriptivamente los tipos de delitos; los cuales para las consecuencias penales vienen a ser los únicos tipos de acciones punibles.

En relación a lo anterior, el Código Penal divide a los delitos en - intencionales, no intencionales o imprudenciales y preterintencionales, - artículo 8º, esta división tiene su antecedente en el Código Penal de - 1871, el cual establecía en su artículo 6º: "Hay delitos intencionales y de culpa".

Como ya se ha mencionado existe una distinción entre dolo y culpa, - por lo que se establece una distinción diferente, más sin embargo independientemente de la distinción anterior entre una y otra, existe la voluntad o sea la intención, tomando en cuenta lo anterior, nuestra Legislación es un poco confusa en cuanto a sus denominaciones, ya que al establecer a -- los delitos culposos o de imprudencia no intencionales establece una ausencia en ellos o sea el elemento intención o voluntad. (7)

#### c).- LOS ELEMENTOS DEL DELITO SEGUN DIVERSOS AUTORES

Al estar investigando encontramos que varios autores coinciden en -- que existen cuatro elementos primordiales y esenciales del delito que son: Conducta, Tipicidad, Antijuricidad y Culpabilidad; de los cuales si falta alguno de ellos no se podría hablar de Delito.

El Delito se puede considerar como un todo orgánico, por lo cual deberíamos de estudiarlo analizando sus elementos, pero se estudiará en forma especial, analizando a cada uno de sus elementos sin que esto signifique que nos estemos olvidando del Delito como una unidad o un ente jurídico.

Los elementos del delito de acuerdo a los estudios de varios autores son los anteriormente mencionados, (Conducta, Tipicidad, Antijuricidad y Culpabilidad); a continuación tendremos la opinión de varios autores, entre ellos tenemos la del maestro Cuello Calón, quien nos dice: "Delito es toda conducta humana, antijurídica, culpable y unible, es decir que para él también existe el elemento unible.

Jiménez Azua, "El Delito es toda conducta típicamente antijurídica, culpable sometida a veces a condiciones objetivas de punibilidad e imputable a un hombre y sometida a una sanción penal; para este autor la pena es un elemento esencial.

(7) CARRANCA Y TRUJILLO RAUL, Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, S.A. México, D. F. 1976, Parte General.

Para algunos autores entre ellos Pavón Basconcelos, sostienen que la pena es un elemento esencial; si el delito no es castigado, este delito o norma que lo establece se convierte en una norma declarativa y pierde eficacia. Ellos piensan que la pena es consecuencia del delito o conducta - ilícita.

El delito tiene vida autónoma independientemente de la pena, esto se puede comprobar con el artículo 15 del Código Penal para el Distrito Federal, que establece excusas absolutorias, tiene la virtud de conseguir que las conductas ilícitas no se castiguen, o sea se configura el delito pero no se castiga porque intervienen las excusas absolutorias, ejemplo artículo 15 fracción IX del Código Penal, establece que si el delito de encubrimiento es realizado por descendientes consanguíneos afines o ligados con el delincuente no se les sancionará, con esto podemos ver que la pena no es elemento esencial del delito, ya que en este caso no se impone la pena y el delito no se altera y sigue existiendo.

Como ya se ha mencionado el delito es ante todo una conducta humana, por lo que se considera como primer elemento del mismo y para expresar este elemento del delito se han usado diversas denominaciones: Acto, acción y hecho.

A veces el elemento objetivo del delito es la conducta, si el tipo legal describe simplemente una acción u omisión, y otros hechos es cuando la ley requiere además de la acción u omisión, la producción de un resultado material. Si el delito es de mera actividad debe hablarse de conducta.

La conducta como primer elemento del delito se puede dar de varias formas, como son: Acción, omisión y comisión por omisión.

Conducta es el comportamiento humano voluntario, positivo o negativo encaminado a un propósito. El acto y/u omisión deben corresponder al hombre, porque únicamente él es posible de ser sujeto activo de las infrac--

ciones penales. Se presenta ausencia de delito si falta la conducta, aspecto negativo de ausencia de conducta, y se está en este caso cuando se está bajo fuerza irresistible, bajo fuerza mayor, el sueño, bajo sonambulismo, bajo hipnotismo y actor reflejos. Como hemos insistido en que para la existencia de delito se requiere una conducta o hecho humano; más no toda la conducta o hecho son delictuosas, precisa además que sea típica, antijurídica y culpable.

La tipicidad es uno de los elementos esenciales del delito cuya ausencia impide su configuración, habida cuenta de que nuestra Constitución Federal en su artículo 14 establece en forma expresa: "En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata", lo cual significa que no existe delito sin tipicidad.

No se debe confundir el Tipo con la Tipicidad, el tipo es la descripción legal establecida en la ley penal por el legislador. La Tipicidad es la adecuación de una conducta concreta con la descripción legal formulada en abstracto.

Hay tipos muy completos, en los cuales se contienen todos los elementos de delito, como ocurre en el delito de Allanamiento de Morada como -- por ejemplo, en donde es fácil advertir la referencia típica a la culpabilidad, al aludir a los conceptos "Con engaño", "furtivamente", etc., en este caso y en otros análogos, es correcto decir que el tipo consiste en la descripción legal de un delito. Sin embargo, en ocasiones la Ley está limitada a formular la conducta prohibida (u ordena en los delitos omisivos); entonces no puede hablarse de descripción de delito, sino de una -- parte del mismo. Lo invariable es la descripción del comportamiento anti jurídico (a menos que opere un factor de exclusión de lo injusto, como la legítima defensa). En relación a lo anterior el Profesor Mariano Jiménez Huerta en su obra "La Tipicidad", define al Tipo como "El injusto recogido y descrito en la Ley Penal".

En concreto el Tipo a veces es la descripción legal del delito y en ocasiones la descripción del elemento objetivo (comportamiento), como sucede en el homicidio, pues de acuerdo con el Código Penal lo comete "el que prive de la vida a otro".

En concreto se debe entender como Tipicidad el encuadramiento de una conducta con la descripción hecha en la Ley, la coincidencia del comportamiento con el descrito por el legislador; es en suma la adecuación o adecuación de un hecho a la hipótesis legislativa.

Para Celestino Porte Petit, la Tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo, que se resume en la fórmula "Nullum crimen sine tipo".

Otro elemento esencialísimo para la integración del delito es la Antijuricidad, para hablar de este elemento resulta un poco complicado, ya que es un concepto negativo, un anti, por lo tanto existe dificultad para dar sobre ella una idea positiva; sin embargo, comunmente se acepta como antijurídico lo contrario a Derecho.

Javier Alba Muñoz, describe al respecto: "El contenido último de la Antijuricidad que interesa al jus-penalista, es lisa y llanamente, la tradición objetiva de los valores estatales.... en el núcleo de la antijuricidad, como en el núcleo mismo de todo fenómeno penal existe sólo el poder punitivo del Estado valorando el proceso material de la realización prohibida implícitamente.

Cuello Calón nos dice: La Antijuricidad presupone un juicio, una estimación de la oposición existente entre el hecho realizado y una norma jurídico-penal. Tal juicio es de carácter objetivo, por solo recaer en la acción ejecutada.

Sebastián Soler nos dice: No basta observar si la conducta es típica (tipicidad), se requiere en cada caso verificar si el hecho examinado, además de cumplir ese requisito de adecuación externa constituye una vio-

lación del Derecho entendido en su totalidad, como organismo unitario.

Debemos tener presente que el juicio de Antijuricidad comprende la - conducta en su fase externa, pero no en su proceso psicológico causal, -- ello corresponde a la culpabilidad. La Antijuricidad es puramente objeti va, atiende sólo al acto, a la conducta externa. Para llegar a la afirma ción de que una conducta es antijurídica se requiere necesariamente de un juicio de valor, una estimación entre esa conducta en su fase material y la escala de valores del Estado. "Una conducta es antijurídica cuando -- siendo típica no está protegida por una causa de justificación. Lo cierto es que la antijuricidad radica en la violación del valor o bien protegido a que se contrae el tipo penal respectivo.

Para poder hablar del siguiente elemento del delito que es la Culpabi lidad, se debe establecer el soporte básico y esencialísimo del mismo, -- que es la imputabilidad ya que sin imputabilidad no puede existir la Culpa y por lo tanto no se configura el delito: la imputabilidad es calidad del sujeto referida al desarrollo y a la salud mental, o sea a la capacidad del sujeto para entender y querer en el campo penal. Siguiendo un -- proceso de referencia lógica, una conducta será delictuosa no sólo cuando sea típica y antijurídica sino además culpable la conducta, según Cuello Calón, cuando a causa de las relaciones psíquicas existentes entre ella y su autor, debe ser juridicamente reprochada.

Para el maestro Jiménez de Asúa, en la culpabilidad, es donde el intérprete ha de extremar la finura de sus armas para que quede lo más ceñi do posible en el proceso de subsunción, el juicio de reproche por el acto concreto que el sujeto perpetró. Para él mismo, nos dice: "En el más amplio sentido puede definirse la Culpabilidad como el conjunto de presu-- puestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antiju rídica.

Porte Petit, define la Culpabilidad como el nexo intelectual y emo-- cional que liga al sujeto con el resultado de su acto, posición solo váli

da para la culpabilidad a título doloso, pero no comprenden los delitos -culposos o no intencionales en los cuales, por su naturaleza misma, no es posible querer el resultado; se caracteriza por la producción de un suceso no deseado por el agente, ni directa, indirecta, indeterminada o eventualmente, pero acaecido por la omisión de las cautelas o precauciones -- exigidas por el Estado.

Por lo anterior consideramos a la culpabilidad como el nexo intelectual y emocional que liga al sujeto con su acto, para el maestro Villalobos: "La culpabilidad genéricamente consiste en el desprecio del sujeto - por el orden jurídico y por los mandatos y prohibiciones que tienden a -- constituirlo y conservarlo, desprecio que se manifiesta por franca oposición en el dolo, o indirectamente por indolencias o desatención nacidas - del desinterés o subestimación del mal ajeno frente a los propios deseos en la culpa.

Se establecen como formas de la culpabilidad el Dolo: Intención de -causar el resultado lesivo, o sea en el actuar conciente y voluntariamente dirigido a la producción de un resultado típico y antijurídico.

Como segunda forma de la Culpabilidad, tenemos a la Culpa: Existe -- cuando se obra sin intención y sin la negligencia debida; causando un resultado dañoso previsible y penado por la Ley.

Existen diversas clases de Culpa para el estudio, esta investigación nos interesa la Culpa Consiente, con previsión o con representación, ésto existe cuando el agente ha previsto el resultado típico como posible, pero no solamente no lo quiere, sino que abriga la esperanza de que no ocurra. Hay voluntabilidad de la conducta causal y representación de la posibilidad del resultado y éste no se quiere, se tiene la esperanza de su producción; como ejemplo de esta especie de culpa, puede citarse el caso del manejador de un vehículo que desea llegar oportunamente a un lugar de terminado y conduce su coche a sabiendas de que los frenos no funcionan - correctamente, no obstante se presenta la posibilidad de un probable atro

pellamiento u otro accidente, impulza velozmente la máquina, con la esperanza de que no pase nada, como es que un transeunte se cruzara en su camino; existe en su mente la previsión o representación de un posible resultado tipificado penalmente y a pesar de ello, confiado en la no realización de lo previsto desarrolla la conducta.

#### d).- OTROS ASPECTOS DEL DELITO Y EL BIEN JURIDICO TUTELADO.

##### d.1).- OBJETO MATERIAL DEL DELITO

En cuanto a lo que se refiere a otros aspectos del delito, nos referiremos al Objeto Material, éste se concreta siempre al derecho Subjetivo o al Bien Jurídico violado por el delito, en ocasiones el Objeto Material de determinados delitos recae en el mismo sujeto pasivo, como en el caso de delitos contra la Vida o Integridad de las personas, en delitos sexuales, etc., con respecto a lo anterior podemos mencionar como ejemplo: las lesiones, el secuestro de persona, la violación, el homicidio, etc.; pero no es definitivo esta relación de que la misma persona sea sujeto pasivo, como titular del bien jurídico violado o en cuanto a la persona física en la que tal derecho recae.

En nuestros días el Objeto Material del delito viene siendo parte de lo que se conoce como Cuerpo del Delito, lo cual está integrado además -- del Derecho Subjetivo o Bien Jurídico violado, el arma empleada para la comisión de ese delito, los instrumentos, así como las huellas tanto personales como reales.

##### d.2).- OBJETO JURIDICO DEL DELITO

Ahora nos referiremos al objeto jurídico del delito, con respecto a este aspecto del delito tenemos entre otras la opinión del Célbre Maestro Cuello Calón que nos dice: "El Objeto Jurídico del Delito, es la norma o precepto violado o puesto en peligro por el hecho delictuoso, así en el hurto, es el precepto que prohíbe apoderarse de lo ajeno; en el homi-



cidio el que prohíbe matar, etc.

Otra opinión en relación al Objeto Jurídico del Delito, es la que tenemos del Maestro Carranca y Trujillo que expone: "El Objeto Jurídico, es la norma penal violada, por la acción incriminable". Si el acto ilícito fuese en contra de la seguridad de los ciudadanos como pudiera ser una -- inundación, un desastre aéreo, un incendio, etc., se analiza en cuanto a los daños que se causan o se pudieran causarse a toda aquella persona o - personas que se encontraban o pudieron haberse encontrado en su dicha situación de peligro, por lo tanto, resalta la indiferencia del delincuente para con la Ley, y como consecuencia de la indiferencia surge una contradicción entre el acto y la voluntad del estado, ya que éste se encarga de la protección y seguridad tanto de la persona como de los bienes de los - ciudadanos honrados, contra los delincuentes, por lo que estableció tanto la prohibición y el castigo de aquellos hechos como la aplicación de las penas a quien los cometa. (8)

Como conclusión tenemos que el Objeto Jurídico del Delito es el bien o interés jurídico protegido por la norma, para tutelar al Objeto Jurídico establece la Ley una sanción o pena, o sea, en la misma norma penal se establece el bien o interés protegido y la sanción o pena si se viola esa protección.

#### d.3).- EL BIEN JURIDICO TUTELADO DEL DELITO.

Todos los bienes jurídicos son de interés social, tanto para el individuo como para la comunidad; este ordenamiento no es el que crea el interés sino que éste es creado por la propia vida, pero la defensa o protección a este derecho lo transforma de interés esencial a Bien Jurídico. Es decir, como consecuencia de lo anteriormente expresado el bien jurídico - no es un interés creado por la norma jurídica sino que éste surge por la

(8) FERRI ENRIQUE, Principios de Derecho Criminal, Editorial Reus, S.A. Primera Edición Madrid 1933 Segunda Parte, Cap. 11, Pág. 385.

vida misma, un interés del individuo o la comunidad que el derecho reconoce y protege en forma especial, a través de su poder coercitivo que tiene a su alcance.

Concluyendo se deduce que el bien de la vida o convivencia del individuo o de la sociedad, se transforma en bien jurídico, siempre y cuando éste esté reconocido y protegido por el Derecho.

#### d.4).- SUJETO ACTIVO Y PASIVO DEL DELITO

Siguiendo con los otros aspectos del Delito, se expondrá a lo que se refiere a los sujetos del delito.

El Sujeto Activo de un delito, es el sujeto que infringe la norma penal; y refleja en el momento de la conducta delictiva una personalidad -- que en el momento de la acción, se enmarca como un individuo inadaptado a la Sociedad, a diferencia de la mayoría de los ciudadanos que sí se adaptan a dicha vida.

No es preciso decir que puede ser igual sujeto activo de un delito -- tanto el niño, una mujer, un hombre, un anciano, un ebrio, un sordomudo, un extranjero, una persona de color, etc., ya que el único problema sería adaptar la sanción tanto a la personalidad del individuo como a las circunstancias del ilícito realizado.

Es preciso determinar ante todo, que solamente el hombre puede ser -- sujeto activo de delito, esto no es solo en cuanto al sentido material si no también en el sentido jurídico, esto en cuanto que el hombre vive en -- comunidad o sociedad y por este motivo está obligado a una disciplina social por mínima que sea ésta; y en cuanto al sujeto activo del delito se puede encuadrar tanto como en un individuo como en una colectividad o persona jurídica legalmente constituida (solo o asociados con otros en unión criminal con el fin de delinquir ya en forma permanente o parcial), pero independientemente de que se asocien solamente se puede realizar una con-

ducta delictiva físicamente, solo la persona en forma individual puede -- ser sujeto activo y no toda la asociación o persona moral; el Sujeto Activo de un delito es aquella persona individual que viola la norma jurídica.

Existen dos tipos de sujetos activos los cuales pueden distinguir, - es decir, como ya se ha dicho con anterioridad el Sujeto Activo de un delito, es aquella persona individual que lo comete o aquella que participa en la ejecución, por lo tanto el que comete es considerado como Sujeto Activo Primario y el que interviene como partícipe es Sujeto Activo Secundario.

En la antigüedad como era entre otros, en Grecia, Roma, la Edad Media, la Moderna, en el Antiguo Oriente, etc., se consideraban como Sujeto Activo en los delitos a los animales, es decir, humanizaban a los animales ya que los consideraban o les daban el carácter de Sujeto Activo.

En nuestro Derecho Penal se establece un principio consagrado universalmente en la que reconoce a la persona humana como el único Sujeto Activo de los Delitos.

En el Segundo Congreso Internacional de Derecho Penal de Bucarest en 1926, estableció medidas de defensa social en contra de las personas jurídicas, sin excluir por lo mismo la responsabilidad penal individual, la cual puede ser agravada o disminuida; asimismo nuestra Legislación Penal sigue la dirección que se tomó en dicho Congreso; ahora bien, si nuestro Código de Procedimientos Penales no tiene integradas reglas en cuanto a lo que se refiere a la situación procesal de las personas jurídicas, por lo que en nuestros tiempos debe estimarse, resulta prácticamente la cuestión en el sentido de que no puede ser exigida ninguna responsabilidad penal a dicha persona jurídica.

Nuestro Derecho Penal establece que únicamente por medio de sentencia judicial pueden ser aplicadas las sentencias penales y que siempre serán las personas físicas las responsables de los delitos.

En lo que se considera Sujeto Pasivo se debe entender por aquella -- persona víctima de un delito o a la que se le lesiona alguno de sus derechos. Cuando hablamos de Sujeto Pasivo de un delito, se refiere al sujeto jurídicamente esencial, o sea, la que se constituye como la víctima del delito, como el lesionado, el ofendido o perjudicado en su derecho o bien jurídico lesionado o puesto en peligro por el Sujeto Activo. Se puede dar el caso en que no recaiga sobre una sola persona el Sujeto Pasivo y - perjudicado o lesionado aunque esto se dá en la mayoría de los casos. - - Ejemplo, se puede citar el delito de homicidio en que el Sujeto Pasivo es la víctima y a la que también se le lesiona su derecho a la vida pero el perjudicado será el pariente más cercano a la víctima. Se puede considerar como Sujeto Pasivo el producto de un embarazo el cual todavía no ha - nacido, es decir, en un aborto el producto es el Sujeto Pasivo, y de mane - ra muy especial cuando comienza su viabilidad cuando apenas se independi - za del vientre maternal cuando esa vida concluye, o cuando ese individuo - muere puede considerarse como posible Sujeto Pasivo del delito.

Se ha considerado que la Sociedad misma es el Sujeto Pasivo de todos los delitos, y que el Estado es especialmente Sujeto Pasivo de determina - dos delitos, esto hace que la sociedad se movilice y ésto lo hace a tra - vés del estado en función de las penalidades jurídicas que éste impone, - ya que dichas penas sólo se establecen para la defensa social, el interés de sus miembros y el orden público.

Los animales representan un objeto de protección jurídica, por razón del daño material o moral que recienten sus propietarios, los animales no pueden ser Sujetos Pasivos aunque éstos están protegidos por leyes, las - cuales condenan la brutalidad para con ellos, por vía de enseñanza humana; por ello es que sus prohibiciones incluyen aquellos actos ejecutados.

Por lo anteriormente expuesto, es preciso distinguir entre Sujeto Pa - sivo del Delito y Sujeto Pasivo del Daño, o sea el del perjuicio pecunia - rio o el del daño moral originados por el delito, aunque en la mayoría de los casos coinciden en una misma persona los dos tipos de Sujeto Pasivo,

no son idénticos como se establecen en el delito de Homicidio, en los que son pasivos del delito y del daño los parientes cercanos del ofendido.

Otros elementos del delito de acuerdo a diferentes autores son:

#### d.5).- ELEMENTOS OBJETIVOS O MATERIALES DEL DELITO

Estos elementos consisten en los estados y procesos externos perceptibles por los sentidos y los cuales pueden ser fotografiados, por lo tanto se considera elementos objetivos o materiales no solamente los objetos inanimados las reacciones humanas sino también el comportamiento humano - captada por una determinada persona; como por ejemplo se puede citar el - delito de Estupro en donde la castidad, minoría de edad y la honestidad - de la mujer son exigidos por las leyes como supuesto previo para que puedan producirse en las condiciones de la descripción típica del delito de estupro y éstos se pueden presentar a la consideración del juez, el cual podrá juzgar mediante el estudio de la conducta constante y cotidiana, -- siendo ésta desde que inicia hasta que termina su actividad diaria.

#### d.6).- ELEMENTO SUBJETIVO DEL DELITO

Este elemento se deriva del yo intrínseco, es decir, se refiere a la intención delictiva del individuo o de la imprudencia del mismo, por no - prever lo previsible y que trae como consecuencia la acción delictuosa.

En cuanto al estudio de este elemento subjetivo tenemos la opinión - del Maestro Mezger, que nos explica: "Los elementos típicos Subjetivos de la teoría de los elementos Subjetivos del injusto, nos ha demostrado que este depende en muchos casos de características subjetivas, es decir, situados en el alma del autor, ahora bien, como quiera que el tipo penal es solo injusto especial tipificado, resulta que dichos elementos subjetivos del injusto, en tanto se refiere al injusto típico, forman parte del deli to como elementos subjetivos.

#### d.7).- ELEMENTO NORMATIVO DEL DELITO

Con respecto a este elemento del delito se puede decir que éste se obtiene como consecuencia de la comparación de determinados elementos que se encuentran en la descripción típica del delito, con las normas culturales que les corresponde.

Teniendo como base de lo anterior el punto de vista del Maestro Pedro Aspe que nos dice: "La teoría de las normas culturales ofrece importancia externa por los elementos normativos (lo indebido del lucro en el fraude; la lesión mortal en el homicidio; la cosa ajena en el robo; la -- castidad, honestidad y minoría de edad en el estupro, etc. ). El tipo se concreta sin cesar, renueva su contenido actual; de una parte hacia el -- afluyen perpetuamente en su maravillosa diversidad, la moral, la religión, las ciencias, las técnicas, la valorización de los elementos jurídicos -- exija emisión constante a todas las ramas del Derecho Nacional y en cierto caso a las normas subjetivas del derecho de otros estados.

Cuando nuestro Código Penal enuncia el delito de Abuso de Confianza y específica entrega de cosa mueble en posesión precaria, que el abusario invierta en posesión con la intención de dominio no se produce tan solo -- una referencia del Código Civil, sino una total absorción del Libro de -- las Obligaciones y Contratos.

Los elementos normativos tienen función y lugar aparte. Como creación autónoma del derecho, lo violado se conoce y se determina por referencia de la norma jurídica total.

#### f).- CLASIFICACION DE LOS DELITOS

Se han hecho diversas clasificaciones de los delitos, entre ellos tenemos las que toman en cuenta la gravedad de las infracciones penales, y según, una división bipartita se distinguen los delitos de las faltas; la clasificación tripartita habla de crímenes, delitos y faltas o contravenciones. En esta división se consideran:

**Crímenes.-** Son aquellas conductas ilícitas que atentan contra los bienes o valores del Derecho Natural, ejemplo: Vida, libertad, etc..

**Delitos.-** Conducta ilícita que atenta contra los bienes que derivan del contrato social.

**Faltas o Contravenciones.-** Son aquellas conductas que atentan contra los reglamentos de policía y buen gobierno.

En México no lo reconoce nuestro Derecho y solo se habla de Delitos y Faltas.

f.1).- CLASIFICACION EN CUANTO A LA CONDUCTA DE LA GENTE

f.2).- EN CUANTO A LA CONDUCTA DE LA GENTE LOS DELITOS SE CLASIFICAN EN:

**Acción.-** Se requiere para su configuración una conducta positiva, un hacer algo, ejemplo el cometer un homicidio con un disparo de arma de fuego.

**Omisión.-** El delito se configura por una conducta negativa, en dejar de hacer algo.

**Omisión Simple.-** Es cuando nuestro dejar de hacer configura un resultado no querido por el sujeto.

**Omisión por Comisión.-** Cuando el resultado que se produce, sí es querido por el resultado.

f.3).- EN CUANTO AL RESULTADO SE CLASIFICAN EN:

**Formales o de Peligro.-** Para su configuración, es que se produzca un riesgo para el bien jurídico tutelado, ejemplo, el solo hecho de asociarse para la comisión de delitos.

**Material o de Daño.-** Para su configuración exige una lesión efectiva al bien jurídico tutelado, ejemplo, el robo.

**f.4).- EN CUANTO AL ELEMENTO DE CULPABILIDAD SE CLASIFICAN EN:**

**Dolosos.** - El sujeto activo sabe el daño que va a causar, es decir, - tiene la intención de causar el daño lesivo.

**Culposos.- Imprudenciales,** se produce un daño al bien jurídico tutelado sin intención de hacerlo, ejemplo: en un atropellamiento con resultados lesivos por imprudencia.

**Preterintencionales.-** Cuando existe intención de realizar una conducta ilícita, pero el resultado es mayor que el que deseaba, es decir, - se prevee un resultado pero éste resulta más grave.

**f.5).- EN CUANTO A LA ESTRUCTURA LOS DELITOS SE CLASIFICAN EN:**

**Simples.-** Para su configuración se requiere una sola infracción, por ejemplo se puede citar: el privar de la vida a un individuo con un tabique.

**Complejos.-** Se requiere, al contrario del anterior, una infracción múltiple, es decir, que con una conducta estamos cometiendo dos o más infracciones, el robo en casa-habitación y allanamiento de morada.

**f.6).- DE ACUERDO A LOS SUJETOS SON:**

**Unisubjetivos.** - Se requiere para su configuración la conducta ilícita realizada por una sola persona.

**Plurisubjetiva.-** Solo se configura el tipo con la intervención de dos o más personas.



f.7).- EN CUANTO A LA FORMA DE SU PERSECUCION, PUEDEN SER:

De oficio.- Son aquellos en que la autoridad está obligada a actuar por mandato de Ley, persiguiendo y castigando a los responsables con la independencia de la voluntad de los ofendidos, en estos delitos de oficio no opera el perdón del ofendido.

Delitos privados o de querrela.- Cuya persecución solo es posible si se llena el requisito previo de la acusación de la parte ofendida. Para su persecución y castigo se requiere de la voluntad del ofendido del querer castigar al que cometió el ilícito, por ejemplo tenemos al delito de estupro.

f.8).- EN CUANTO A SU MATERIA PUEDEN SER:

Comunes.- Todos los que se aplican al común de las gentes, que son - aquellas que se formulan en leyes dictadas por las legislaturas locales.

Federales.- Se establecen en las leyes expedidas por el Congreso de la Unión y son aquellas conductas que afectan a lo concerniente a la Federación.

Oficiales.- Son los que cometen los empleados o funcionarios públicos en ejercicio de sus funciones.

Militares.- Son aquellos que atentan contra la disciplina militar.

Políticos.- Aquellos que atentan contra la seguridad del Estado y -- contra el funcionamiento de sus órganos previstos en el artículo 144 del Código Penal para el Distrito Federal, que a la letra dice: Se consideran delitos de carácter político los de rebelión, sedición, motín y el de - conspiración para cometerlos.

f.9).- EN CUANTO AL TIEMPO DE DURACION, LOS DELITOS SON:

Instantáneos.- Son aquellos que se perfeccionan y se consuman en un solo momento, entre éstos tenemos el homicidio.

Con efectos permanentes.- Se configuran y se consuman en un solo momento pero sus efectos permanecen en el tiempo. De esta clasificación tenemos a las lesiones.

Continuos.- Son aquellos en que la acción u omisión, se prolongan en el tiempo pero no como una sola acción, sino como varias acciones.

Permanentes.- Son aquellos cuya acción se prolongan en el tiempo mediante una sola acción idéntica, como ejemplo tenemos entre otros al rapto.

Con este breve estudio de los Aspectos Generales del Delito, se concluye el primer capítulo de este trabajo de investigación.

## C A P I T U L O    I I

### ASPECTOS RELACIONADOS CON EL TRANSITO DE VEHICULOS

- A).- LA DIVERSIDAD DEL AUTOMOVIL A TRAVES DEL TIEMPO.
- B).- LOS FACTORES FISICOS EXTERNOS (ADMOSFERA).
- C).- LOS ACCIDENTES DE TRANSITO ORIGINADOS POR LOS FACTORES RELATIVOS AL AUTOMOVIL.
- D).- LOS FACTORES CAUSALES EN RELACION A LOS ACCIDENTES DE TRANSITO
- E).- REFLEXIONES AL RESPECTO.

CAPITULO II  
ASPECTOS RELATIVOS CON EL TRANSITO DE  
VEHICULOS

a).- LA DIVERSIDAD DE VEHICULOS A TRAVES DEL TIEMPO.

La Industria Automotriz se ocupa de la producción de vehículos, es decir, de los vehículos que llevan en sí mismo el principio de su movimiento, sin la intervención de una fuerza exterior que los impulse, como ocurre en los coches de tracción animal.

Diversos tipos de automóviles son contruidos, con diversos fines: - camionetas, motocicletas, tractores, etc.

El primer automóvil fue ideado por el francés Cugnot en 1769, usando el vapor como medio de propulsión. A principios del Siglo XIX se construyeron en Inglaterra vehículos de pasajeros con el mismo sistema. Impidió su desarrollo un decreto publicado a causa de algunos accidentes ocurridos. En todo caso, estos autos tienen el inconveniente de gran peso y volumen de la caldera. A fines del propio Siglo XIX Serpollet en Francia y Stanley en EE.UU. aplicaron un sistema de serpentines que aligeraba el peso; pero al mismo tiempo Daimler y Benz en Alemania perfeccionaban un motor de explosión que revolucionó la industria. Tuvieron que enfrentarse a la competencia de los vehículos eléctricos, preferidos por su marcha silenciosa, aunque su radio de acción reducido por sus acumuladores les hizo ser olvidados.

Hoy la contaminación obliga a estudiar nuevamente la conveniencia de su uso.

Los motores de combustión interna alimentados con gasolina se perfec

cionaron dejando de ser monocilíndricos. La casa francesa Panhard compró las patentes de Daimler y realizó algunas mejoras en la transmisión, como la caja de velocidades y el ambrague, que permitió aprovechar mejor la potencia del motor y dar mejor comodidad al pasajero. A partir de entonces el vehículo automóvil continuó progresando, al mismo tiempo que Henry - - Ford le dió un impulso formidable al idear la construcción en serie que - le permitió producir un vehículo práctico y de precio moderado.

Los automóviles actuales son accionados por motores de combustión interna alimentados en su mayoría con gasolina, aunque muchos usan diesel, principalmente camiones y omnibus donde el mayor peso no importa y en camión es esencial el ahorro de combustible.

Para el transporte terrestre los automóviles han sido de gran utilidad. Su uso, facilitado por la construcción de carreteras han permitido el transporte rápido de pasajeros y de carga; incluso este tipo de vehículos han sido aplicados a la agricultura, (tractores, engavilladores, sembradoras, etc.), lo mismo que a la industria: (montacargas, bulldozers, -- grúas, etc.). Los mismos principios fueron aplicados a cierto tipo de navegación con lancha automóviles, botes motores, deslizadores, etc.

En nuestro país la producción de vehículos automóviles ha alcanzado un alto grado de desarrollo en tal forma que México ya puede exportar automóviles a otros países, pues su consumo interior, aunque formidable, de ja grandes excedentes que son llevados incluso a países altamente industrializados.

La longitud de nuestras carreteras ha aumentado día a día, por las -- cuales transitan automóviles, camiones de pasajeros, camiones de carga y motocicletas, (más vehículos de tracción animal como coches, carretas, bicicletas, etc.). Estamos seguros de que para el próximo censo, las cifras indicadas tendrán un gran aumento.

Como ya hemos mencionado la industria automotriz mexicana ha al-

canzado un gran desarrollo, y al mismo tiempo ha ganado merecida fama. Los autos armados en México, bueno es repetirlo, han logrado un excelente mercado exterior en países tan industrializados como los EE.UU. y Alemania, entre otros. Esto significa que el trabajo por los obreros mexicanos está bien hecho y que tal cosa es debidamente apreciado en el extranjero.

Se ven escenas halagadoras, donde barcos de matrícula mexicana están cargados de automóviles montados en México, con destino a países continentales y extracontinentales, la Industria Automotriz de México crece y avanza, como es de esperarse.

Hacia el año de 1905 - 1913 existían unos automóviles que en la actualidad encontraríamos ridículos, pero que en su tiempo fueron la novedad y el progreso. Ya estos automóviles están a una distancia enorme de los movidos por vapor, con enormes y pesadas calderas.

Ya este tipo de autos disponían de motores de combustión interna de uno o dos cilindros. Producían la corriente eléctrica necesaria para las bujías por medio de un magneto independiente del resto de la instalación.

Autos de esa época son ahora piezas de museo o colección que alcanzan precios increíbles, en ocasiones muy superiores a los de nuestros modernos autos de lujo.

Después de 20 a 25 años de los anteriores, los vehículos variaron mucho en forma, tamaño, y sobre todo, en potencia. Son así mismo más cómodos para el ocupante y hasta se permiten algunos detalles de lujo. Otro de los cambios fue el de mejorar los neumáticos, los cuales eran mayores y más anchos. En los motores, sin alterar los principios básicos, se han realizado evidentes adelantos. Van surgiendo nuevas compañías constructoras que diseñan nuevos modelos, aunque lo nuevo se encuentra casi siempre en la carrocería y los interiores. La industria automotriz avanza incontestable.

La Industria Automotriz, atenta a todo lo que pueda beneficiarla, se ve precisada a estudiar las necesidades de los posibles compradores, para ofrecerles algo que al mismo tiempo que les llame la atención, les sea de utilidad para fines específicos. De donde han resultado camiones de pasajeros, de carga, deportivas, etc. Para cada tipo de carga -- hay un modelo especial que recibe un nombre convencional.

Los automóviles actuales han dejado de ser pequeños cochecitos elementales. La producción automotriz ha crecido en forma por demás sorprendente. Se diversifican los modelos. Hay autos de lujo, autos deportivos, grandes limosinas, extraños miniautos. Los sistemas de transmisiones se han modificado y diversificado y las hay manuales y automáticas. La elevación de cristales y todos son así mismo automáticos en algunos modelos. Existen automóviles de lujo con teléfono, radio, televisión, cantina, etc. Los tapizados interiores de alto lujo.

Y hay también los modelos modestos de los autos pequeños, pero que prestan un eficiente servicio a sus propietarios. Las compañías automotrices aumentan sus esfuerzos competitivos con el auxilio de toda clase de publicidad. La industria automotriz avanza, incontenible, porque el automóvil ha dejado de ser un objeto de mero lujo. ---Es ya, una necesidad en ciertos casos.---

La construcción de automóviles se realizó durante mucho tiempo en forma individual, las partes para cada vehículo se fabricaban de una a la vez y también el vehículo era construido de uno a la vez. La labor era ciertamente dilatada en demasía. Al advenimiento de Henry Ford a la industria automotriz, las cosas cambiaron, el poderoso industrial estableció plantas de fabricación y montaje en serie. Las partes se construían y almacenaban esperando el instante de usarse. El montaje de las unidades se hacía también en serie de manera eficiente, ahorrando cantidades increíbles de trabajo calculadas en hombres-hora. El ahorro de tiempo era también prodigioso, y LOS AUTOMOVILES CUBRIERON LA FAS DE LA TIERRA.

Los automóviles salen nuevos, flamantes, de plantas armadoras. Pero, el inevitable desgaste hace que algunas piezas hayan de ser reemplazadas ocasional o periódicamente, ejes, muelles, transmisiones, carrocería, -- etc., necesitan ser reparados y reemplazados y para ellos existen los es establecimientos de refacciones para la industria automotriz.

Si bien tales refacciones proceden de las fábricas de origen, cuando se tratan de marcas extranjeras, ya en México, repetimos, se producen numerosas piezas de repuesto fabricadas por manos mexicanas.

Se han realizado muy buenos intentos para establecer una verdadera industria automotriz en México, que beneficiaría al país, sin duda, en diversos importantes aspectos (fuentes de trabajo, desarrollo industrial, ahorro de divisas, etc.). En relación a lo anterior tenemos que a principios de siglo llegaron a México algunos autores de la marca francesa - Renault. En la segunda década, integraba la flota única de taxis en la ciudad de México. Muchos años después, llegaron para quedarse al ser me xicanizada, la industria Renault de México, arma en nuestro país uno de los tipos de automóviles de menor precio y de gran calidad. Es ya una - empresa explotadora y, muchas de las piezas empleadas en sus coches son fabricadas en México. En complejo con la Dina, es ahora una empresa de enorme proyección para orgullo de nuestro país.

Así mismo tenemos que marcas extranjeras de autos llegaron una vez al país, y se quedaron; llegaron a formar parte de industrias paraestatales. Como por ejemplo tenemos la planta de montaje de los automóviles - Volkswagen, ubicada en el corredor industrial instalado a la entrada de la ciudad de Puebla sobre la carretera México-Puebla.

Esta planta armadora de automóviles pequeños, han registrado un gran desarrollo durante los últimos años, de tal manera que este tipo de automóviles armados en México ha tenido gran demanda incluso en países grandemente industrializados. Alemania, Brasil, otros países de Centro y Sudamérica e incluso los E.E.U.U., poseedores de la Industria Automotriz más -



poderosa de la tierra, importan automóviles armados en México, y esto es bien significativo desde todos los puntos de vista que quiera enfocarse.

Al establecerse una verdadera industria automotriz en México, uno de los primeros fines fue, como ya se menciona con anterioridad para beneficiar al país en diversos importantes aspectos, como era crear fuentes de trabajo, ahorro de divisa, etc., pero uno de los grandes beneficios - fue que se integraran los vehículos automotores a la agricultura, a la - industria, al comercio, por lo que implica un factor de progreso. entre los que podemos mencionar a: tractores, engavilladoras, sembradoras, bulldozera, trilladoras, grúas, etc. Construyendo carreteras, levantando pesos, abriendo surcos, cortando espigas, engavillándolas, acomodando cargas pesadas, etc., estos vehículos automóviles llenan sus importantes -- funciones en los campos, los caminos, las factorías, las bodegas, las estaciones, etc. Y, es de hacerse notar que, en donde quiera que encontremos estos vehículos, habremos encontrado también una fuente de trabajo - para el hombre.

Así como hemos mencionado la industria automotriz se ha introducido en varios campos de la sociedad, incrementando las fuentes de trabajo, y otro de estos campos en los que han intervenido los vehículos automóviles, es en la de transportes de pasajeros y carga.

El transporte de pasajeros en un autobús de tipo común tanto como - para servicio público como particular. En ciudades y carreteras pueden verse estos vehículos transportando su carga humana. Los hay de diversos tipos y capacidades.

Los camiones corren así mismo por calles y carreteras llevando mercancía diversa que habrán de llenar las necesidades de la población de - la República, transitando miles y miles de autobuses y camiones de carga, cruzan las carreteras del país a todas horas del día y de la noche.

## b).- LOS FACTORES FISICOS EXTERNOS

Debemos entender por factor físico externo, aquellos que son causa - eficiente o eficaz del accidente de tránsito, los más importantes y los que vamos a mencionar son: la Niebla y Smog o Polvo.

Se considera a la niebla como uno de los peores enemigos de los conductores. Sobre todo si se trata de niebla densa y el vehículo no está -- previsto de los respectivos faros rompe nieblas o lámparas halógenas, -- puesto que el conductor maneja con visibilidad muy limitada, es decir, -- que prácticamente conduce "a ciegas"; por lo tanto, son muy probables las colisiones con otros vehículos o con terceros objetos que se hallan en la calzada, o puede suceder también que el vehículo salte del carril, o que, cuando es carretera de montaña, se estrelle contra la barrera protectora o se despeñe por algún abismo.

La niebla, en su variante de niebla densa (cuando los cúmulos ras-- trean el suelo), se encuentran por lo común en las montañas.

A fin de conocer las distintas clases de niebla, es indispensable -- acudir a los análisis meteorológicos, para precisar, de una parte, la can- tidad de vapor de agua, y de la otra, el agua condensada que se encuentra en cada metro cúbico de aire, ya que, de la mayor o menor cantidad de va-- por de agua que aquél contenga, y principalmente, de la mayor o menor can- tidad de agua condensada (en finísimas gotas, que son las que integran -- las nubes o nieblas), se puede determinar la clase de niebla, y, por lo -- tanto, el mayor o menor grado de visibilidad.

Para fijar el índice de vapor de agua por metro cúbico, según la tem- peratura del ambiente, existen tipos límites que al ser sobrepasados, ha-- cen que el vapor de agua excedente se condense en finísimas gotas de agua que se denomina nube, niebla o neolina. Así, a cero grados centígrados y a nivel del mar, un metro cúbico de aire puede contener un máximo de cin-- co gramos de vapor de agua. A diez grados centígrados, un metro cúbico -

de aire puede acumular hasta un máximo de diez gramos de vapor de agua. A veinte grados centígrados, puede almacenar sin condensar un máximo de diez y siete gramos de vapor de agua; y, a treinta grados centígrados, un metro cúbico de aire (a nivel del mar, tanto para éste como para los demás casos propuestos), puede contener hasta un máximo de diez y ocho gramos de vapor de agua.

Ahora bien; si se tiene que un metro cúbico de aire, a veinte grados de temperatura, contiene diez y siete gramos de vapor de agua, al descender la temperatura a diez grados centígrados, automáticamente en forma de vapor de agua, ese metro cúbico de aire sólo puede almacenar un máximo de diez gramos de vapor, dando lugar a que los otros siete gramos, necesariamente, se condensa en microscópicas gotas de agua, que son el origen de la niebla.

Conforme a lo anterior, y para determinar la visibilidad en el tránsito de vehículos automotores, la neblina o la niebla se puede clasificar en los siguientes grupos, según la mayor o menor cantidad de agua condensada que existe por metro cúbico de aire.

1.- Neblina Ligera.- En este caso, la visibilidad es casi normal, puesto que la neblina, por ser precisamente muy ligera, apenas la disminuye en un 15 a 20%. Por lo tanto, los vehículos pueden divisarse a una distancia aproximada de 100 metros, y las personas, a una o inferior de 40, en las horas diurnas (para las horas nocturnas y según la intensidad de la oscuridad, las distancias se disminuyen en un 30 y 40%). En este caso la velocidad autorizada deberá reducir en un 30% y encenderse las luces de estacionamiento.

2.- Neblina.- En caso de neblina, la visibilidad se disminuye de un 30 a un 40%; los demás vehículos sólo pueden percibirse, en el día, a una distancia aproximada de 60 metros, y las personas, a unos 30 metros, (para las horas nocturnas según la intensidad -

de la oscuridad, las distancias se disminuyen entre un 40 y un 50%). La velocidad deberá reducirse a la mitad, sin exceder en ningún caso de los 30 kilómetros por hora, para las horas diurnas, y de 20 kilómetros para las nocturnas. El vehículo debe necesariamente ser conducido con sus luces medias o bajas encendidas y utilizar en forma constante las señales acústicas, sobre todo para que los peatones adviertan la presencia del automotor.

- 3.- Niebla Densa.- En caso de niebla densa, la visibilidad disminuye más o menos de un 50 a un 60%. Por consiguiente, en las horas del día los vehículos sólo pueden advertirse a distancias aproximadas de 15 metros y las personas a distancias aproximadas de 7 metros (para las horas nocturnas, según la intensidad de la oscuridad, las anteriores distancias deben disminuirse entre un 60 y un 70%). Por su parte, el conductor deberá reducir la velocidad a un máximo de 10 kilómetros por hora durante el día, y de 5 kilómetros por hora por la noche; además, tanto en las horas diurnas como en las nocturnas, circulará con las luces altas o plenas encendidas, y si el vehículo estuviera provisto de faros rompenieblas, deberá usarlos necesariamente. Aquí como en el caso anterior, el conductor anunciará mediante señales acústicas continuas la presencia del automotor.

A propósito de los focos antiniebla, existen opiniones las cuales nos dicen: "Cuando la niebla es espesa, la circulación es muy comprometida si no se posee los focos antinieblas. Los focos antinieblas deben ser dos y no solo uno como algunos vehículos llevan; y deben tener dos características esenciales: de una parte, estar colocados lo más bajo posible del vehículo, pues el efecto de estos focos consiste en proyectar la luz por debajo de la cortina de niebla, único modo de facilitar en parte la visión. Los focos normales del coche se hallan respecto a la niebla demasiado altos y las miles de gotas de agua finísimas y en suspensión que compone la niebla, refractan la luz cuando es proyectada directamente so-

bre ellos. Por esta razón los focos de cruce son más adecuados que los focos largos encarados sobre la niebla, puesto que éstos últimos enfocan directamente a las gotas y éstas devuelven la luz sin dejarse penetrar. Los focos de cruce proyectan la luz encarada hacia el suelo y esto permite una cierta penetración a través de las gotas. De todos modos, los focos de cruce se hallan demasiado altos y en caso de niebla espesa poco nos sacaría del apuro. Los focos antiniebla, por el contrario, al hallarse más bajos, pueden atravesar la capa niebla y por debajo, y esto hace que quede muy alargada su trayectoria a nuestra vía, con respecto a los focos normales".

"Otra de las cualidades que deben tener los antiniebla, consiste en hallarse a uno y otro lado del vehículo, o sea quedando entre sí la máxima separación para que de este modo la luz quede dispersada a todo lo ancho de la calzada, es decir lo contrario de lo que sucede con los focos normales en los cuales lo codiciable es que ambos focos concentren sus haces luminosos en un mismo punto".

"Finalmente, los focos antiniebla deben proyectar luz amarilla, pues este tipo de luz, por su color, es mucho más penetrante en la cortina de niebla que la luz blanca, debido a que las gotas en suspensión la refractan con mayor dificultad".

"Los focos antiniebla pueden aclararnos la visión, pero no deben olvidarse que la conducción con niebla espesa, aún contando con este tipo de focos, es muy peligrosa y requiere por lo tanto moderar mucho la velocidad. Gracias a la ayuda de los focos podremos ver con relativa facilidad la presencia de algún coche, algún objeto en la carretera; sin embargo, lo que los focos antiniebla no nos mostrarán con tanta facilidad, será el propio curso de la carretera. En rutas sinuosas, donde las curvas se suceden, se corre el riesgo de saltar a la cuneta. Por ello es preciso andar siempre pendiente de la línea de la cuneta. Regularmente sobre la cuneta crece hierba que al ser de color oscura se destaca algo de la propia línea de la carretera; será conveniente, pues, que vayamos condu-

ciendo pendientes de esta línea oscura que forma la cuneta, tratando de localizar en todo momento, nuestra situación sobre la pista. Si nuestros neumáticos están en buen estado no es fácil que se produzcan derrapajes, debido a la poca velocidad que se circula. De todos modos, si esto sucede durante el invierno en un día muy frío y el agua sobre la carretera -- tiende a helarse, es más que posible un derrapaje. Para entonces hay que considerar, además de la escasez de visibilidad, estos posibles patinazos y obrar como ya hemos dicho". (9).

- 4.- Niebla muy Densa.- En este caso la visibilidad se disminuye aproximadamente entre un 75 y un 90%; en las horas diurnas, los vehículos solo pueden percibirse a una distancia aproximada de -- diez metros y las personas a una máxima de cuatro metros (para las horas nocturnas, según la intensidad de la oscuridad, las anteriores distancias deben disminuirse en un 80% aproximadamente). Por su parte, el conductor deberá reducir su velocidad a un máximo de 5 kilómetros por hora, en las horas diurnas, y en las nocturnas, necesariamente deberá detener la marcha del automotor y proceder a estacionar el vehículo en la zona de seguridad. Importa advertir que si se circula por autopista o carretera de alto tráfico, así sea en horas diurnas, también el conductor deberá proceder la marcha del vehículo y a estacionarlo en la zona de seguridad, ya que en razón de intenso tráfico de vehículos, las posibilidades de accidentes se incrementan en su mo grado.

Quando se circule en horas diurnas, deberán mantenerse encendidas -- tanto las luces altas como los faros rompenieblas, a fin de que los demás vehículos adviertan la presencia del automotor, y, como en los casos ante riores el conductor deberá hacer uso constante de las señales acústicas -- para que los peatones y los demás vehículos adviertan la presencia del au tomotor en la calzada.

(9) MIGUEL DE CASTRO, Técnicas de conducción del automóvil, Barcelona -- Creac, 1964, pág. 111.

Sobre la conducción de vehículos, en caso de niebla muy espesa y no sin dejar constancia de que es un acto imprudente en autopistas y carreteras de alta circulación movilizar vehículos en tales condiciones, son fundamentales las recomendaciones respecto a las técnicas de conducción del automóvil, y por lo cual, podemos mencionar:

"En caso de niebla muy espesa la circulación es muy difícil, pues la visibilidad es nula aún usando todas las precauciones reseñadas anteriormente. En este caso, lo único que puede hacerse es esperar que la niebla pase y aclare. Si fuera muy necesario circular en este estado, debería hacerse siguiendo la línea de la cuneta y muy despacio, haciendo frecuente uso de las señales acústicas."

"Un sistema que puede utilizarse en todos los casos de poca visibilidad será colocarse a cierta distancia de algún vehículo, cuyo chofer, ya por ser menos prudente o conocer bien la carretera, se aventura pasar por el tramo cubierto de niebla. Comodamente, solo siguiendo la trayectoria de las luces encarnadas en los pilotos del coche que llevamos adelante, - podemos pasar el tramo de niebla con seguridad, siempre y cuando -en este caso es especialmente importante- que guardemos del coche delantero una - distancia tal que nos permita frenar si él lo hace en seco, cosa muy probable. A este respecto hay que guardar especial atención a los camiones y en general a los vehículos pesados, pues éstos poseen, proporcionalmente, frenos más potentes que los turismos y la cualición puede ser inevitable. Tampoco debemos colocarnos nunca detrás de otro vehículo cuya luz de estop hayamos comprobado que no le funciona. Vehículos tales como las motos, son a este respecto, muy peligrosas pues la luz de estop se percibe muy tenuemente, y en cuanto ver la señal del conductor con el brazo, es una posibilidad que se da rara vez, pues precisamente en el caso de un -- frenazo brusco es cuando el conductor de una moto necesita más urgentemente las dos manos sobre el manillar y por lo tanto no puede efectuar la señal de freno".

El otro de los factores físicos externos que se va a estudiar, por

considerársele como el otro de los peores enemigos de los conductores es el SMOG.

Etimológicamente la palabra Smog es una contracción de las palabras inglesas Smoke, humo y fog, niebla. El smog se encuentra cerca de las fábricas y establecimientos industriales; se presenta cuando por la contaminación de productos químicos etéreos, éstos se mezclan con el vapor de agua, lo cual es corriente en Inglaterra y Francia, en sus zonas industriales, con gravísimas consecuencias, pues el tráfico terrestre y -- aéreo y en ciertas ocasiones el marítimo, en virtud de la ausencia de la visibilidad, se restringe y aún es necesario, por razones de seguridad, detenerlo por completo.

Entre nosotros, este problema tiende ha agravarse, porque las autoridades correspondientes, entre otras, las autoridades sanitarias no han tomado las medidas adecuadas tendientes a impedir la contaminación del aire, para impedir que las partículas de combustión, o de transformaciones químicas o físicas, sean arrojadas al espacio por las chimeneas de las fábricas.

Debería existir jurisprudencia desde el punto de vista de la responsabilidad civil extracontractual, cuando una factoría, por contaminación del aire, ha producido smog y como consecuencia de ella se presente un accidente de tránsito, los dueños de la correspondiente empresa, en caso de que se acredite que el accidente se derivó o fue causado por la presencia del smog, deberán indemnizar los perjuicios; pues quien instala una fábrica que contamina el aire y ocasiona frecuentes formaciones de smog, que afectan la visibilidad y por consiguiente, la seguridad en el tráfico en las rutas adyacentes, está explotando por este aspecto una actividad peligrosa, por que, como consecuencia de la disminución de la visibilidad el tránsito de automotores en las vías próximas se hace difícil y, más concretamente peligrosa.



Con respecto a la contaminación del aire, originada por los automotores, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (encargada del saneamiento ambiental); dispone que los vehículos deben estar provistos de sistemas que eviten la contaminación del aire, sin expresar o fijar límites a ésta, ni clasificar las contaminaciones, ni establecer sanciones penales para los infractores, y lo que pudiera ser la medida más eficaz, ordenar la inmovilización del vehículo, cuando la contaminación causada por él supere determinado índice o grado. Esto indica a las claras lo inútil y pomposo de la disposición, que se reduce a enunciar un problema sin entrar a delimitarlo, concretarlo y, como consecuencia de ello, a tomar las medidas pertinentes para prevenir, evitar o aminorar la contaminación ocasionada por los vehículos automotores. Por lo tanto bien puede decirse que a las autoridades correspondientes, por andar tras lo intrascendente, se les ha escapado lo esencial; de ahí que se ha de esperar del legislador la expedición de la reforma correspondiente.

Por lo anteriormente expuesto, nos damos cuenta de que se puede dar un sin número de accidentes de tránsito por negligencia, imprudencia, etc. tanto por parte de los particulares, como de las autoridades correspondientes; y entre otros uno de los problemas que se pueden mencionar es el de la neblina densa en las autopistas, por ejemplo podemos mencionar el caso de que cuando se circula por autopista, a través de neblina ligera y a velocidad excesiva, puede ocurrir que de un momento a otro, sobre todo cuando se cruza por frente a factorías, se entren en zonas de smog o de neblina muy densa, con lo cual la circulación se torna muy peligrosa. En este caso, ante la aparición imprevista de tales fenómenos, el conductor debe desacelerar la marcha, encender de inmediato las luces plenas y los faros rompe neblinas y proceder rápidamente a salirse de la calzada, estacionándose en la zona de seguridad; hecho esto, procederá a instalar las luces de seguridad, adelante y atrás del automotor. Deberá reemprender la marcha solo cuando se aligere la neblina y, en este caso, si fuere posible, deberá desviar el vehículo hacia una vía donde el tránsito sea más lento.

En caso de que se circule por autopista, en zona de niebla intensa, por ningún motivo el conductor debe seguir tras las "luces de cola" del -- vehículo delantero, puesto que bien puede ocurrir que éste se estrelle -- contra los vehículos u objetos que se encuentran en la calzada; y aunque puede suceder que el vehículo que marcha atrás no colisione si quedará ex -- puesto a que los automotores que le siguen lo accidenten o choquen contra los vehículos que estén detenidos en la calzada, originándose accidentes múltiples, de los cuales pueden resultar destruidos diez, veinte o más au -- tomotores.

Si a la derecha no se encuentra zona de seguridad o zona verde, el -- conductor del vehículo deberá orillar al lado derecho lo más posible, -- encendiendo las luces de estacionamiento, las luces plenas y colocando -- adelante y atrás del vehículo, a distancia prudencia, las correspondien -- tes señales de peligro. Por lo tanto insistir en este caso o casos, así sea de día, en continuar la marcha del vehículo, o todavía peor, no encen -- der las luces plenas o las luces rompenieblas, si de ellas se dispone, -- constituye un acto de conducción imprudencial, negligente o de falta de -- conocimiento ante un caso de éstos, por lo que hace responsable al conduc -- tor.

#### c).- LOS ACCIDENTES DE TRANSITO ORIGINADOS POR FACTORES RELATIVOS AL AUTOMOVIL.

Como introducción se puede decir, que es indudable que, como artefac -- to mecánico en sí, el vehículo es factor determinante "per se", de muchos accidentes de tránsito, por lo que debemos mencionar la posibilidad de re -- lación entre la avería y el accidente, pero se tiene la necesidad de con -- siderar que muchas veces las fallas mecánicas son causa directa o indirec -- ta de elevado número de accidentes.

En realidad las averías de los vehículos accidentados se investigan en contadas ocasiones, y no siempre se tiene en cuenta, por considerarse

más trascendente la actuación de las personas. Sin embargo, el estado mecánico de los vehículos interviene al menos parcialmente en los accidentes corporales. Pero si tenemos en cuenta la escasa investigación que sobre la parte mecánica se realiza, el porcentaje en los accidentes de tránsito se elevaría considerablemente.

En la producción de averías concurren multitud de causas y concausas. La primera de ellas es el desgaste natural producido por el uso, pero a esto que pudiera considerarse como circunstancia lógica y exculpatoria, viene a oponerse la obligación del conductor de revisar cuidadosamente el vehículo, de prever las posibles deficiencias y de corregir las que observare; y junto a la responsabilidad del conductor o propietario en su caso, se une la de los talleres de reparación, que muchas veces actúan sin control, ni garantía de ninguna clase.

Generalmente las averías y los daños de los vehículos dan lugar a -- que el accidente se clasifique como de caso fortuito que tratándose de -- responsabilidad civil extracontractual exonera de responsabilidad al conductor, al propietario del vehículo y a la empresa transportadora, no así en el caso de responsabilidad civil contractual, pues en ésta la empresa transportadora será responsable de los daños y perjuicios que sufra el pasajero o la carga transportada, como consecuencia del accidente, salvo -- que el caso fortuito revista las características de la fuerza mayor, en cuanto a la imprevisibilidad e irresistibilidad; en consecuencia, si la empresa transportadora, el propietario del vehículo que no viajaba en él, o el conductor con sus hechos, culpas, actos u omisiones dieron lugar a -- que no se revisara el vehículo, a que no se le sustituyeran piezas desgastadas o en mal estado de servicio y como resultado de ello ocurrió el accidente, en este evento se estará en presencia de caso fortuito acaecido por hechos o culpas de las personas mencionadas, quienes (debido a que la industria del transporte es una actividad peligrosa) están siempre obligadas a emplear toda la diligencia, el cuidado y la pericia necesaria (en calidad de transportadores inteligentes y precavidos) para prevenir el accidente, para evitarlo, o para aminorar sus efectos, si éste ya se hubie-

re presentado.

En los accidentes de tránsito ocasionados por averías o fallas en el vehículo (sobre todo cuando la pieza o parte del automotor que falló no era nuevo o de reciente reposición), el caso fortuito usualmente concurre con los llamados actos o hechos del conductor, propietario del vehículo o de la empresa transportadora (estimados éstos dos últimos como terceros para los fines de esta clasificación, desde el punto de vista de la causalidad física). Por ello es necesario establecer e investigar si el conductor del vehículo, su propietario o la empresa transportadora tomaron, antes de ocurrir la avería o falla mecánica que desemboca en el accidente, toda la diligencia, la pericia y el cuidado indispensable para garantizar el perfecto funcionamiento del automotor y, en especial, de sus órganos de seguridad, pues si se demostrare que omitieron tales diligencias, habrá que buscar en esas personas, a cuyo cargo estaba la inspección, el cuidado y la vigilancia continua del automotor, la causa eficaz del accidente, y no podrá hablarse de un caso fortuito puro ocasionado por mera falla o avería mecánica, sino de un caso fortuito preparados por hechos o culpas de cualquiera de los sujetos mencionados.

Sobre este tipo de vectorización convergente de causas entre la avería y la falla humana, son pertinentes los conceptos de López Muñoz: (10)

"Algunas de las averías son perfectamente cognoscibles hasta por personas que no tengan grandes conocimientos de los motores y mecanismos. Es más: todos los conductores debieran tener por lo menos una ligera idea de las piezas fundamentales de los vehículos y de sus posibles averías, porque aunque muchas de ellas no puedan repararse más que por personal técnico, la aparición de los síntomas debe ser apreciada por el conductor para ordenar su reparación."

"Por otra parte, los gerentes y mecánicos de los talleres debieran tener conciencia de su responsabilidad por los arreglos y las averías que apreciaron y no arreglaron voluntariamente. Son varios los autores que

se han ocupado de este tema y parece indiscutible que, apareciendo la relación de causa a efecto, puede repetirse contra el que arregló mal la -- avería."

"Existen algunos casos en que la mera avería mecánica de un vehículo produce un accidente en otro. Tal es el caso de la rotura del cárter con salida de aceite, que supone avería para el automovilista que la sufre, - pero puede producir la caída de un motorista o el despiste o derrape de otro vehículo. Al igual ocurre con las averías del alumbrado, al quedar un vehículo abandonado sin luces, contra el que se estrella otro automóvil".

Otro de los problemas que suscitan con frecuencia es el ocasionado - por el desgaste o rotura de las llantas, es decir los problemas derivados del desgaste de neumáticos, que se traducen en accidentes de tránsito, -- después de haberse reducido en la década de 1950, de nuevo y apesar de -- las nuevas técnicas y el perfeccionamiento en el diseño y en el uso de ma- teriales, se han incrementado por las altas velocidades a que incurren -- los manejadores. Es decir la duración de las llantas se redujo notable- mente por la mala calidad de las mismas; una de las causas por las cuales rebajaron la calidad del producto las casas fabricantes; fue que las auto- ridades correspondientes no autorizaron el aumento al precio de las llan- tas, el cual haría rentable su fabricación, como consecuencia de lo ante- rior se encuentra con frecuencia la desagradable sorpresa de la rotura o estallido de las mismas o el desgaste temprano, por lo cual con lo ante- riormente escrito suscitan un sinnúmero de accidentes automovilísticos, - pero en el caso de que a la llanta se le dé un tratamiento adecuado, esto es, que el vehículo no haya sido sobre cargado que halla sido inflada la llanta a la presión debida y que el automotor está transitando por carre- teras adecuadas (no por desechos ni por carreteras en malas condiciones - de servicio), en caso de accidente, los perjudicados deberían de instaurar

la acción correspondiente ya que están en su derecho contra la casa fabricante de las llantas, ya que en este caso la prueba fundamental, será -- establecer mediante análisis de laboratorio, químicos, físicos, etc., si la llanta (s) y su materia reúnen o no las especificaciones y calidades exigidas por los reglamentos; si tienen el número de lonas, la cantidad y la calidad de caucho, los endurecedores, el espesor y ancho de la franja que se anuncia; si las fibras (nylón, rayón, resinas, poliesteres), son de la calidad óptima adecuada, o si son fibras de baja categoría, como se ha advertido del examen de algunos cordones.

En cuanto a lo que corresponde a causa de rotura de neumáticos, en primer lugar hay que considerar el desgaste normal de los neumáticos por su uso; y en cuanto a la duración, el mayor o menor kilometraje obtenido con los neumáticos, depende de muchos factores, entre los cuales la gran mayoría son dependientes de la voluntad del conductor. Por lo tanto, neumático de misma marca e idéntica calidad pueden llegar a durar el doble - en manos de un conductor cuidadoso con respecto a otro que no lo sea.

Como causas de roturas de llantas podemos mencionar, entre otras, rotura de llantas por recalentamiento, por exceso de velocidad, por uso continuo e indebido del freno, por defectuosa alineación de las llantas, por presión indebida, etc.

Otro de los factores relativos al automóvil y que da origen a los accidentes de tránsito es el deslumbramiento, este aspecto es uno de los temas más controvertidos dentro de la problemática del accidente de tránsito, debido a los múltiples factores que intervienen en su gestación, desarrollo y culminación. Por ello, la investigación para determinar la responsabilidad se hace difícil y escabrosa en la mayoría de las veces. Por lo que el estudio del tema es necesario, porque de una parte, existe un notorio incremento del tráfico nocturno de vehículos, en donde con mayor frecuencia se presenta este tipo de accidentes, y por otra parte, el policausalismo del deslumbramiento reclama, por consecuencia lógica, que se examinará más a fondo este problema.

Para estudiar este punto, se pueden clasificar en dos grupos: las de origen externo al conductor deslumbrado, y las internas, ocasionadas por efectos somáticos, síquicos, biológicos o anímicos que lo afecten.

Entre las causas externas o exógenas figuran: Defectos de construcción o adaptación en los vehículos, y éstas son originadas por defectos de construcción, diseño, inadecuadas adaptaciones o colocaciones de los focos o faros del vehículo deslumbrante, como también las derivadas de fallas en el sistema de cambio de luces del automotor, lo cual se traduce en causa eficiente para el deslumbramiento de otros conductores.

Tales causas se producen cuando por defecto de construcción, diseño o adaptación, las luces medias o bajas no fueron instaladas en debida forma para que proyectaran su haz de luz hasta un máximo de 20 metros hacia adelante y sobre el piso de la calzada.

Es común encontrar en los vehículos salidos de fábrica, por descuido de la mano de obra, que tanto las luces altas como las luces medias o bajas no están alineadas como se ordena en los manuales de diseño y construcción resultando que los haces de luz se proyectan, o lateralmente o en forma horizontal con desviaciones, no cumpliendo entonces la luz (sea alta o media) su función esencial, que es la de iluminar el trayecto de la calzada por donde va avanzar el vehículo en los segundos subsiguientes.

Igualmente los haces pueden, por defectuosa adaptación, cortarse y producir verdaderos "Baches negros" sobre la calzada, o haber sido instalados en forma tal que emiten haces de luz divergentes, lo que implica la creación permanente de un bache negro en el centro de la calzada por donde debe desplazarse el automotor.

La falla puede también ocasionarse por defectuosa instalación, por trabazón de los sistemas eléctricos, como cuando los cables que conducen la energía para las luces altas se han conectado a las luces bajas, y vi-

ceversa, dando lugar a que el conductor transite con éstas, convencido de que lleva las altas y, al momento de cruzarse con otro vehículo, proceda al cambio de luces, ocurriendo en realidad que hace un cambio imprevisto de luces bajas a altas, produciendo el deslumbramiento del otro conductor lo cual es posible en aquellos vehículos en que la intensidad de la luz baja es casi igual a la intensidad de la luz alta.

Por último, tal falla puede obedecer a rotura o avería del interruptor de cambio, y en este caso, pese a que el conductor del vehículo deslumbrante haga todo lo posible técnicamente para realizar el cambio de luces bajas, este cambio no funciona por falla del sistema eléctrico, y se produzca el deslumbramiento.

Se puede decir que con lo anterior expuesto se dieron las causas más frecuentes que concurren en los accidentes de tránsito originados por factores relativos al automóvil, amén de que la mayoría de estos accidentes se pudieron evitar, si el individuo, en sus diferentes esferas, ya de propietario, mecánico, mano de obra en las fábricas, etc., tomara conciencia de la importante intervención que tiene ya en forma directa o indirecta, para evitar si no en toda su totalidad si en la mayor parte, las consecuencias del accidente; ya que la intervención de la mano del hombre en las causas originadas por factores relativos al automóvil es muy importante.

#### d).- LOS FACTORES CAUSALES EN RELACION A LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Las causas o factores que intervienen en los accidentes de tránsito, que se han analizado o que se analizarán en capítulos siguientes, pueden reiterarse o combinarse, concurrir coetánea, sucesiva o alternativamente en la génesis, desarrollo, evolución y consumación del accidente de tránsito automovilario. Por ello, en la investigación de las causas deberán ante todo esclarecerse cuál de los factores o causas fue determinante, esto es, la "causa eficiente" que, en relación de causa-efecto, tanto del punto de vista físico como psicológico y somático, encadenó la secuencia -



de hechos, conductas o actos que temporal y especialmente se desarrolla--ron y evolucionaron hasta culminar en el accidente.

Cuando un mismo acto, conducta o hecho (factor causal) es el que se reitera, por ejemplo, cruzar el semáforo en rojo, repetidas veces; mantener en autopistas o en vías, velocidad superior a la autorizada o a la -- que la prudencia indica, dada las condiciones de la vía, etc., se estará ante factores relativos homogéneos.

Cuando el hecho nocivo es el resultado de la concurrencia de dos o -- más causas o factores de distinto género, que en forma coetánea, o sucesi--va y alternativa, desde el punto de vista causas (en lo físico, síquico o somático), dan lugar al accidente, se estará, en presencia de un siniest--tro causado por factores mixtos. En este caso, los factores concausales deberán ser distintos y cada uno de ellos haber concurrido en "forma eficient" al advenimiento del accidente o del hecho nocivo, así por ejemplo, imprudencia del conductor que viaja en contravía (hecho del conductor), - sumada en la falla en la máquina (frenos, dirección, etc.), factor origi--nado en el vehículo; o el más común, hecho de la gente (por negligencia, imprudencia, etc.) sumado a la culpa de la víctima por negligencia, impru--dencia, etc. (hecho de la víctima); la característica fundamental en la - concurrencia de causas tanto reiterativas como mixtas en el advenimiento, desarrollo y consumación del accidente, consiste en que al llevarse a ca--bo la investigación, en forma clara y precisa, puede establecerse cuáles hechos, actos o conductas fueron los que, de manera eficaz, hicieron que - el accidente o siniestro se consumara, ésto es, que tuviera ocurrencia -- fáctica.

Planteando así el problema, se ve como en cuestiones de responsabili--dad penal, policiva, contravencional, administrativa y civil, se puede opi--nar que nuestra legislación es insuficiente, y de modo específico en lo - que en cuanto al tráfico se refiere, ya que poco o nada dice a carca de - la forma como debe repartirse, compenzarse o dividirse la responsabilidad penal, contravencional, administrativa, etc., en aquellos accidentes auto

movilísticos que tuvieron su origen o causa eficiente en la reiteración - de uno o varios factores o causas o en la concurrencia de varias causas o factores distintos, como la concurrencia de factores o causas por culpa - del conductor, culpa de la víctima, etc., con hechos o actos de la admi-- nistración pública, hechos de terceros, factores originados en el vehícu- lo, factores relativos a la vía o calzada, etc.

Es conveniente aclarar que cuando se emplea la expresión "causa efi ciente" o eficaz, se está empleando este concepto no solo en el sentido de "causa física", sino en el sentido general de todo hecho, acto o con-- ducta que conforme a las leyes biológicas, síquicas, sociales, etc., y se gún los principios estadísticos en casos semejantes o similares, predeter-- minan o se resuelven en particular resultado.

·Pero se nos presenta un problema casi insoluble, cuando pese a haber se hecho todas las investigaciones, todos los análisis requeridos por la ciencia y la técnica, para precisar cuál o cuáles fueron los factores que en forma eficiente determinaron el accidente, no se puede llegar a conclu-- ción cierta. En este caso, el accidente se le denomina accidente comple-- jo por hechos de la civilización.

Efectivamente, en atención al gran desarrollo de la ciencia, la tec-- nología (biónica, cibernética, computadores, etc.), la multiplicidad de - normas jurídicas, la complejidad del tránsito, el crecido flujo de vehícu-- los por vías públicas, los factores meteorológicos, etc., se ha hecho ca-- da vez más complejo y difícil establecer las causas determinantes del ac-- cidente, es decir, cuáles fueron los motivos, hechos, actos o conductas - que dieron lugar al hecho nocivo, sobre todo cuando han concurrido simu-- ltáneas, sucesiva y alternativamente varias concausas, tanto en el origen o génesis del accidente, como en el desarrollo, evolución o consumación.

Es por ello por lo que, al hacerse en forma exhaustiva y científica la investigación, se llega en ocasiones a concluir que las diferentes con causas en el génesis, desarrollo, evolución y consumación del accidente,-

no estaban ligados entre sí por relaciones de causa-efecto, es decir, no estaban encadenados en forma causal, pero que precisamente tal concurrencia de factores (producto casi del azar) en un determinado momento espacio-temporal, fueron los motivos indirectos o mediatos (y a veces también inmediatos) que dieron lugar al accidente.

El accidente complejo es frecuente en las grandes supercarreteras y autopistas, en los cruces de avenidas concurridas, cuando se estrellan - ocho, diez o más vehículos, casos en los cuales, adelantada la investigación con los medios más idóneos (fotografía, peritajes de ingenieros especialistas en mecánica automotriz y en investigación de accidentes, ingenieros de vías, exámenes psiquiátricos, clínicos y de laboratorio, etc.), se llega a la conclusión que el accidente fue el resultado de la "concur-rencia de múltiples factores o causas no relacionadas entre sí", pero - que por azar y no por factores de casualidad (causa eficiente en el ámbi-to espacio-temporal) concurren en determinado momento, hasta desenbo-car en el accidente. Tales son, por ejemplo: la concurrencia de tráfico intenso, por tratarse de una hora "pico", con la señalización objetiva-mente normal pero subjetivamente deficiente para el conductor, por la -- presencia de hechos externos (humo, smog, lluvia, polvo, niebla, etc.), que en determinado momento hace difícil percibir las señales, o cuando - éstas se alteran por corto circuito, rayo, inundación, etc., todo ello au-nado a la presencia intempestiva de animales en la vía (perro, gatos, -- etc.); la incapacidad de agentes de tránsito de patrullas viales para -- adoptar las medidas adecuadas, fin de normalizar el tráfico en una si-tuación de emergencia; o la presión psicológica colectiva de otros con-ductores, pasajeros o público en general (gritos, uso desmedido del pito, injurias, es decir la masificación de la gente), lo que se traduce para algunos conductores en ofuscación, angustia y aún en shock; las fallas - leves de carácter ocasional y momentáneos de los vehículos, sobre todo en sus frenos, dirección, sistema eléctrico y de luces, así se trate de ve-hículos de reciente construcción; los trabajos públicos en la vía que -- fueron oportunamente señalados (indicándose los sitios o lugares de peli-gro), pero con el transcurso del tiempo o de hechos de terceros, o de las

cosas, han sido desmejorados o cambiados, insuficiencia, fallas y errores en los reglamentos de tránsito que rigen en cada estado, el mal diseño de la calzada, vía, etc., especialmente por defectos del peralte, falta de visibilidad, cambio brusco de rasantes, etc.,

Es incuestionable cuando concurren cuatro, cinco o más de las causas o factores antes enunciados, en forma concausal alternativa o sucesiva, siempre y cuando que cada uno de estos factores no esté encadenado entre sí en relación de causa-efecto, sino que haya obrado en forma independiente pero coetánea o la génesis, al desarrollo, la evolución y consumación del accidente, será muy difícil por no decir imposible, determinar o establecer cuál o cuáles fueron las causas determinantes o eficientes del accidente.

A tal concurrencia de causas o efectos autónomos independientes, pero simultáneos, alternos o sucesivos que originaron su desarrollo y consumación se le denomina accidente de tránsito determinado por hechos complejos de la civilización, el cual como ya se dijo, en el fondo tiene su raíz o fundamento mediato en el progreso, crecimiento y desarrollo de la ciencia actual, de la tecnología moderna y concretamente, de la industria del automovilismo, de los nuevos sistemas viales y de transporte, de las nuevas conductas sociales y humanas.

Para que pueda hablarse de accidentes complejos determinados por el hecho de la civilización, es necesario que se acrediten los siguientes requisitos:

- 1.- Que existan multiplicidad de causas o efectos que en forma coetánea, alternativa o sucesiva concurren a la génesis, al desarrollo, evolución y consumación del accidente, y que cada uno de tales factores, causas, individualmente considerado, no pueda estimarse por sí mismo como causa eficiente de aquel, es decir, como factor determinante del accidente.

- 2.- Que si no hubiera concurrido otras causas, cada causa o factor, por sí mismo, no habría sido suficiente para ocasionar el accidente.
- 3.- Que no exista relación de casualidad, es decir, encadenamiento de causa-efecto, entre las distintas causas o efectos que concurrieron al accidente, con ello quiere indicarse que un factor motivo o causa del accidente, no puede ser determinante o condicional de otro u otros factores distintos, aunque la concurrencia de todos ellos haya dado lugar al accidente.
- 4.- Imposibilidad de determinar cuál o cuáles fueron los factores o causas eficientes y necesarios para la consumación del accidente.

Como este tipo de accidentes día a día se incrementa, al fenómeno -- llamado "Accidentes por hechos de la civilización", debe dárse un tratamiento jurídico adecuado, tanto del ámbito de la responsabilidad penal, -- como de la responsabilidad civil, administrativa y contravencional. En -- consecuencia, se hace necesario, por ejemplo, crear la presunción de responsabilidad en materia penal, partiendo del supuesto de que en caso de -- accidente (por ser la conducción del vehículo una actividad peligrosa y -- por el solo hecho del accidente), el conductor del vehículo estará obligado a responder (hasta tanto destruya la presunción de responsabilidad, de -- mostrando culpa a la víctima, fuerza mayor, caso fortuito --donde sea viable esta causa--, o hecho de tercero), penal, civil, administrativamente -- del accidente y de sus consecuencias.

Sin embargo, mientras lo anterior no ocurra, especialmente en materia penal, no habrá lugar a responsabilidad cuando el accidente ocurra -- por "hecho complejo de la civilización".

## REFLEXION CAPITULO II

Es de vital importancia que se motive la aplicación del control de calidad en todas las partes que componen un automóvil, tanto nacionales como extranjeras en el país, ya que de la calidad de las mismas, está el buen funcionamiento del mismo automóvil, lo cual ayudaría enormemente a salvaguardar la vida del manejador y el peatón'

Con la evolución social, se produce la evolución cultural y científica; esta evolución es creadora de invenciones, muchas de las cuales, si bien son útiles, merced del uso, ponen en peligro aquellos valores que el Derecho tutela. Tal es el caso de los transportes mecánicos que si bien abrevian tiempo y energía para la conducción de las gentes y las cosas, también con esos inventos ha venido a crearse un moderno y terrible instrumento para cegar las vidas o destruir los patrimonios. A esos adelantos científicos, que pueden tener un doble cariz de utilidad, se deberá de procurar, por conducto de las leyes, un equilibrio que en todo caso redunde en provecho de la colectividad. Hoy por hoy, tal parece que se presenciara una carrera de velocidad; carrera en la cual los competidores son el Derecho por una parte, y los adelantos científicos, por otra. Toca al penalista impulsar el Derecho, porque si la evolución científica y los adelantos mecánicos aventajarán al Derecho, entonces éste sería un Derecho anticuado, fuera de vigencia práctica y sin otra validez que la meramente teórica. Hoy más que nunca el Derecho debe estar a la par de los adelantos científicos previendo consecuencias de todos cuantos instrumentos lesionen el bienestar colectivo, por lo que el Derecho no puede asumir una actitud de indiferencia.

Nuestros legisladores, y quizá los del mundo entero, varían continuamente en su criterio en relación al delito que se comete en el tránsito de vehículos. Esta variación de criterios es perfectamente explicable, ya que nuestros antiguos juristas no pudieron haber señalado una pauta a

seguir sobre el problema que ellos desconocía. Entonces el Derecho tiende a modernizarse, a correr aparejado con la evolución social actual. El robo de energía eléctrica, por ejemplo, habría sido delito absurdo en las recopilaciones jurídicas de la Roma. Así en materia de tránsito, son --- grandes los cambios que se suscitan para cometer un delito. Sin embargo, en la mayoría de los casos, no es que se trate de nuevos delitos, se trata más bien de nuevas modalidades de cometerlos. Modalidades suigéneris; a fin de cuentas, los valores que el Derecho tutela quizá no hayan cambiado, acaso sean los mismos con ligeras variaciones; por consiguiente, el Derecho sanciona la causa inmediata que amenaza aquellos valores y muchas veces eleva a la categoría de delito la causa mediata que representa un peligro para dichos valores. El manejar con exceso de velocidad, por ejemplo, no produce por sí mismo ningún daño considerándolo aisladamente; se puede, afortunadamente, dar buen fin a un viaje efectuado en tales condiciones y, sin embargo, tal hecho, PUDO haber causado daños con carácter de irreparables.

## C A P I T U L O   I I I

### ASPECTOS RELATIVOS AL MANEJADOR

- A).- CAUSAS QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO
- B).- LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCASIONADOS POR OTROS MOTIVOS.
- C).- EL ESTADO DE EBRIEDAD Y EL USO DE ESTUPERFACIENTES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO
- D).- LA VIOLACION AL REGLAMENTO DE TRANSITO
- E).- REFLEXIONES



## CAPITULO III

## ASPECTOS RELATIVOS AL MANEJADOR

## a).- CAUSAS QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

Existen muchos criterios, supuestos e hipótesis para fundamentar una clasificación de los accidentes de tránsito; así, por ejemplo, se habla de causas mediatas o remotas y causas inmediatas o directas en la producción del accidente. Con todo, se considera que, además de los factores temporales y especiales, existen otras causas que inciden tal vez con mayor frecuencia en la producción de los accidentes de tránsito, como los actos, hechos y conductas de las personas, sean naturales o jurídicas, -- los elementos físicos (vehículos, agentes atmosféricos, etc.), y los llamados hechos normativos (los preceptos que regulan el tránsito cuando son insuficientes o defectuosos). La clasificación de los accidentes de tránsito por las causas que los producen, que seguidamente se proponen, se hace en consideración de los actos, hechos elementos físicos o naturales, -- personas u objetos que intervienen en el accidente de tránsito. Tales -- causas no son excluyentes en la producción de los accidentes, por el contrario, es usual que éstos sean resultados de la convergencia de dos o -- más de estas causas, lo que a veces hace que la determinación del hecho, acto o elemento que en forma eficaz originó el accidente, sea difícil de establecer.

Entre las principales causas del accidente de tránsito, por su origen están:

Los accidentes originados por actos, hechos o circunstancias personales del conductor o conductores.- Concretamente cuando el conductor, por acto, hecho u omisión o por comportamiento irreglamentario (negligencia, descuido, conducción temeraria, violación de los reglamentos, ignorancia

de las normas de tránsito, por por circunstancias personales síquicas o somáticas, etc.), causa un accidente con prescendencia de la responsabilidad civil, penal o contravencional, lo esencial es que el accidente de tránsito se haya ocasionado por actos, hechos o circunstancias del conductor o conductores.

Miguel López Muñoz, al analizar el factor humano como causa del accidente, y específicamente en relación con los elementos somáticos y síquicos determinantes del accidente imputables del conductor expone:

A).- Causas somáticas.- Son todas aquellas que afectan al organismo del conductor, y por lo tanto, a su capacidad general para conducir. A su vez puede ser:

a) - Defectos físicos no compensados: defectos visuales o acústicos, insuficiencia motora, etc., por ejemplo determinados efectos de la visión como la reducción de los campos visuales, suelen dar lugar a accidentes por falta de visualización de vehículos y por aproximación lateral.

b).- Defectos orgánicos de carácter general.

c).- Alteraciones orgánicas transitorias, tales como catarros, enfermedades ligeras, etc.

B).- Causas síquicas.- Siguiendo en este cuadro y en sus líneas generales, el doctor González Más, podemos comprender aquí:

a).- Falta de conocimiento.

b).- Inestabilidad emocional; se ha comprendido que los reincidentes en accidentes automovilísticos presentan con frecuencias muestras de inestabilidad emocional, como frecuentes discusiones familiares, dificultades de estudio, vida sexual desordenada, etc. La frase de Mc Farland de "Tal como vive el hombre, así conduce" se hace realidad.

c).- Toxicomanías.- [Influencia del alcohol].

- d).- Actitudes antisociales peligrosas.
- e).- Conflictos personales.
- f).- Enfermedades mentales.
- g).- Otras causas generales, como rutina, cansancio, etc." (11)

Como puede observarse la clasificación propuesta por López Muñoz, -- presupone siempre anomalías físicas o somáticas en el conductor como únicas determinantes del accidente por el efecto humano, quedando por fuera los accidentes de tránsito ocasionados por actos, hechos o condiciones personales del conductor que se encontraba en perfectas condiciones físicas y somáticas, al momento del accidente, como es la conducción desatenta o negligente, así sea por dos o tres segundos (que son suficientes para dar lugar al accidente), y todos los casos de fallas en la atención -- o "en la cura, el preocuparse por la conducción del vehículo y su circulación en la vía".

Por ello se hace necesario dar una base más amplia a los factores humanos como causa de accidentes de tránsito. Naturalmente que tales factores, mutatis mutandis, también concurrirán o podrán concurrir en los accidentes causados por hechos o actos de la víctima. Con respecto a este caso, la víctima puede tener la calidad de peatón, de pasajero, conductor o usuario por viajar en uno u otro de los vehículos accidentados.

Las causas del accidente por hechos imputables a la víctima o persona ofendida, son también de origen físico y somático, como se explicó anteriormente.

Puede ocurrir que el accidente de tránsito, sea causado por hechos imputables, de una parte, al conductor del vehículo (que salió ileso), y de la otra, a hechos o actos, circunstanciales o condiciones de la víctima (peatón, pasajero o conductor); en este caso se estará en presencia,

(11) MIGUEL LÓPEZ MUÑOZ, accidentes de tráfico, Madrid, Edit. Revista de Derecho Judicial 1971, pág. 50.

desde el punto de vista penal y contravencional, de un concurso de causas el cual puede resolverse en un concurso de culpas, si hay lugar a imputación penal.

El accidente de tránsito también puede ocasionarse por culpa excesiva de la víctima o por hechos, actos, o circunstancias de ésta, como cuando del acto imprudente o descuidado de dos o más peatones necesariamente se derivó, sumando el acto imprudente de un ciclista, dan lugar a que -- sean arrollados por un vehículo.

En este caso, cuando el accidente de tránsito se generó única o principalmente por un acto o hecho de dos o más víctimas, tengan éstas la calidad de peatón, conductor, ciclista, etc., si la actividad aunada de la víctima fue la causa eficiente del accidente, la conducta de los ofendidos recibe el nombre de cooperación culposa en las causas del accidente, que exime de toda responsabilidad penal y contravencional al conductor -- del vehículo accidentado que salió ileso.

Como ya se mencionó anteriormente una de las características de la víctima es la calidad de peatón, y por ésta se debe entender, para los fines de la circulación y el tránsito, como la persona natural que transita a pie por las vías.

El ámbito que permite precisar los factores puramente humanos que -- son causa de accidentes, está determinado por el llamado acto humano; por lo tanto, los factores determinantes del accidente, desde el punto de vista del hombre, son:

I.- Accidentes de tránsito ocasionados por la ignorancia o el conocimiento erróneo (deficiencia o falta de percepción). El conocimiento a -- cargo del conductor (peatón o tercero), puede comprender dos posibilidades negativas: a) El desconocimiento absoluto de los reglamentos locales de circulación, o de los hechos, condiciones, circunstancias personales, físicas, jurídicas, etc., que fueron causa suficiente del accidente, el --

cual recibe el calificativo genérico de ignorancia; y b).- El conocimiento erróneo de las normas jurídicas o de las circunstancias personales, físicas, jurídicas, etc., que dieron lugar al accidente, lo que se denomina error.

II.- Accidentes de tránsito causado por deficiencias o fallas en la atención, al preocuparse por el manejo del vehículo (el preocuparse por el estado de la calzada, etc.), por el conductor, peatón o tercero. Atender a algo o preocuparse de algo o por algo, es volverse conscientemente hacia algo que sobresale o resalta sobre los demás objetos, hechos o actos

Cuando el conductor, el peatón o el tercero vuelve su mirada hacia un objeto (hecho o acto) que se dá o irrumpe en la calzada o en el vehículo, el mero hecho de poner la vista no implica que halla puesto su atención, su preocuparse en el objeto (acto o hecho), porque se trata a penas de un conocimiento "penumbra", por ello es indispensable que en la conciencia del hombre, tal objeto (acto o hecho), sobresalga dentro del círculo de los demás fenómenos entre los cuales aparece incerto el objeto -- (hecho o acto); es necesario que sobresalga para que, por la atención, el objeto (acto o hecho) se pueda retener (no en el sentido de guardar en la memoria sino de fijar en la mente en forma consciente el objeto, hecho o acto), tal como aparece, a fin de que la persona pueda acentuar la atención o preocupación, esto es, afinar la concentración en lo que le ha llamado la atención, destacándose. Por lo tanto, los elementos del "atender" o "preocuparse" implican"

a).- El volver la vista (por el conductor, peatón o tercero) hacia el objeto, hecho o circunstancia. b).- El destacarse en la conciencia de la persona el objeto, hecho o acto hacia el cual ha vuelto la atención -- (usualmente la mirada o el oído). c).- La fijación o retención de lo destacado, en la mente. d).- La acentuación de la atención o concentración de la conciencia en el acto, hecho o objeto destacado.

A modo de ejemplo y para explicar lo anterior, se tiene el conductor

de un vehículo que transita por una calle concurrida. El conductor va mi rando hacia adelante, hacia la vía; de pronto a un lado de la vía "ve" pe numbralmente algo que trata de cruzar delante del auto. El conductor "se vuelve, hacia aquello" que ha surgido de improviso. En este "volver" des taca que es una persona, un ser humano, un niño de pocos años de edad. El conductor fija o retiene en su mente que es un menor estudiante, que trae un porta libros, que viene corriendo y no ha visto el automóvil, etc.; en tonces, el conductor concentra su atención: el menor va a cruzar efectiva men te ante el automotor, lo va a hacer porque no ha visto el vehículo, - pues viene mirando en otra dirección. El niño viene corriendo velozmente ... etc. Continuar la descripción sería ya invadir otras esferas del ac to humano.

b).- Desde el punto de vista jurídico, las fallas en la atención, en el "preocuparse por" del conductor, peatón, tercero etc., reciben el nom bre de negligencias, que es la falta de cuidado, atención o esmero en - - aquello que se le ha encomendado (el manejo del vehículo, el cruzar una - calle, etc.), de distracción cuando el conductor, el peatón o el tercero, bien por preocupaciones, o por cualquier otra causa física o síquica, se sumerge en problemas de otra índole, desatendiendo o despreocupándose del cuidado en el manejo del vehículo o en lo que acontece en la vía. Es cla ro que en esos casos surge el denominado "automatismo en la conducción" - conciente en que el conductor, sin darse cuenta, maneja el vehículo sin fijar su atención en la labor que está realizando.

III.- Otro factor humano que es causa eficiente del accidente de - - tránsito, son las inclinaciones y tendencias del conductor o peatón, así como sus estados síquico-somático, patológico, etc., que predispone, indu cen o condicionan la conducta humano, y aquí puede incluirse todas las -- causas somáticas y síquicas de que habla López Muñiz, que ya se transcribieron.

La causa más común de accidentes de tránsito, desde el punto de vis ta de las inclinaciones, tendencias, condiciones síquicas y somáticas, es

el trastorno emocional del conductor a consecuencia de un trauma personal o familiar, de un disgusto, pelea o dificultad, pues esto lo lleva a que, en estado de sobreexcitación o bajo una depresión o angustia síquica, se obnubile, haciendo que su tiempo de reacción y de percepción del peligro se retarde en forma anormal y, como resultado, al surgir en la vía un hecho o acto inesperado, que de modo normal no hubiera producido un accidente, se resuelve en una coalisión de vehículos, en el atropello a un peatón, etc.

Causas muy frecuentes de excitación de presión del conductor, del peatón o del tercero, en orden descendente de gravedad, son: muerte del conyuge, divorcio, separación matrimonial, muerte de un hijo, muerte del padre o madre, muerte de un familiar cercano, lesiones corporales, despido del trabajo, salida del hogar de un hijo o hija, triunfo personal, principio o fin de clases, leves infracciones a las leyes, etc.

IV.- Accidentes de tránsito ocasionado por una falsa valoración o apreciación de hecho, acto o circunstancia. La irrupción de un hecho, acto o circunstancia en la vía hace que conductor, peatón o tercero, mediante la llamada intuición afectiva, ipso-facto, aprecia cuál es la situación real del peligro o de amenaza que ha surgido en la calzada. Para ello, el conductor aprecia, en fracciones de segundo, el hecho o acto que tiene ante sí, estimando o valorando el pro y el contra de la subsiguiente decisión que debe tomar, para evitar, eludir o aminorar los efectos del accidente que se cierne o del peligro que amenaza.

Ejemplificado, se entiende:

a).- El advenimiento de un hecho que ha irrumpido en forma imprevista en la conciencia del conductor o peatón, desde el punto de vista real y sin que para ello se tenga en cuenta si el sujeto debió o no haber previsto el suceso.

b).- Que el hecho que ha surgido de improviso (cruce de un niño co-

riendo sobre la calzada, viajar inadvertidamente en contravía, no hacer el paro o cruzar el semáforo en rojo, etc., por ir distraído, etc.), en-- vuelva una amenaza o peligro que va a concluir en siniestro o accidente.

c).- Que ante el acontecimiento imprevisto en la vía y que trae con sí un peligro o amenaza de siniestro o accidente deba el conductor o el peatón, evaluar, calcular, analizar que conducta ha de seguir, o que acti tud adoptar para evitar el siniestro o accidente, o menguar sus efectos, y que como resultado de una falsa evaluación o estimación de la conducta que debe seguir (o por falta de evaluación), tome una decisión errada, -- que va a ser la causa o motivo del insuceso. Lo importante es que el ac cidente, en caso de haberse evaluado o apreciado adecuadamente la reali-- dad, se hubiera podido evitar: por tanto, la causa de él obedecerá a fal ta de valoración adecuada de la realidad; pero es natural que la carencia de ella ( o deficiencia de apreciación ) se habrá de resolver en un ejecu tar no apto ni idóneo para impedir el accidente o aminorar los efectos no civos.

Y.- Accidentes causados por errores, fallas o deficiencias en la de cisión tomada por el agente, peatón, o tercero para impedir el accidente o siniestro o para menguar sus resultados nocivos. La falla en la valora ción o estimación de la realidad, no debe confundirse con la falla o -- error en la decisión, porque bien puede ocurrir que se haya valorado cor-- rientemente la realidad de los hechos y, sin embargo, la decisión tomada por el agente, conductor o peatón, no sea la idónea o apta para evitar el accidente o para aminorar sus consecuencias, o también, que se haya esti-- mado falsamente la realidad y, no obstante ésto, al decidirse, por coinci dencia se haya torado precisamente la determinación correcta para evitar el accidente o para disminuir sus efectos. Atentan contra las fallas en la decisión: la precipitación, que es tomar una determinación sin haber - evaluado suficientemente si la decisión adoptada es idónea o para evitar el accidente, la inoportunidad, que consiste en tomar una decisión cuando por motivo temporal y especial no es la más adecuada para el fin persegui do; la imprudencia, con todas las secuelas de ésta, como la temeridad, la



la osadía, el atrevimiento, etc., es decir, el tomar decisiones reñidas - con el sentido común o con la realidad.

VI.- Accidentes causados por insuficiencia, inhabilidad o incapacidad del conductor, peatón o tercero al realizar o ejecutar físicamente la maniobra encaminada a evitar el accidente o aminorar sus efectos. Es una falla o deficiencia en el hacer, en el doble sentido de hacer, realizar - algo (frenando a destiempo, no virar el volante habilmente para evitar la colisión), y el hacer omitivo, es decir, actuar sin ejecutar maniobra alguna (absteniéndose completamente de frenar, o absteniéndose de virar el volante del automotor). Aquí el conductor, peatón o tercero, ha valorado adecuadamente la realidad y ha tomado la decisión acertada, por ejemplo - virar el vehículo hacia la derecha, saliéndose del carril por donde avanza, pero por impericia o por inhabilidad en la realización de tal maniobra, no ejecuta el desvío en forma técnica y acontece el accidente. O sea, que hay una falla o deficiencia en la habilidad o aptitud física del conductor, del peatón, del ciclista o del tercero, para, desde el punto - de vista del quehacer físico, evitar el accidente o aminorar sus consecuencias.

Los seis grupos de causas antes anotadas, son las que determinan accidentes de tránsito desde el aspecto humano. Sin embargo, en una misma persona pueden concurrir dos o más de estas causas de accidentes, así por ejemplo, es usual que concurra la imprudencia, o sea, falla en la decisión, con la impericia o inhabilidad, ésto es, con la falla en la ejecución en la maniobra evasiva, o también en la falla en la valoración de la realidad (en la apreciación de los vehículos, según la calzada por donde avanzan, la estimación de velocidades a que marchan etc.), lo cual conduce a que por apreciación errónea se tome una equivocada decisión, motivo del accidente.

## b).- LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCASIONADOS POR OTROS MOTIVOS

Entre nosotros, las autoridades del transporte y el tránsito, por -- sus actos, hechos u omisiones, son factores determinantes, y en mayor grado, de muchos de los accidentes que azotan al país. Basta decir, que ese factor se relaciona con la indebida o ilegal expedición de licencias para conducir, la falta o inadecuada señalización en las vías públicas, el efectuoso diseño o construcción de éstas, o su insuficiente conservación o mantenimiento, el ejecutar reparaciones de vehículos en tales vías, sin tomar las medidas precautelativas, así como remover los pavimentos, lozas y calzadas sin colocar en las vías las señales preventivas para que no sufran daño quienes transitan por allí, sobre todo en las horas de la noche etc.; la imposición de recomendaciones al gobierno nacional, a fin de -- que se importen inadecuados sistemas tanto como se refiere a lo que es el diseño como a la construcción vial, ya que por ser la Ciudad de México la más grande del mundo y como consecuencia su problemática vial es única y la imposición de sistemas viales de otros países a la Ciudad de México es insuficiente e incongruente su aplicación a la realidad de nuestra Ciudad ya que la construcción de nuestras avenidas sufren deterioros, averías o daños que desembocan en accidentes de tránsito; así como la ineficacia de las autoridades relacionadas con estos hechos para sancionar, y en general, la corrupción administrativa, cáncer éste, que en materia de transporte corroe al país.

En cuanto se refiere al encarecimiento del accidente de tránsito, -- pueden concurrir varios factores, es decir, por hechos, actos o circunstancias de la Administración Pública, con hechos o actos de un tercero, - culpa de la víctima o víctimas, hechos o actos del conductor, etc. Lo importante pues, en uno y otro caso, es determinante cuál fue la causa eficaz primordial o prioritaria que dió lugar al accidente.

Como se ha venido diciendo en este capítulo, existe responsabilidad de la Administración Pública en los accidentes de tránsito, ya sea por hechos, actos u omisiones de la Administración Pública que son causa eficaz

del accidente de tránsito ya en forma directa o inmediata por ejemplo los accidentes debido a fallas en la semaforización (causados por negligencia en el mantenimiento de estos aparatos); las órdenes imprudentes impartidas por agentes o guardas del tránsito, que se resuelven en accidentes; - el remover (por la Nación, Departamento, Municipio, Ministerio de Obras Públicas, Fondo Nacional de Caminos Vecinales, etc.), las losas o piso de la calzada; en las vías, abrir huecos, acequias, desviaciones, sin colocar de inmediato y de forma preventiva los avisos o señales de peligro; - la construcción de vías públicas defectuosas, o la omisión negligencia, o descuido en la reparación de éstas, lo que atenta contra la obligación de mantenimiento y conservación, etc.

Así mismo es responsable la Administración Pública cuando por omisión, descuido o negligencia, mala fé o corrupción administrativa de los empleados de su servicio, habilita como conductores y expide licencias de conducción a personas que no reúnen los requisitos mínimos para ello, y - en este mismo sentido cuando no exigen por lo menos el mínimo de requisitos a los transportadores y usuarios, el uso de algunos vehículos cuyas - calidades, no son adecuadas para prestar servicio, por lo que terminan ac- ci- den- tán- dose.

Sin embargo la responsabilidad del estado no es exclusiva cuando el accidente ha tenido causa mixta u múltiple y cuando a su ocurrencia, en - forma eficiente, ha concurrido acto o hecho de la Administración Pública, con actos u hechos del conductor, de la víctima, de un tercero y aún de - la propia naturaleza; por ello es necesario precisar con mayor detenimien- to los casos en que se generan o causan accidentes por actos, hechos u -- omisiones de la administración pública en sus distintas ramas.

Hay ocasiones en que los accidentes de tránsito son originados por - fallas en la relación Administración Pública - conductor, ya que en la ma- yor fa de los casos no puede imputarse a la Administración Pública una res- pons abi lidad inmediata y directa en el accidente, pero si puede afirmarse que ella, es la creadora y, cuando menos, la propiciadora y mantenedora -

de las condiciones de peligro o riesgo que hacen muy probable o posible - la incurrancia del insuceso.

La Administración Pública, por la deficiencia en la prestación de -- los servicios públicos a ella encomendados; por la falta de vigilancia e inspección en lo relativo a la moralidad y seguridad pública; por la co-- rrupción administrativa, etc., ha creado las condiciones necesarias para que los accidentes proliferen por doquier, siendo en consecuencia corres-- ponsable de los perjuicios de muchos de los accidentes, por cuanto las em-- presas de transporte y los conductores tienen que obrar de acuerdo con -- las realidades físicas, jurídicas e institucionales que les depara el es-- tado como son:

a).- ANALFABETISMO FUNCIONAL DEL CONDUCTOR:

Para que las autoridades del tránsito puedan autorizar la expedición de la licencia de conducir, es requisito indispensable que el aspirante - sepa leer y escribir; sin embargo, gran número de conductores escasamente sabe leer y firmar, por lo cual no están capacitados para leer o interpre-- tar las señales de tránsito que se encuentran a la vereda de las vías, -- cuando circulan a velocidad que sea o exceda de 50 km. por hora. En con-- secuencia no basta que el conductor sepa leer y escribir, es indispensa-- ble que lo haga fluida y rápidamente, para que pueda determinar con pron-- titud el contenido de las leyendas, signos y señales del tránsito en las vías.

Conocido es el caso del conductor analfabeta que en la carretera --- conducía un autobús con cupo de pasajeros dormidos, que al tropezar con - gran aviso donde se leía "calzada destruída, no cruce", por no saber - - leer, continuó la marcha, precipitándose al abismo, con el resultado de - diecisiete muertos. Aquí, a no dudarlo, el responsable del accidente (me-- jor dicho siniestro automovilario), fue el funcionario público que expi-- dió licencia de conductor a un analfabeta, acto éste que, para fines indem-- nizatorios, comprometió la responsabilidad del Estado.

Otro hecho de suma importancia, lo constituyen los conductores que ignoran el significado de las señales de tránsito, los círculos, los triángulos, los rectángulos, los cuadrados, así como los colores y símbolos -- que van inciertos sobre ellos, indicadores de peligro o de prevención, de señales imperativas o perentorias, etc., y que, por desconocer la señalización, no pueden conducir adecuadamente y con seguridad. Por tanto, la causa de estos accidentes se debe a negligencia o descuido de las autoridades del tránsito, que expiden licencias a quienes ignoran los principios que rigen la señalización de las vías y el significado exacto de las marcas, pues ha sido y es costumbre, y lo seguirá siendo, que las licencias de conducción se obtengan, no a cambio de la prestación y aprobación de pruebas documentales y de idoneidad personal, sino del lleno de meros requisitos formales divorciados de la realidad.

#### b).- ENSEÑANZA:

Existe un caos manifiesto en lo relativo a la enseñanza automovilística, en razón de que ninguna de las entidades o personas dedicadas a -- ella tiene los equipos, vehículos, material didáctico y profesores especializados que requiere dicha enseñanza; de ahí porque las normas promulgadas por el gobierno, carecen de eficiencia práctica, y además no sobra decirlo, las reglamentaciones expedidas por él no responden a las exigencias reales.

En Europa y en los Estados Unidos de Norte America, existen equipos y vehículos especialmente adaptados para la enseñanza automovilística; pero en nuestra ciudad se desconocen tales equipos y sistemas (tableros -- electrónicos de simulación de conducción, de accidentes, imprevistos, etc) que permitan la enseñanza técnica de conducción, así como descubrir o corregir, sin consecuencias, los defectos, errores y aberraciones ópticas, acústicas y sicomotoras del aspirante a conductor.

Por desgracia, las reglamentaciones tienen como única finalidad imponer multas y sanciones a quienes no observan los "reglamentos adecuados e

indispensables para impartir la enseñanza del automovilismo", pero sin -- que tal entidad se haya tomado el trabajo de especificar en qué consisten esos "reglamentos indispensables, necesarios y adecuados", que debe enseñar las encuelas de enseñanza del automovilismo, las prácticas que debe realizar el conductor, el número de horas, las técnicas para evitar accidentes imprevistos, frenadas, conducción sobre el terreno húmedo, con niebla, por terreno destapado, en autopistas, etc.

Entre nosotros, salvo una o dos no existen verdaderas escuelas de enseñanza automovilística, y pese a tal necesidad, no se han tomado la molestia de dar soluciones particulares y precisas; por ello vemos hoy a -- particulares provistos de la respectiva licencia, muy ufanos circular por las vías públicas o analfabetas del volante, orgullosamente provistos de licencias profesionales.

En consecuencia, por falta de equipos y vehículos adecuados en las escuelas de enseñanza de automovilismo, el aprendiz de conductor no sale preparado para conducir el respectivo tipo de automotor, pues que sepa, -- no hay entre nosotros, escuelas de automovilismo que tengan camiones de diez o más toneladas, buses o remolques para habilitar a quienes aspiran manejar tal clase y tipo de vehículos; por ello, puede afirmarse que rara vez se puede demostrar la "aptitud para conducir un vehículo determinado".

En lo relativo al conocimiento de las normas de tránsito, no se enseña a los presuntos conductores a interpretar las señales básicas que aparecen en las carreteras y en las vías públicas, y puede decirse que la mayoría de los conductores habilitados no tienen idea de los principios generales que regulan el tránsito, como son: el principio de confianza, según el cual, los demás conductores y usuarios han de respetar las normas de circulación; el principio de seguridad, que exige que el conductor debe prevenir en cuanto sea posible el comportamiento irreglamentario de -- los demás usuarios, para evitar los daños; el principio de la integridad corporal, consiste en que ningún conductor está obligado a comprometer su integridad corporal, cuando realiza un acto ilícito de conducción, sin in

currir en culpa o violación de los reglamentos; el principio de señalización, a cuyo tenero el conductor debe siempre circular por la calzada de recha de acuerdo con las normas generales de señalización, etc.,

Por consiguiente, ante la ineficacia de las escuelas de enseñanza - automoviliaria, es de esperar que la Administración Pública asuma tal -- responsabilidad e instaure sus propias escuelas de enseñanza, en atención de que los particulares carecen de equipos, vehículos y profesorado idó-- neo para impartir adecuadamente la enseñanza.

c).- NO COMPROBACION DE APTITUDES FISICAS Y SICOTECNICAS PARA CONDU CIR:

De gran importancia es lo relativo a los exámenes de aptitud física para acreditar la idoneidad del conductor. Aquí importa aclarar que, no se exige examen para acreditar la aptitud física o mental de la persona y por lo tanto, no hay obstáculo jurídico para que un interdicto, un es-- quisofrénico, un paranoico o un alienado mental pueda tener licencia de - conductor.

En relación con la aptitud física, es necesario recordar que jamás - se hacen los exámenes generales previstos en los literales a) y c). Con respecto al sistema visual, tampoco se llevan a cabo las pruebas de que - se tratan los literales d) e) y f), por ser costosos los análisis, y solo en casos excepcionales se hacen las pruebas de los literales g), h) e i).

Como consecuencia de lo anterior, y como base en el argumento del -- "compadrazgo", del "tráfico de influencias", etc., las autoridades otorgan licencias de conducir a personas que no reúnen las condiciones previstas en el reglamento de tránsito (ignoran lo relativo al arte de conducir ve-- hículos porque no tienen habilidad o aptitud plena para conducir automoto-- res), es decir, que son inexpertos y pese a ello, son habilitados para -- que se lancen a realizar toda clase de conducciones peligrosas, a ser fac-- tor de múltiples accidentes, este es, a convertirse en antisociales motori-- zados que tienen por gatillo el timón y por proyectil el propio vehículo.

Indudablemente, la Administración Pública es responsable en estos casos - de los daños que, por ignorancia o impericia, causa un conductor con su - vehículo a los demás usuarios de las vías públicas puesto que, siendo imperito o ignorante, al expedirsele la licencia de conducir, el Estado no hace otra cosa que expedir patentes de "idoneidad y aptitud", sin el lleno de los requisitos legales.

Las víctimas de accidentes causados por conductores imperitos, o que han dado lugar al accidente por ignorancia o por desconocimiento de las - señales de tránsito o de los principios que regulan la conducción de auto motores, deberían tener acción contra el estado para que se les indemnice los perjuicios, ya que fue el Estado por medio de la oficina administrati va correspondiente, la que ha expedido títulos de aptitud o de idoneidad (licencia de conducir), a quien no reúne los requisitos, facultades y -- condiciones mínimas para conducir.

Hay también lugar a responsabilidad del Estado, cuando se expide licencias de conducir a personas que no reúnen las condiciones básicas, por motivo de índole física o mental, es decir, carece de las condiciones físicas y psicotécnicas pertinentes, como cuando ha sido enunciado un globo ocular padece segura nocturna, no tiene visión binocular perfecta, sufre daltonismo, tiene el sistema nervioso descompensado o su equilibrio y -- coordinación para el movimiento son anormales. Es lógico que al expedirle la licencia, la Administración debería hacerse responsable de los daños y perjuicios que tal conductor, inepto física y/o mentalmente, causa a particulares o a terceros en caso de accidente.

d).- NO APLICABILIDAD DE SANCIONES EFECTIVAS A LOS CONDUCTORES QUE HAN INFRINGIDO LAS NORMAS DEL TRANSITO:

Las estadísticas, por demás incompletas, dan cuenta del crecido número de accidentes con resultados de muertes, lesiones personal o daño a -- los automóviles y a las cosas. Sin embargo en proporción a tales accidentes, son irrisorios los casos en que se suspende al conductor la licencia



de manejar o se le cancela ésta.

Es natural que tratándose de la comisión de delitos, homicidios, lesiones personales y siniestros automovilarios, la cancelación correspondiente impartirla al juez penal competente; pero respecto de meros daños, tal sanción les compete a los funcionarios correspondientes que conocen de la contravención. Desgraciadamente dichos funcionarios tienen mano benévola porque no importando cuan grave haya sido la contravención, se limitan, por regla general a imponer una multa.

Fruto de tal lenidad, son los conductores que cargan en su activo -- ocho o diez accidentes de tránsito, con resultado de quince o más muertos y otros tantos lesionados, en lapso de diez años, a quienes si se les hubiese suspendido o cancelado la licencia, como lo establece el artículo 171 del Código Penal en relación con el artículo 537 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando ocurrió el segundo o tercer accidente, se le habría retirado oportunamente de un oficio para el cual no están calificados, salvándose las vidas que se malograron en las subsiguientes tragedias. Un caso verídico de lo anterior mencionado, es el caso de un motorista que es la muerte rodante en la carretera, pues en siete accidentes ha causado la muerte a veintitres personas y lesionado a unas cincuenta y a pesar de ello seguía usufructuando su licencia de conducir.

Lo anterior hace evidente que las autoridades del tránsito están en mora de aplicar los preceptos legales establecidos, en el sentido de que en caso de infracción deberían de suspender y posteriormente proceder a la cancelación definitiva, sin contemplaciones de ninguna especie. No -- cumplir los ordenamientos vigentes es patrocinar, por las autoridades, en forma indirecta pero real, a tales conductores, para que continúen a sus anchas dando lugar a toda clase de accidentes.

Otro de los factores muy importantes, por lo que ocurren los accidentes de tránsito y en donde también interviene la Administración Pública, es en el mal diseño y defectuosa construcción de las vías públicas, es de

cir, por muy apto e idóneo que sea el conductor y aunque el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento y de servicio, el motorista muchas veces estará inevitablemente impelido al accidente, por mal diseño, defectuosa construcción, deficiente conservación, falla en señalización de la vía, etc.; en estos casos, las avenidas no son el elemento pasivo por sobre el cual ruedan los vehículos, sino el "elemento activo y determinante del accidente".

Nuestras vías adolecen de graves defectos, originados de una parte, en fallas en la concepción y el diseño, y de la otra, de la construcción, -- por haberse insertado en el proyecto o en la realización de la obra, curvas, peraltes, pendientes, etc. que violan los principios básicos de la ingeniería de vías y de la ingeniería automotriz, porque toda avenida debe proyectarse y construirse considerando la potencia de los motores, sistemas de dirección, frenos, capacidad de carga, tipo de vehículos topografía del terreno, clases de suelo, estructura geológica, lo que demanda estudios de factibilidad, conveniencia, etc., de tipo complejo, análisis -- que en nuestro medio no se toma muy en cuenta, y cuando se llevan a cabo, no se ponen en vigencia sus conclusiones, porque nuestras vías públicas se construyen teniendo en cuenta factores de índole político, que de conveniencia técnica.

En relación al factor anteriormente mencionado, es decir en lo que se refiere a las vías públicas, se observa también la falta de conservación y mantenimiento de las mismas, es decir, la vía (s) pública pudo haber sido correctamente diseñada y construida, pero con el paso del tiempo, el uso, los agentes naturales, etc., su funcionalidad (por deterioro o desaparición de las señales, desgaste de la calzada, etc.), y seguridad, -- pueden desaparecer hasta convertirse en peligro o riesgo para la circulación, debido a que el Estado (dependencia correspondiente), a cuyo cargo están el mantenimiento y la conservación de la vía pública, no tomó las medidas que la conveniencia, la técnica y las malas condiciones de la calzada demandaba, para que el tránsito por la vía fuera segura, rápida y eficaz. Con respecto a esto, el doctor Guillermo González Charry, dijo:

"El mantenimiento de una vía pública es obligación oficial que consiste en realizar permanente y eficazmente sobre ella todas las obras y trabajos necesarios para que preste satisfactoriamente el servicio a que está destinada. Es deber del Estado (departamento, municipio, etc.), velar en todo momento por el cumplimiento de esta misión, que no solo es instrumento material para realizar el derecho de tránsito o desplazamiento de un sitio a otro que la ley garantiza a todas las personas, sino además como una compensación razonable y justa para quienes con el cumplimiento de -- cargas tributarias, han adquirido el derecho a un correcto funcionamiento de los servicios públicos". (12) Por tanto, corresponde al Estado la conservación y el mantenimiento de las vías públicas; y si por el descuido, negligencia u omisión de sus agentes, oportunamente no se proveen de lo necesario y se mantienen en debida forma, para que los particulares puedan transitar, usando y gozando de ellas, el Estado deberá responder por los perjuicios que se causen por los actos, omisiones o descuidos de dichos funcionarios.

Los miembros de la Administración Pública, están en la obligación de velar por la seguridad de las vías públicas, para que los particulares -- (peatones, vehículos, etc.), puedan transitar libremente por ellas. Y como el transporte de personas y mercancías en vehículos automotores, se hace mediante una retribución en dinero se convierte en un servicio público cuyo control y organización corresponde al gobierno, por lo que corresponde al Estado la conservación y el mantenimiento de la vía pública y el -- control de tránsito de personas, vehículos, etc., para que la circulación de éstos sea rápida, segura y eficaz y no ofrezca peligro para los usuarios.

La policía de protección y vialidad tiene como una de sus funciones la vigilancia del tránsito por las avenidas, vigilar que se cumplan las -- señales de tránsito, en consecuencia el Estado además de tener la obliga-

(12) El Accidente Automovilístico, pág. 339 (Libro Rojo)

ción de mantener las vías públicas en buenas condiciones de conservación y mantenimiento, por intermedio de sus miembros, deberá ejercer en todo momento control sobre el tránsito de peatones, vehículos de más, por las vías públicas, vigilando el tránsito en las avenidas, etc., así como el cumplimiento de las normas impartidas por las autoridades correspondientes, en lo relativo al uso de las vías, a la señalización, etc.

Es decir, le corresponde a la policía vial informar inmediatamente a las autoridades competentes, sobre la deficiente conservación de una vía pública, su mal estado (de la calzada, zonas verdes, etc.), los sitios -- donde el tránsito ofrece peligro (fallas en la calzada, deterioro de los puentes, falta de visibilidad, etc.), para que se coloque de inmediato, -- las señales de peligro correspondientes, así como en aquellos sitios de -- la vía donde eventualmente se cierne la posibilidad de peligro. Por lo -- tanto; para prevenir y anunciar oportunamente todos estos peligros tanto en la administración pública como a los particulares usuarios de las vías públicas, es que se creó la policía vial como un auxiliar más.

Ahorabiensí por falta, descuido u omisión de la policía vial, oportunamente no se toman las medidas que la prudencia y la técnica aconsejan y por defectos en la conservación y mantenimiento de la vía pública, por baches, composuras de drenajes, etc. (que habrían podido evitarse si la policía vial y las demás autoridades del ramo hubieran tomado medidas de seguridad y control, como despejar la vía, impedir el tránsito de vehículos, peatones, colocación de señales de peligro pertinentes, etc.), sobre viene el siniestro o el accidente, los particulares afectados por aquellas fallas deberían de tener una acción para demandar al Estado el pago de -- la indemnización por los perjuicios sufridos, en razón de que por otra parte del Estado hubo una falla en la prestación del servicio.

Es oportuno aquí esclarecer la responsabilidad que le incumbe al Estado y a la Administración Pública, cuando en un tramo de la vía pública que se está reparando, refaccionado o habilitando (carretera, calle, calzada, etc.), y sobre el cual se cierne la amenaza de un peligro (hundi---

miento de la calzada, etc.), las autoridades del ramo, no toman todas las medidas necesarias para impedir el tránsito total de vehículos, personas o animales por la zona afectada o no regulan y controlan el tránsito, para que la circulación se haga en forma prudente y ordenada y en un momento dado, ocurre el accidente o siniestro, lesionando el interés particular.

C).- EL ESTADO DE EBRIEDAD Y EL USO DE ESTUPEFACIENTES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO:

En relación a nuestro tema objeto de estudio, para que un conductor de vehículos como sujeto activo en los delitos imprudenciales obtenga los beneficios que establece nuestro Código Penal, y éstos mismos se aplicarán cuando el conductor no se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes que produzcan efectos similares, creemos conveniente ver en que consiste éste, además en cualquiera de las estadísticas que arrojan el porcentaje de accidentes de tránsito en el Distrito Federal, se encuentra sin duda alguna, que una de las causas principales de los mismos es el estado de ebriedad al cual nos referimos a continuación.

Lo importante del examen médico sobre el estado de ebriedad, es lograr determinar el grado de intoxicación alcohólica y además conocer si las reacciones tenidas por el individuo tienen como causa directa el estado de ebriedad que sufre, al igual que en el uso de estupefacientes donde observarán el grado de intoxicación.

Así para determinar la clase de toxicidad alcohólica o de estupefacientes que un conductor de vehículos sufre, habrá de seguirse una técnica que permita poder afirmar con apego a la verdad si se trata de una intoxicación procurada por el sujeto, además se investigará si los actos realizados son consecuencia directa de la misma.

Esta técnica para poder ser productiva requiere de preparación, me--

dios instrumentales, estudio, oportunidad de parte de las personas que por el desempeño de sus funciones estén obligados a ello; desgraciadamente en nuestro país, y aún en nuestra capital, no es seguido por una u otra causa que en lo absoluto lo disculpe. Tan sólo basta observar para corroborar lo que aquí decimos, cual es la clasificación que en la sección médica de las delegaciones del Ministerio Público se hace sobre el estado de ebriedad y estupefacientes, ya no tan sólo de los conductores de vehículos, sino de cualquier otro presunto delincuente, lo que en verdad aún es más grave. Para ello nos valdremos de los datos del Doctor - Esequiel Montesinos Villalobos:

"La clasificación hecha en la sección médica de las Agencias Investigadoras del Ministerio Público en el Distrito Federal, sobre los diversos estados de ebriedad es la siguiente".

- a).- Aliento alcohólico.
- b).- Ebriedad incompleta.
- c).- Ebriedad completa.
- d).- Como alcohólica.

Aliento alcohólico.- Se toma como base que el individuo conserva su estabilidad, se expresa y se entiende bien las preguntas que se le hace, en ocasiones negando haber ingerido bebida alcohólica; y se le hace soplar sobre un libro cualquiera y el médico percibe de este modo el aire expirado del individuo, con o sin olor a alcohol.

Ebriedad incompleta.- Cuando el individuo a parte de tener aliento alcohólico y entender bien lo que se le dice, contesta con cierta dificultad tratando de recordar o buscar la respuesta, su marcha es ligeramente titubante y los signos de Romberg y el del "cuatro" son positivos.

Ebriedad completa.- El individuo tiene aliento alcohólico, dificultad para entender lo que se le pregunta, lo mismo para contestar, franca dificultad para la locomoción e inestabilidad manifiesta y tendencia a la som

nolencia.

Coma alcohólico.- Los individuos en este estado raras veces son llevados a las agencias de investigación del ministerio público y sí con frecuencia a los puestos de socorro, ya sea por encontrarse lesionados o bien porque algunas personas llaman a la ambulancia para que lo retiren del arrollo. Los síntomas son: estado de sueño profundo, inactividad e inestabilidad del sujeto". (13).

Tal clasificación no puede contribuir en lo absoluto a determinar la responsabilidad del individuo. Además podría ser el caso de que un sujeto pudo haber cometido el más grave de los delitos en estado de intoxicación ya alcohólica o de estupefacientes y que observado cinco horas después en la sección médica de la agencia investigadora del Ministerio Público, no se conseguirá en él, más que aliento alcohólico. Además está comprobado que las cualidades particulares de cada organismo son diferentes, las reacciones que producen la administración ya sea del alcohol o de estupefacientes varían, como se va a saber según la clasificación que hace el médico de las agencias investigadoras, si se trata de una ebriedad atípica o bien de una intoxicación tóxica aguda o por estupefacientes. Creemos pertinente mencionar que el artículo sesenta y dos del Código Penal Vigente en el Distrito Federal, tan solo hace mención al estado de ebriedad, sin tomar en cuenta la clasificación antes mencionada.

El doctor Montesinos Villalobos en su trabajo sobre las consideraciones médicas legales sobre el alcoholismo, señala los métodos seguidos por los diferentes países para el estudio del estado de ebriedad, los que en su mayoría para determinar el grado de intoxicación alcohólica toman como base la dosificación del alcohol en la sangre; éste es, en efecto el método que lleva a conclusiones certeras, método que desgraciadamente como hemos visto no es seguido en las agencias investigadoras del ministerio público.

(13) Clasificación realizada en la sección médica de las Agencias Investigadoras del Ministerio Público del Distrito Federal.

blico del Distrito Federal, se procede a dosificar sistemáticamente el grado de alcoholemia.

La médula espinal se afecta con la concentración de cuatro a cinco c.c. de alcohol por litro de sangre, manifestándose por obnubilación de la conciencia, respiración superficial, temperatura subnormal, hipertensión arterial y abolición de los reflejos. La investigación de la concentración de alcohol en la sangre es en general, el procedimiento más adecuado para poder determinar sobre los estados de ebriedad, aunque quizás como todos los humanos consideramos tienen una falla, y es que como hemos dicho, debido a que la condición física de cada individuo es diferente, puede ser que alguien que apenas tomó una copa esté completamente ebrio (quizás por falta de costumbre), así como también alguien que tome varias copas apenas tenga aliento alcohólico atribuible tal vez al "exceso de costumbre", encontrándose en el examen al primero un poco de alcohol y al segundo mucho.

Existen varios sistemas para realizar la investigación como el procedimiento Widmark, utilizado en algún país de Europa. El método Vanadio-Sulfúrico de E. Vidic. El A. D. A., Bonnechasen y Theorell. El Nichoux seguido en Francia- en Estados Unidos se utiliza el Drukometer especialmente en Michigan; el Alcometer en Indiana, etc., Todos estos métodos, por los implementos que en ellos se utilizan, son complicados en su manejo y muchos de ellos de elevado costo. Como el Drukometer cuyo costo era de \$850.00 dólares. Aunque facilitaría la investigación de la dosificación de alcohol en la sangre, en tanto que evitan las pruebas directas de laboratorio en las que sin duda alguna, se lleva más tiempo para conocer los resultados. En el caso del Drukometer, se observa la dosificación en la sangre por medio de aire expirado.

Sin embargo, tanto por el costo de estos aparatos, así como por la difícil técnica de su manejo, no puede pensarse que se adquieran para los servicios de investigación de cada una de las secciones médicas de las -- agencias investigadoras, pero el propio doctor Montesinos propone un apa-



rato, cuya efectividad ha sido probada, y cuyo costo se encuentra al alcance de cualquier institución, ya que es casi de fabricación doméstica. Este aparato ha sido denominado "Etilismómetro", y las pruebas que con él se realizan para conocer la dosificación del alcohol en sangre, se lleva a cabo también por el sistema de aire expitado. Por lo que la adquisición de tal mecanismo sería de gran ayuda para realizar los diversos dictámenes sobre ebriedad que se formulan en las mencionadas secciones médicas. Este aparato tenía un costo de \$100.00 M.N. y cada prueba realizada \$0.25 ctvs.

Dada la importancia que tiene un dictamen que un profesionalista médico haga sobre una intoxicación etílica o de estuperfacientes, es fácil deducir que debe contar con el instrumental y los sistemas necesarios para formularlo. Consideramos que no es posible encuadrar todos los distintos efectos que produce el alcohol como bebida, en los cuatro tipos de clasificación de estado de ebriedad, que tradicionalmente y sin fundamento alguno se han venido utilizando en las agencias de investigación del Ministerio Público.

Y volvemos a repetir que consideramos que sólo a través del conocimiento de las dosificaciones del alcohol en la sangre es posible conocer los efectos que éste produce en la personalidad; solo con base en el conocimiento de tales efectos podrá dictaminarse si la conducta de un individuo es debida directamente a los trastornos producidos por el empleo del alcohol como bebida. Así mismo dosificaciones practicadas en períodos y horarios iguales, permitirán detectar si la ingestión de alcohol es muy reciente o bien si ya han transcurrido varias horas de haberse iniciado. Y deducir de todo esto, hasta donde la ingestión de alcohol fue involuntaria o bien, si se ingirió alguna bebida alcohólica a última hora sólo para tratar de buscar atenuantes o exculpación.

La deficiencia de los servicios médicos en nuestras agencias investigadoras no permiten en general determinar en forma clara e indubitable el estado y grado de intoxicación de los delincuentes en el preciso momento

to en que éstos han sido aprehendidos en el instante o después del mismo de la consumación de algún hecho delictuoso; pues en multitud de ocasiones no se presentan oportunamente al desempeño de sus funciones y otros se concretan a expedir certificados basándose en el aliento, en la forma de hablar, en los movimientos, sin hacer las pruebas químicas necesarias para determinar el grado de intoxicación en el organismo, prueba que consideramos necesaria para que los individuos que sean sorprendidos manejando en ese estado no tengan ningún beneficio, máxime si algunas personas se embriagan con una o dos copas y otras después de haber tomado una cantidad considerable de ellas como ya dijimos. De igual manera también consideramos necesario dicha prueba porque hay multitud de estados patológicos, entre ellos el coma diabético, la intoxicación por barbitúricos, la fractura de cráneo y la epilepsia, cuyos síntomas se parecen a la intoxicación alcohólica.

El estado de embriaguez que se trata de sancionar es el incompleto, pues materialmente es imposible que un hombre en "completo estado de -- ebriedad" con pérdida absoluta de la razón pueda conducir en ese estado un vehículo de motor. Por lo que toca al conductor con aliento alcohólico podría considerarse exagerada la aplicación de la fracción II del artículo 171 del Código Penal Vigente, al cual después nos referiremos, cuando en ese estado se cometiese alguna infracción al reglamento de tránsito si tomamos en cuenta que la misma fracción indica que sea en estado de -- ebriedad y que la más insignificante copa produce aliento alcohólico, al que sea sorprendido así, se le deberá imponer una sanción administrativa, pero no debería consignársele

En relación con la deficiencia de los servicios médicos, la solución está en una total reorganización de ellos con personal competente, y con los elementos necesarios para poder precisar en el momento oportuno el -- grado de embriaguez de un delincuente o la intoxicación producida por estupefacientes en que se encuentre.

En esta situación, cuando el conductor de vehículos de motor haya in

gerido bebidas alcohólicas en exceso, o se encuentre bajo el influjo de -- drogas enervantes, y sepa que en estas condiciones nada ha de salvarle de una prueba inmediata de su responsabilidad y de un inmediato castigo, puede ser que se dedique a tomar un taxi que lo lleve a su destino, y así -- evitando un probable accidente.

En relación a la embriaguez, el maestro Carranca y Trujillo dice: -- "Entendemos que desde el punto de vista voluntad del sujeto las clasificaciones más propias de la embriaguez son: accidental, voluntaria y culposa, la última es cuando un sujeto no ha tenido el propósito de embriagarse -- aunque conocía y preveía los efectos de las bebidas embriagantes y el resultado dañoso que podrían causar. La voluntaria es cuando el sujeto ha tenido la voluntad de embriagarse, pero no delinquir; y preordenada cuando la embriaguez tiene el fin de ejecutar el resultado previsto. También puede ser la embriaguez plena o semi-plena, según el grado de influencia que ejerza sobre la conciencia del sujeto". (14).

El Código Penal requiere al igual que tratándose de sustancias tóxicas, la suma de dos calificativos para que la embriaguez sea exculpante: accidentalmente e involuntariedad: "Hallarse el acusado, al cometer la infracción en un estado de inconciencia de sus actos, determinado por el empleo accidental e involuntario de sustancias tóxicas, embriagantes o enervantes o por un estado tóxico-infeccioso agudo o por un trastorno mental involuntario de carácter patológico transitorio". Artículo 15 fracción II

Artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal:

Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar licencia de manejador:

Fracción II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y --

(14) CARRANCA Y TRUJILLO, Derecho Penal Mexicano, Ed. Porrúa 2a. Edición pág. 193.

circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de las sanciones que le corresponde si causa daño a las personas o las cosas.

Nos parece importante hacer notar que según la interpretación de este artículo, el hecho de conducir en estado de ebriedad no constituye por sí mismo un delito (por lo menos en el Distrito Federal, ya que en algunos de los estados de la República sí lo es), o sea, que nadie puede ser sancionado por el sólo hecho de conducir en estado de ebriedad, la sanción sobreviene en el momento en que en tal estado o bajo el influjo de drogas se comete algún delito; tan sólo es pues una falta administrativa.

Por último, para darnos una idea de lo que significa el conocer la dosificación del alcohol en la sangre, en relación a determinar el estado de ebriedad de un individuo, transcribiremos a continuación lo que el doctor Montesinos Villalobos nos explica sobre la relación entre la concentración del alcohol en la sangre y los estados de ebriedad:

"El alcohol produce una depresión descendente en el sistema nervioso, que afecta sucesivamente la corteza cerebral, enseguida a las estructuras subcorticales, el cerebro, la médula espinal y finalmente los centros respiratorios y vasos motores del bulbo raquídeo.

El lóbulo frontal es afectado por una concentración de alcohol en la sangre de 0.5 al cc. por mil; las reacciones son características en cada individuo, pero generalmente se manifiestan por la disminución de la resistencia contra las influencias psíquicas ambientales, llegando a una fase emocional exagerado de entusiasmo y necesidad de expresión; con esta concentración no se observan datos clínicos ni hay alteraciones detectables.

El lóbulo parietal es afectado con una concentración de alcohol en la sangre de 1 a 2 cc. por mil, manifestándose por euforia, inestabilidad emocional, disminución de las inhibiciones y ligera incoordinación muscular, hay además una respuesta lenta de los estímulos.

El lóbulo occipital se afecta con una concentración de alcohol en la sangre de 2 a 3 cc. por litro, manifestándose por una ligera confusión, - disminución de la sensibilidad, trastornos de la visión estereoscópica, - trastornos de la apreciación de las distancias y en el reconocimiento de las formas.

El cerebro y el diencéfalo se afectan con una concentración de alcohol en la sangre de 3 a 4 cc. por litro, manifestándose por una marcada - confusión en el estado de conciencia, disminución de las respuestas a los estímulos y franca incoordinación muscular".

Con ésto, sin pretender invadir el terreno de la medicina, creemos - haber dado una noción de lo que es y en lo que consiste el estado de - -- ebriedad y el uso de estuperficientes, para efectos del entendimiento de este trabajo.

#### D).- LA VIOLACION AL REGLAMENTO DE TRANSITO

Desde el punto de vista del efecto, existen delitos de lesión y delito de peligro, en el delito de lesión, su elemento constitutivo es que se produzca una modificación directamente lesionadora del valor jurídico que el derecho tutela, y el delito de peligro, es aquel cuyo hecho constitutivo, no atenta en forma positiva en contra del bien tutelado, sino que implica simplemente una situación de peligro, de perjuicio.

Vicenzo Manzini (15) expone lo siguiente: "El peligro, subjetivamente considerado, es la previsión lógica actual de la verificación, más o - menos próxima de una realidad desfavorable. La consideración subjetiva - del peligro no contempla el delito por sí mismo, sino por aquel tanto que concierne a la apreciación del juez relativa a la peligrosidad del hecho

(15) GOMEZ EUSEBIO, Tratado de Derecho Penal, Ed. Buenos Aires, pág. 27.

(cuando ésta no es presumida por la ley), la negación de determinados beneficios y la media discrecional de la pena. El peligro subjetivamente considerado, se refiere a la personalidad del agente y puede deducirse de manifestaciones aún no constitutivas de delito".

Nuestra legislación penal establece en su artículo 171 "Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la 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.

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 las cosas.

El mérito más notable de este artículo no es precisamente el de hacer respetar el Reglamento de Tránsito. Su finalidad es, a fin de cuentas, la protección de otros valores de las personas, su vida e integridad personal, por una parte, y su patrimonio, por otra. La violación repetida a los reglamentos de tránsito referente a la velocidad, se inclina a traer el triste resultado de las lesiones y el daño. Se presume que los técnicos en la materia, han estudiado con las estadísticas en la mano, -- aquellas velocidades sobre las cuales existen un menor número de colisiones, y que pasando un límite determinado crece el número de posibilidades de situación peligrosa. Por eso, inclusive se ha marcado un límite especial para las zonas escolares, y aquel que lo desacata pone en peligro la vida de los menores que allí pululan. La ley, no debe esperar a que el daño se haya consumado, y debe sancionar con mayor energía al culpable de tales actos, elevándolos atinadamente a la categoría de delitos.

## El Reglamento de Tránsito y la ebriedad:

La embriaguez fue considerada en el Derecho Canónico como atenuante. Se pensó que el ebrio obraba sin completa conciencia, y se aducía que --- Dios perdonó a Loth. Con el transcurso del tiempo, se consideró que si la completa ebriedad quita la conciencia, cuando ésta es involuntaria carece de dolo, aún cuando puede existir la culpa. En el siglo XIV se iniciaron las distinciones entre los diversos grados de embriaguez. Se incluía la imputabilidad en el caso de embriaguez accidental y se consideraba que el delito se hiciese imputable en forma culposa en los casos de embriaguez voluntaria no predispuesta al delito. Los juriconsultos del siglo XVI, de gran autoridad hasta el siglo XVIII, elaboraron, con relación al tema, sus propias teorías, más, sin embargo, no fueron alterados en -- sus sustancia los conceptos vertidos en el siglo XIV antes mencionados. -- Los criminalistas del siglo XIX, por su parte, la subdividieron en: ale-- gre, furibunda y letárgica.

En nuestros tiempos se clasifica en orden a su intensidad en: embriaguez incompleta, embriaguez completa y embriaguez epileptiforme. En la -- primera, el hombre no pierde totalmente sus facultades; en la segunda, -- existe disociación mental y en la tercera, se liga a enfermedades preexis-- tentes de índole psíquico, cuyo efecto puede asumir las formas más impres-- ionantes y peligrosas. Cualquiera que sea la forma de embriaguez de que se trate -- y al referirme a la embriaguez, quiero hacer elástica dicha pa-- labra, al influjo de drogas enervantes--, su resultado no puede hacer más nocivo en la conducción de vehículos. Lástima que la ley exclusivamente considere como delito el hecho de que los conductores de vehículos de mo-- tor que conduciendo en estado de ebriedad, cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación. Los conductores de bicicletas --ve-- hículos que carecen de motor--, que conduce en estado de ebriedad, son un peligro no menor para los valores tutelados. Es aconsejable la reforma -- en tal sentido, ya que la práctica demuestra que tal estado peligroso es incuestionable.

Se plantea el problema de si cuando se causa daño en propiedad ajena - con vehículo de motor, lesiones o algún otro delito y se comete en estado de ebriedad, el segundo delito cometido absorbe el establecido en la - fracción II del artículo 171.

Este planteamiento viene a raíz de que la ley dice que: existe delito cuando se maneja en estado de ebriedad y se comete alguna infracción, con lo cual se configura un delito especial, pero la ley no dice que sea delito el manejar en estado de ebriedad y cometer otro delito. A mi juicio bien pueden existir aparejados los dos delitos. En efecto, cuando se maneja en estado de ebriedad y se lesiona o se daña la propiedad existe a su vez una infracción que lo es la falta de precaución para manejar. En apoyo a esta tesis, invoco el propio texto legal que dice:

"... independientemente de la sanción que le corresponda si causa - daños a las personas o las cosas".

Del contenido de la fracción II del artículo 171 infiere, que precede, debe concluirse que: la voluntad de la ley ha sido muy clara en lo que se refiere a establecer un concurso real de delitos, entre los de ataques a las vías de comunicación, con daño en propiedad ajena, lesiones u homicidio.

Otro pensamiento que se me ocurre es que este delito, no debe quedar comprendido dentro del epígrafe de Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia, que es como actualmente se encuentra. Si bien es verdad que el ebrio suele atentar contra una vía de comunicación, no en todos los casos lo hace, y por lo tanto, parece forzada su anexión a este capítulo.

En el anteproyecto del Código Penal de 1949, utilizando una mejor -- sistemática en la clasificación y catálogo de los delitos, se prevee y regula la infracción punible que se estudia, en la siguiente manera:



## TITULO QUINTO

### Delitos en Materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia

#### Capítulo I

#### Ataques a las Vías de Comunicación.

#### Capítulo II

#### Violación de Correspondiente

#### Capítulo III

#### Delitos Cometidos por los Conductores de Vehículos.

"Art. 164.- Se impondrá prisión hasta de seis meses y multa de cuatrocientos pesos, a los que dentro del lapso de dos años viole dos o más veces los reglamentos de tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a la velocidad".

"Art. 165.- Se impondrá de tres días a tres años de prisión al que en estado de ebriedad maneje vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si resultare daño en las personas o a las cosas".

"Art. 166.- Cuando se cause un daño por medio de cualquier vehículo de motor o maquinaria, además de aplicar la sanción por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva." (16).

La comisión redactora del anteproyecto del Código Penal de 1949, --

(16) Anteproyecto del Código Penal de 1949, La Reforma Penal Mexicana, -  
Ed. Ruta, México 1951.

acertadamente clasificó y catalogó por parte separada, como se puede ver en el título quinto capítulo III transcrito, como el rubro de "Delitos cometidos por los conductores de vehículos", la infracción punible aludida.

No pretendo asumir con lo anterior, una campaña anti-alcohólica, pero sí quiero decir que nuestro país se encuentra consternado por los miles de personas muertas y lesionadas con motivo del tránsito de vehículos de año con año. Según las estadísticas que tiene las autoridades que tienen conocimiento de estos hechos, en donde se observa que es grande el porcentaje de los mal llamados "accidentes", en las cuales las bebidas embriagantes toman un papel importante. El ebrio reduce la distancia de su campo visual, disminuye su anchura y lo angosta; el ebrio calcula mal su posición y velocidad; el ebrio calcula mal su distancia; el ebrio olvida toda precaución; el ebrio retarda su tiempo de reacción; el ebrio no debe conducir ningún vehículo. En relación al estado de ebriedad se realizará un estudio en el capítulo quinto del presente trabajo.

Continuando con el estudio a las violaciones al reglamento de tránsito, es común pensar que la violación al Reglamento de Tránsito, es común pensar que la violación al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, - en todos sus casos amerita únicamente sanción de tipo administrativo y no que constituya la comisión de un hecho delictivo.

Esto es un error, supuesto que:

El artículo 171, fracción I del Código Penal Vigente, determina con todos sus elementos tipificantes como la comisión de un hecho delictivo: "Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones de tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a exceso de velocidad".

Para la Dirección General de Tránsito resultaría de vital importancia la aplicación del artículo 171, fracción I, para todo manejador que infrinja este ordenamiento, por los siguientes motivos:

A).- La finalidad y espíritu de la ley, es de proteger los más altos valores de las personas, su vida e integridad, por una parte, y su patrimonio por otra. De aquí que, la violación repetida al Reglamento de Tránsito, referente al exceso de velocidad, siempre produzca graves resultados, ya sean de homicidios, lesiones o daño en propiedad ajena que puede ser privada, estatal o federal.

B).- Si la ley atinadamente eleva tales actos a la categoría de hechos punibles (delito) que deben ser reprimidos, es motivado a que no se debe esperar que se produzca (por la peligrosidad que representan los más de ellos) irreparables consecuencias.

Salta a la vista la importancia que para la Dirección de Tránsito, - debe tener la aplicación de este artículo, máxime que con ello aparte de vigilar el estricto cumplimiento del Reglamento, estará efectuando verdadera labor de política criminal en materia de delitos que se cometen con motivo del tránsito de vehículos, pues se preverá y evitará en la medida posible, la comisión de hechos delictivos que por el exceso de velocidad pudiera ocasionar los manejadores de vehículos de motor.

Para que lo preceptuado por el artículo 171 fracción I, del Código Penal tenga plena aplicación, se requiere que la Dirección de Tránsito, - al tener conocimiento de la infracción en que incurren los manejadores de vehículos de motor en lo que se refiere a exceso de velocidad, sea la que aporte los elementos tipificantes de la infracción al Ministerio Público, quien ejercerá la acción penal en contra del infractor ante la autoridad judicial, que es la única competente para hacer efectiva la aplicación de las sanciones correspondientes en virtud de sentencia condenatoria. Por razón de tipo de sanción y por así ordenar la Ley Procesal Penal, los Jueces de Paz del ramo penal, son los competentes para conocer de este tipo de delitos, e imponer, de acuerdo con sus facultades las sanciones a que se hagan acreedores los infractores, y que son:

"PRISION HASTA DE SEIS MESES, MULTA HASTA DE CIEN PESOS Y SUSPENSION O PERDIDA DEL DERECHO DE USAR LICENCIA DE MANEJADOR".

La penalidad en cuanto a la privación de la libertad, impuesta por la comisión de este hecho delictivo es, como se ha visto, de poca temporalidad, ello es debido a que tal hecho, no atenta en forma positiva en contra de los bienes tutelados por el Derecho, sino que implica una situación de peligro, de perjuicio. Esta situación de peligro que en sus efectos puede traer como consecuencia resultados tan graves como los que ya se han dejados anotados. Este aspecto es lo que debe interesarle a la Dirección de Tránsito, ya que, con su intervención, no sólo hace que se aplique la ley a los infractores, sino algo que es de suyo valioso, el evitar pérdidas de vidas, causadas por el exceso de velocidad con que los manejadores guían sus vehículos, y que por desgracia día con día enlutan más hogares, causando daños irreparables.

Otro aspecto importante y que interesa a la Dirección de Tránsito, es la sanción correlativa y que se aplica al infractor del artículo 171, fracción I del Código Penal, y que es:

"LA SUSPENSION O PERDIDA DEL DERECHO A USAR LICENCIA PARA MANEJAR".

El juez que conozca del asunto, invariablemente al dictar su sentencia decretará esta sanción, en forma privativa de suspensión o pérdida del derecho o uso de la licencia, que hará del conocimiento de la Dirección de Tránsito para su cumplimiento y efectos legales.

Por lo que se refiere a la fracción II, del propio artículo 171 del Código Penal, se puede afirmar categóricamente, que su aplicación reviste una gran importancia, de alcances realmente definitivos, para evitar la comisión frecuente del delito con motivo del tránsito de vehículos que en gran escala se producen.

La fracción II del artículo 171 del Código Penal, eleva a la catego-

rfa de delito EL MANEJAR VEHICULOS DE MOTOR EN ESTADO DE EBRIEDAD O BAJO EL INFLUJO DE DROGAS ENERVANTES Y COMETER UNA INFRACCION A LOS REGLAMEN--TOS DE TRANSITO Y CIRCULACION.

Del acatamiento por parte del Cuerpo de Agentes, Oficiales de Tránsi to y Educación Vial que en ejercicio de sus funciones realicen, dependerá en forma definitiva que se logre evitar, repito, tantas pérdidas de vidas, lesiones, daños en el patrimonio de terceros, es decir tragedias que no - tienen ya ninguna reparación.

El procedimiento para configurar los elementos materiales de la in--fracción punible de la fracción II del artículo 171 del Código Penal, es el siguiente:

La autoridad de Tránsito o bien de Educación Vial, que se avoque del conocimiento de alguna infracción cometida por manejador de vehículos de motor, por ejemplo: pasarse un alto, no hacer caso de las señales de trán sito, etc., etc., y note que dicho manejador se encuentra en estado de -- ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, de inmediato le remitirá ante el Agente del Ministerio Público, y se hará de su conocimiento la infracción del Reglamento de Tránsito que hubiere infringido el manejador y del estado de ebriedad o de toxicidad.

Por su parte, el Agente del Ministerio Público, solicitará de los ser vicios médicos adscritos a la agencia, que se examine al infractor y se - expida certificado de ebriedad o del influjo de drogas enervantes en que se encuentra el manejador y procederá a efectuar el levantamiento del acta, tomando la declaración de la autoridad remitente y adjuntará a esa ac tuación el original de la infracción al Reglamento de Tránsito; tanto de la infracción como del certificado médico de ebriedad, dará fe el agente del Ministerio Público, asentando en el acta; si el infractor se encuen--tra en posibilidades de declarar, se le tomará esta, pero el hecho de que el infractor no pueda declarar, debido a su estado de ebriedad o toxicidad - por enervantes no implica que se impida la configuración del acto delictio

vo; pues aparte de que el Agente del Ministerio Público haga constar que el detenido por su estado no puede declarar, el delito se tipifica por medio del certificado médico de ebriedad o tóxico enervante y la infracción a los reglamentos de tránsito y circulación que hubiera levantado la autoridad remitente, comprobándose con esos elementos el cuerpo del delito y por lo tanto la responsabilidad penal del acusado del delito de Ataques a las Vías de Comunicación (artículo 171, fracción II del Código Penal vigente).

Al tener como sanción la misma penalidad que la fracción I del artículo multicitado, esta fracción II, será por lo tanto, juez competente el de Paz del ramo Penal, quien abrirá el proceso correspondiente al infractor, y al dictar sentencia remitirá oficio a la Dirección de Tránsito, a efecto de que se cumplimente la sanción de suspensión o pérdida del derecho de usar licencia de manejar del rec, decretada por dicho juez, esto, claro está, en tanto únicamente se hubiere cometido dicho delito, pues si además causó daños a las personas o a las cosas, entonces, debido a que existe ya la comisión de otros hechos delictivos, cuya sanción como se ha visto anteriormente, es de tres días a cinco años de prisión, imponiendo al infractor, además, prisión hasta de seis meses y suspensión o pérdida del derecho de usar licencia de manejador, por el delito previsto en la fracción II del multicitado artículo, que en su parte final ordena esta otra sanción para esos casos concretos.

Debe destacarse y tomar en debida consideración el siguiente hecho: El ebrio que maneja un vehículo, generalmente comete alguna infracción al Reglamento de Tránsito, pues sus actos reflejos no son normales y niega toda precaución, y, las más de las veces, se auna a esta conducta el causar graves daños y pérdida de vidas.

Es de lamentar, como ya se dijo, que la ley, única y exclusivamente, considere como sujetos del delito a LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS DE MOTOR que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, comentan alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación. LOS CON--

CONDUCTORES DE BICICLETAS, que manejan en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes SON UN PELIGRO NO MENOR para los valores tutelados.

## REFLEXION CAPITULO III

El desconocimiento del contenido del Reglamento de Tránsito por parte de la población, es lo que ocasiona en la mayoría de los casos, los accidentes de tránsito, aunado a ésto la negligencia por parte de las autoridades correspondientes al no difundir el contenido de dicho reglamento para el conocimiento de la población.

Así mismo es aconsejable que por el conducto del Departamento del -- Distrito Federal, se envíe proyecto de la ley al Poder Legislativo, para que se realicen reformas que en la actualidad son necesarias, ya que como se ha mencionado en el contenido del presente capítulo, y la situación actual, demuestra que el estado de ebriedad en individuos que manejan bicicletas, son en extremo peligrosos, no tan solo por las lesiones que puedan causar con su vehículo, sino porque con sus maniobras pueden producir colisiones graves al tratar los manejadores de evitar dañarlos, haciendo virajes intempestivos que causen serios daños a las personas o a las cosas.



## C A P I T U L O   I V

### AUTORIDADES Y DIVERSOS ASPECTOS LEGALES.

- A).- REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL EN RELACION A LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.
- B).- EL CODIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.
- C).- LEY ORGANICA DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL Y CIRCULARES EN RELACION A LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.
- D).- LA POLITICA DEL ORGANO INVESTIGADOR EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.
- E).- REFLEXIONES.

## CAPITULO IV

## AUTORIDADES Y DIVERSOS ASPECTOS LEGALES

Antes de hablar del reglamento de Tránsito en relación con los hechos en estudio hablaremos de las disposiciones en cuanto a la clasificación y características que debe reunir un vehículo automotor.

De acuerdo con lo que dispone el nuevo reglamento de tránsito para el Distrito Federal en su artículo 5° nos hace una especificación sobre cuáles y cómo son cada uno de los vehículos clasificados, así como cuáles son las características que debe reunir un vehículo para encontrarse dentro de cualquiera de los incisos de dicho artículo como materia de ese reglamento y que a la letra dice:

Artículo 5°.- Para los efectos de este reglamento, los vehículos se clasifican en la siguiente forma:

- I.- Por su peso en:
  - 1.- Ligero hasta 3,500 Kg.
    - a) Bicicletas y triciclos.
    - b) Bicimotos y triciclos automotores.
    - c) Motocicletas y motonetas.
    - d) Automóviles.
    - e) Camionetas.
  - 2.- Pesados, con más de 3,500 Kg.
    - a) Autobuses.
    - b) Camiones de dos o más ejes.
    - c) Tractores con semiremolque.
    - d) Camiones con remolque.
    - e) Tranvías.
    - f) Trolebuses.

- g) Vehículos agrícolas.
- h) Equipo especial móvil.

11.- Por su tipo en:

- 1.- Bicimotos hasta de 50 cm<sup>3</sup>
- 2.- Motocicletas y motonetas de más de 50 cm<sup>3</sup>
- 3.- Triciclos automotores.
- 4.- Automóviles:
  - a) Convertible.
  - b) Coupé.
  - c) Deportivo
  - d) Guayón (hasta nueve plazas)
  - e) Sedán.
  - f) Otros.
- 5.- Camionetas:
  - a) De caja abierta.
  - b) De caja cerrada (furgoneta).
- 6.- Vehículos de transporte colectivo:
  - a) Minibuses.
  - b) Autobuses
  - c) Trolebuses
  - d) Tranvías
- 7.- Camiones unitarios:
  - a) De caja.
  - b) De plataforma.
  - c) De redilas.
  - d) Refrigerador.
  - e) Tanque
  - f) Tractor
  - g) De volteo.
  - h) Otros.
- 8.- Remolques y semiremolques:
  - a) Con caja.
  - b) De cama baja.

- c) Habitación.
- d) Jaula.
- e) Plataforma.
- f) Para Postes.
- g) Refrigerador
- h) Tanque
- i) Tolva.
- j) Otros.

9.- Diversos:

- a) Ambulancias
- b) Carrozas.
- c) Grúas
- d) Transporte de automóviles.
- e) Con otro equipo especial.

III.- Por el servicio que prestan:

- 1.- Particulares: aquéllos de pasajeros o de carga, que están destinados al servicio privado de sus propietarios.
- 2.- Público: aquéllos de pasajeros o de carga que operan mediante el cobro de tarifas autorizadas, por medio de una concesión o permiso, y aquellos que pertenezcan al Departamento del Distrito Federal u otras dependencias gubernamentales y que estén destinados a la prestación de un servicio público.

Para que cualquier vehículo pueda circular en el Distrito Federal, - debe cumplir con lo establecido en el artículo 6º del citado reglamento y que a la letra dice:

Artículo 6º.- Los vehículos requieren para su circulación en el Distrito Federal del registro e inscripción correspondiente ante la Dirección General de Policía y Tránsito.

Dicho registro se comprobará mediante las placas, la calcomanía correspondiente a éstas y la tarjeta de circulación, mismas que deberán lle

varse en el vehículo.

Para los efectos del párrafo anterior requieren sólo de una placa de circulación, los remolques, semirremolques, motocicletas, motonetas, bicimotos, así como bicicletas y triciclos de rodada de 0.65 m. de diámetro o mayor.

Ningún vehículo que requiera de inscripción podrá ser conducido sin placas o cuando la vigencia de éstas hayan terminado.

Estos requisitos son exigidos por el propio reglamento multimencionado, de modo general para todos los vehículos que circulan en el Distrito Federal, requisitos que son similares a los exigidos en los reglamentos de tránsito de los estados de la República Mexicana. Ahora bien el número de requisitos aumenta o disminuye según se trate de vehículos particulares o de servicio público de transporte, o bien, de vehículos que prestan servicios como medios de transporte para pasajeros, a los que se exigen mayores condiciones de seguridad y requisitos de carácter higiénico de salubridad.

Indiscutiblemente que algunas disposiciones del reglamento de tránsito en vigor, resultan ineficaces y anticuadas, en tanto que las condiciones de tránsito en el Distrito Federal, han variado muchísimo desde la fecha que se expidió -1943- a la actualidad (aún cuando alguno de sus artículos fueron reformados el 1º de Abril de 1970 y el 28 de Julio de 1976), tal como resultaba anticuada la disposición sobre la velocidad permitida de 50 Kms. por hora en cualquier zona de la Ciudad de México; debe recordarse que con la creación de nuevas vías rápidas de comunicación; antiguamente denominada Dirección General de Policía y Tránsito, dispuso que en algunas de ellas la velocidad obligatoria fuese de 60 y 80 Kms. por hora y en otras de 70 y 90 Kms. por hora. Por ese tenor podríamos mencionar muchas más disposiciones obsoletas, que demuestra la necesidad de analizar más detalladamente el reglamento anteriormente mencionado, ya que cada día aumenta el número de vehículos que circulan en nuestra ciudad capi-

tal aunque se ha abrogado el reglamento de tránsito publicado en el "Diario Oficial" del 28 de Octubre de 1943, así como los demás decretos, acuerdos y disposiciones que se opongan al contenido del Reglamento de Tránsito publicado el 28 de Julio de 1976. Lo considero aún como ya lo he manifestado anteriormente, en algunas partes anticuado y en otras e incompleto.

Ya que por su inexacta aplicación del reglamento tanto por las autoridades correspondientes así como por los individuos se viola este reglamento, como por ejemplo, cuando nos refiere el artículo 6° del reglamento de tránsito que para que pueda circular un vehículo en el Distrito Federal, es necesario cumplir con ciertos requisitos que el mismo artículo señala y que en la mayoría de los casos no se cumplen con ellos; otro caso y muy importante desde mi punto de vista, es cuando se expide una licencia o permiso, ésto lo tenemos reglamentado en el artículo 60 del citado reglamento y que en muchos casos se otorga sin los requisitos señalados y siendo éste como ya lo he mencionado anteriormente muy importante, ya que la violación a este artículo nos lleva a un gran índice de accidentes por la falta de los conocimientos más primordiales para conducir un vehículo.

Otra de las violaciones a este reglamento de tránsito, es el que se encuentra enmarcado en el capítulo IV y que es muy frecuente en nuestra ciudad capital que se observa, en este capítulo nos habla del Equipo de los vehículos, que entre otros casos se refiere a lo de las luces y al sistema de frenos que como el anterior artículo mencionado no cumple en su totalidad ya que se puede ver que existe vehículos que circulan en esta ciudad capital en unos casos sin el mínimo sistema de luces y en otros casos sin los frenos necesarios para evitar accidentes de tránsito y como consecuencia de ésto, nos llevan a accidentes de tránsito que si se exigieran como lo establece el Reglamento de Tránsito por las autoridades respectivas, se evitarían dichos accidentes y tanto los particulares como la sociedad se ahorraría un gasto imprevisto.

Por este tenor se podrían mencionar muchas más disposiciones que son violadas tanto por las autoridades correspondientes como por los particulares, en contra del Reglamento de Tránsito.

#### B).- EL CÓDIGO PENAL Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO ( ART. 62 )

Consiste en un análisis de cada uno de los elementos del delito, al amparo de la teoría tetra-tónica, y en relación a los ilícitos penales comprendidos en el Código Penal Vigente: el Daño en Propiedad Ajena y el de Lesiones; lo enfocaré únicamente al segundo, por razones prácticas, y de entendimiento (comprensión), amén de considerar que es el más importante por atentar contra un bien jurídicamente protegido de mayor valor que el patrimonio de las personas, como es la integridad corporal.

#### A).- LA CONDUCTA:

Consiste en causar lesiones imprudenciales con motivo de la conducción de vehículos. Conducir es un verbo transitivo que da nombre a la acción humana de dirigir o de llevar de un sitio a otro, en nuestro caso: - guiar, regir o gobernar vehículos, por lo tanto el elemento objetivo del delito a estudio que es de resultado material, implica una acción, es decir, se constituye con una serie de movimientos corporales voluntarios en caminados a poner en circulación un vehículo para conducirlo de un lugar a otro. Más como hemos visto la conducta influye a la omisión, y ésta -- también puede integrar el elemento objetivo del delito a estudio, al contradecir una norma preceptiva, es decir, cuando la norma impone el deber de ejecutar un movimiento determinado y éste no se realiza voluntariamente, como por ejemplo: percatarse de que el vehículo ha quedado seguro, y que no se precipitará en la pendiente al abandonarlo.

El resultado material consiste principalmente en la alteración de la salud, ya sea desde el punto de visto anatómico, fisiológico o psíquico.

Que podrá consistir en la producción de heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras o cualquier alteración en la salud que deje huella material en el cuerpo humano e incluso que deje al -- ofendido cicatriz en la cara perpétuamente notable, pero que objetivamente el daño resultante sea en el sentido de que la lesión no ponga en peligro la vida del sujeto pasivo del delito.

El Nexu Causal; conducta y resultado -consiste en conducir vehículos que no sean del sistema ferroviarios, de transporte eléctricos, de navfos de aeronaves, ni de cualquier transporte de servicio público federal, y - que con tal motivo se lesione la integridad corporal humana por imprudencia, por no ponerse en juego las cautelas y precauciones legalmente exigidas.

#### B).- TIPICIDAD:

Consiste en que la conducta deberá estar relacionada en todo lo descrito por el tipo -artículo 62- y que en lo fundamental se refiere a un - conductor sobrio y no bajo los efectos de cualquier estuperfaciente, que por imprudencia cause lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290, que no ponen en peligro la vida del ofendido, con un vehículo que no sea de los descritos en el párrafo tercero del artículo comentado; se le impondrán las penas establecidas en los artículos 60 y 51, siempre y cuando haya querrela de parte ofendida. Ahora bien, si la conducta realizada se adecúa a la descripción del tipo, podemos hablar de una conducta típica, es decir, de un delito, sin que el sujeto activo del mismo le corresponda pena alguna si no se procede a petición de parte por ser ésta una - condición de procedibilidad que forma parte del tipo. Clasificando al delito a estudio en orden al tipo, desde el punto de vista de su composición podemos decir que es anormal; desde su ordenación metodológica, especial, en función de su anatomía o independencia, dependiente; por su formulación casuística y por el resultado podemos decir que es de daño.



### C).- ATIPICIDAD:

En el caso a estudio el tipo -artículo 62-, por lo tanto no hay ausencia de él; ahora bien, otra cosa es que la conducta realizada por el conductor de un vehículo no se adecúe en su totalidad a la descripción legal, porque estaremos ante una ausencia de anticipidad, en el caso de estudio podía darse ésta entre otras causas por las siguientes: Que se trate de un conductor ebrio, que por dolo se cause lesiones, que éstas pongan en peligro la vida del ofendido, que las lesiones inferidas sean causadas por el tripulante de un vehículo del servicio público federal.

### D).- ANTIJURICIDAD:

Lo antijurídico, es lo opuesto a los valores del estado, a la Ley, en el caso que nos ocupa, a toda conducta que se amolde a lo estatuido en el artículo 62 del Código Penal por el cual se prevee no una nueva figura delictiva, sino más bien es el resultado de que el derecho tienda a modernizarse, a correr aparejado con evolución actual y de ser posible adelantarse a los avances científicos y técnicos; y en materia de tránsito se han creado nuevas figuras delictivas antes inexistentes porque son grandes los cambios que se suscitan para cometer un delito. Sin embargo, en la mayoría de los casos, no se trata de nuevos delitos, más bien de nuevas modalidades de cometerlos; modalidades sui-generis, que inclusive el legislador a previsto con sanción especial. A fin de cuenta los valores que el Estado tutela quizá no hayan cambiado, a caso sean los mismos con ligeras variantes. Por consiguiente el artículo 62 párrafo segundo, se contrae a la causa inmediata que pone en peligro la integridad corporal de las personas, su salud, cuando se causen con motivo de tránsito de vehículos y se reúnan las modalidades en él establecidas.

### E).- JUSTIFICACION:

Si al tipo legal se le considera el conjunto de todos los supuestos de conductas consideradas opuestas a los valores del Estado, es de adver-

tir que si la Ley nos dice: "Solo se procederá a petición de parte", se refiere a un presupuesto inicial de procedimiento, en atención al principio de legalidad, pero si tal presupuesto no se dá, debemos entender que no tiene interés en que tal conducta sea punible y en tal virtud en el tipo se encuentra la justificación antijurídica. Como pudiera acontecer en la hipótesis a estudio tipificada en el artículo 62 del Código Penal vigente; pero en tal supuesto se atiende promordialmente a conductas imprudenciales y ninguna causa de justificación se dá imprudencialmente. En consecuencia, por el razonamiento expuesto, se afirma que las causas de justificación no se dan en el caso a estudio.

F).- IMPUTABILIDAD:

Ya señalamos que de ninguna manera puede ser la imputabilidad elemento del delito, pero si presupuesto de uno de sus elementos, este caso la culpabilidad. Cuando por imprudencia en la conducción de vehículos se causen lesiones, debe considerársele imputable al autor si está colocado en situaciones de imputabilidad en el momento de producirse el ilícito. Esto es lo que se conoce con el nombre de "ACTIO LIBERAE IN CAUSA", son conductas libres en su causa pero determinadas con respecto a su efecto. En la Suprema Corte se sostiene que la responsabilidad debe subsistir aún cuando en autos haya probanzas de que el sujeto, al realizar la conducta, subsistía en él un estado de inconciencia de sus actos, procurado por dicho sujeto.

G).- INIPUTABILIDAD:

En el delito a estudio opera como en cualquier otro delito.

H).- CULPABILIDAD:

Ha quedado precisado en el primer inciso de este trabajo, que la conducta constituye el elemento objetivo del delito y que el subjetivo lo es la culpabilidad; en consecuencia, supone el análisis de la situación in--

terna del sujeto en el momento de la acción con respecto al resultado típico que produjo, lesiones imprudenciales con motivo del tránsito de vehículos, siempre que el presunto responsable no se hubiera encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares. Dicho lo cual, se hace necesario el examen del contenido de la acción del imputable, es decir, los modos de referencia posible de la psiquis del evento delictivo, y tenemos:

- a).- Se trata de un hecho ilícito que consiste en guiar un vehículo;
- b).- Producido por un hombre capaz psíquica y jurídicamente, es decir, no perturbado de sus facultades mentales y con autorización si está fuera necesaria; c).- Que dicho sujeto transite conduciendo un vehículo voluntariamente, no obstante el conocimiento de las circunstancias de peligro, - es decir, que pueda prever y representarse el acontecimiento típico, y - tiene la esperanza de que éste no se produzca; o bien que se conduzca precipitadamente sin detenerse a pensar sobre lo que puede ocurrir, con ligereza en el actuar y ello debido al desinterés por lo social, por lo jurídico; d).- Que dicho sujeto produzca como resultado de su actuar, imprudente con negligencia, con impericia, sin las diligencias debidas previsible, lesiones que no pongan en peligro la vida del ofendido. La forma de culpabilidad en el presupuesto del presente trabajo nunca será dolosa.

#### 1).- INCULPABILIDAD:

Como elemento negativo de la culpabilidad, en su forma de dolo, no es motivo de nuestro estudio; pero atendiendo a la inculpabilidad en contraposición a la culpa, consideramos que pueda darse de múltiple manera, como errores de hecho, los cuales con motivo del tránsito de vehículo se presentan en las fallas mecánicas.

C).- LEY ORGANICA DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL Y ACUERDOS Y LA POLITICA DEL ORGANO INVESTIGADOR EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

En el significado mismo del nombre, Procuraduría de Justicia se encuentran su razón de ser, su sentido, sus objetivos y un profundo significado social.

Anteriormente se concebía al Ministerio Público como el representante de la sociedad para ejercer con dureza y sentido coercitivo una acción de orden público, que es el ejercicio de la acción penal. Esta institución nació con la finalidad de reclamar y proteger los derechos de la sociedad, el cual lucha constantemente por alcanzar la justicia.

Procurar Justicia no significa únicamente ni primordialmente, consignar a quien de una manera u otra transgreden el orden público, el orden social, ni vigilar con rigor y frialdad el proceso. Procurar justicia implica velar lo que es fundamental y que constituye el mayor anhelo de la sociedad a quien la Institución representa: la aplicación de la Ley con un profundo sentido humano.

Que el Ministerio Público sea un auténtico instrumento de la comunidad para procurar Justicia, para evitar la vejación en la ciudadanía y para crear un criterio orientador, las bases de confianza y seguridad que deben imperar en toda sociedad que tiende al progreso y superación, es la preocupación cotidiana de la Institución, de tal manera que en base a estas consideraciones, se ha hecho necesaria una revisión de los principios del Ministerio Público y en ello ha implicado una revitalización de sus contenidos para hacer que recobren sus valores primigenios: servir a la sociedad sin privilegios ni distinción; sin banderas ni intereses ilegítimos, sino con un empeño permanente y apasionado por el logro de la verdad, sin la cual desvirtúa su naturaleza y su sentido.

Revitalizar con nuevos contenidos humanistas a la Institución es, en tonces, devolverle su prestigio porque las Instituciones nacieron para el servicio del hombre, para lograr que éste alcance su felicidad como individuo y como parte de la sociedad en que vive.

La necesidad de cambio en una Institución como ésta, se origina en - la naturaleza misma de la realidad que la circunda, que por definición es cambiante también sobre todo en un país como el nuestro.

Si la mejor organización es presupuesto del progreso, es necesario - que el punto de partida para el perfeccionamiento de una institución sea el replanteo de sus recursos humanos, la mejor utilización de sus recursos físicos, la formulación de un nuevo marco legal, y sobre todo, su vinculación con la sociedad que la hace posible.

Es de hacerse notar que en la Procuraduría General de Justicia del - Distrito Federal se vive con intensidad un momento de cambio; en que todos sentimos, pero cambió para mejorar.

El inicio de la reestructuración de la Procuraduría para adecuarla al logro de los nuevos objetivos que la animan, se basa en una vivencia del titular con la ciudadanía, en una serie de visitas a los lugares a donde los funcionarios presentan los servicios con el propósito de evaluar las condiciones de trabajo, reforzar los servicios a la comunidad y en su caso cambiar los sistemas que se tenían establecidos.

De estos compromisos se desprende que la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal vuelve a nutrirse de su mejor historia, que la hace esencialmente progresista, flexible y oportuna, porque con los nuevos métodos, programas y planes que se ha impuesto para su desarrollo total, espera responder con eficiencia a los requerimientos que con el transcurso del tiempo, la sociedad requiere, esto es, que la implantación de - la justicia siga evolucionando de tal manera que no sea únicamente en su decoración o que transitoriamente se establezcan disposiciones que se -

han cumplido y no obstante no sean elevadas a leyes.

Con el fin de que se tenga conocimiento de todos los beneficios a -- que tiene derecho todas aquellas personas que se encuentran involucradas en los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículo, y siendo el principal objetivo de este modesto trabajo, la Procuraduría General de -- Justicia a dictado Acuerdos y Circulares, que tanto el Agente del Ministerio Público, Consejos que la misma Institución ha creado para que -- gan del conocimiento de la Ciudadanía de todos los beneficios a que tiene derecho, no se puede dejar de enunciar el Acuerdo No. 11 de 1977, que tuvo a bien en dictar esta Institución y que a la letra dice:

Las normas jurídicas que se refieren a los cometidos con motivo con el tránsito de vehículo, contenidos en los artículos 58, 60, 62, 64, 171, 289, 290, 291, 292, 293, 302, 397, del Código Penal para toda la República en materia del fuero federal 41 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación; 135, 537, de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 10, 271, del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal; y 50 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, han suscitado diferentes interpretaciones y, en consecuencia han sido aplicadas con pluralidad de criterios. Por la razón, la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal estima imprescindible establecer una interpretación unívoca y congruente de las normas referentes a los delitos perseguibles por querrela y por denuncia a los casos que procede o no la detención; a la concesión de la libertad causalional durante la averiguación previa; a la competencia de los jueces de paz, de los jueces penales y de la Procuraduría General de la República, así como la devolución de los vehículos.

Por ello y con fundamento en los artículos 1ª fracción IV, y 19 fracción II de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del -- Distrito Federal, ha tenido a bien dictar el siguiente Acuerdo:

UNICO.- El criterio de interpretación de las normas relativas a los

delitos imprudenciales cometidos con motivo del tránsito de vehículos, -- así como de ataques a las vías de comunicación, es el que a continuación se indica:

A. HIPOTESIS DE LOS DELITOS PERSEGUIBLES POR QUERRELA

- 1) Daño en propiedad ajena.
- 2) Lesiones, artículo 289/1
- 3) Lesiones, artículo 289/2
- 4) Lesiones, artículo 290
- 5) Cualquier concurso entre los delitos anteriores.

Excepto cuando:

a) El presunto responsable se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

b) El presunto responsable sea conductor del sistema ferroviario o del sistema del transporte eléctrico o de cualquier transporte de servicio público federal, y comete el delito al conducir un vehículo de aquellos sistemas o de dichos servicios.

B. HIPOTESIS DE DELITOS PERSEQUIBLES POR DENUNCIA.

1. Los casos de excepción anotados en los incisos a) y b) del apartado A).

- 2) Lesiones artículo 291, 292, ó 293.
- 3) Homicidio.
- 4) Ataques a las vías de comunicación, artículo 171.
- 5) Ataques a las vías generales de comunicación artículo 537/2 LVGC.
- 6) Daño en propiedad ajena cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 291, 292, ó 293.
- 7) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con homicidio.

- 8) Daño en propiedad ajena cometido en concurso ideal (formal) con -- ataques a las vías de comunicación, artículo 171.
- 9) Daño en propiedad ajena, cometido en el concurso ideal (formal) -- con ataques a las vías generales de comunicación, artículo 537/2 - LVGC.
- 10) Lesiones, artículo 289/1, 289/2, ó 290, cometidas en concurso -- ideal (formal) con lesiones, art: 291, 292, ó 293.
- 11) Lesiones, artículo 289/1, 289/2 ó 290, cometidas en concurso - - ideal (formal) con homicidio.
- 12) Lesiones, artículo 289/1, 289/2 ó 290, cometidas en concurso - - ideal (formal) con ataques a las vías de comunicación, artículo 171.
- 13) Lesiones, artículo 289/1, 289/2 ó 290, cometidas en concursos -- ideal (formal) con ataques a las vías generales de comunicación, artículo 537/2 LVGC.
- 14) Cualquier concurso entre los delitos señalados en dos o más puntos de este apartado b).

C).- HIPOTESIS EN DELITOS EN DONDE NO PROCEDE LA DETENCION.

- 1) Daño en Propiedad Ajena, exclusivamente excepto cuando el presunto responsable sea conductor del sistema ferroviario o del sistema del transporte de servicio público federal, y comete daño al - conducir vehículo de aquéllos sistemas o de dicho servicio.

En el caso del sistema ferroviario no procede la detención, si -- con ello se trastorna el servicio, debiéndose observar lo des-- puesto en el artículo 135 de la LVGC.

- 2) Lesiones, artículo 289/1.
- 3) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 289/1.



D).- HIPOTESIS DE DELITOS EN QUE SI PROCEDE LA DETENCION.

- 1) El caso de excepción del daño en propiedad ajena anotado en el -- apartado C).
- 2) Ataque a las vías de comunicación, artículo 171.
- 3) Ataques a las vías generales de comunicación, artículo 537/2 LVGC.
- 4) Homicidio.
- 5) Lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 6) Daño en propiedad ajena, cometido, en concurso ideal (formal) con ataques a las vías de comunicación, artículo 171.
- 7) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con ataque a las vías generales de comunicación, artículo 537/2 LVGC.
- 8) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con homicidio.
- 9) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 10) Cualquier concurso entre los delitos señalados en dos o más puntos de este apartado D).

E).- HIPOTESIS DE DELITOS EN QUE PROCEDE LA LIBERTAD CAUCIONAL.

- 1) Homicidio.
- 2) Lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292, 293.
- 3) Daño en propiedad ajena, cometido por un conductor del sistema de transporte eléctrico.
- 4) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con homicidio.
- 5) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 6) Cualquier concurso entre los delitos señalados en dos o más puntos de este apartado E).

EXCEPCIONES.

En los delitos anteriores no procede la libertad caucional cuando:

- a) El presunto responsable abandone a quien hubiese resultado lesionado.
- b) El presunto responsable se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas; o
- c) El presunto responsable preste sus servicios en cualquier transporte de servicio público local y, al conducir un vehículo de dicho transporte, cause homicidios de dos o más personas.

F).- HIPOTESIS DE LOS DELITOS DE LA COMPETENCIA DEL JUEZ PENAL DE PAZ.

- 1) Daño en propiedad ajena, exclusivamente, excepto cuando el presunto responsable sea conductor del sistema de transporte eléctrico y cometa el daño al conducir un vehículo de dicho sistema, siempre que el sujeto pasivo no sea la Federación.
- 2) Lesiones, artículo 289/1, exclusivamente.
- 3) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 289/1.
- 4) Ataques a las vías de comunicación, artículo 171 (Criterio del Tribunal Superior de Justicia).
- 5) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con ataques a las vías de comunicación, artículo 171.
- 6) Lesiones, artículo 299/1, cometidas en concurso ideal (formal) -- con ataques a las vías de comunicación, artículo 171 (criterio -- del Tribunal Superior de Justicia).

G).- HIPOTESIS DE LOS DELITOS DE LA COMPETENCIA DEL JUEZ PENAL.

- 1) El caso de excepción del daño en propiedad ajena anotado en el -- apartado F)
- 2) Homicidio.
- 3) Lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 4) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con

homicidio.

- 5) Daño en propiedad ajena, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones, artículo 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 6) Lesiones, 289/1, cometidas en concurso ideal (formal) con homicidio.
- 7) Lesiones, artículo 289/1, cometido en concurso ideal (formal) con lesiones 289/2, 290, 291, 292 ó 293.
- 8) Cualquier concurso entre los delitos señalados en dos o más puntos de este apartado G).

H).- DELITOS DE LA COMPETENCIA DE LA PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA.

- 1) Daño en propiedad ajena cuando la Federación sea sujeto pasivo.
- 2) Daño en propiedad ajena, perpetrado con motivo o en contra del funcionamiento de un público federal en menoscabo de los bienes, afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado.
- 3) Daño en propiedad ajena, cuando el presunto responsable sea un funcionario o empleado federal y lo cometa en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.
- 4) Lesiones, artículo 289/1, 289/2, 290, 291, 292, 293, cometidos en contra o por funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.
- 5) Lesiones, artículo 289/1, 289/2, 290, 291, ó 293, cometidas con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio se encuentre descentralizado o concesionado.
- 6) Homicidio, cometido en contra o por un funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.
- 7) Homicidio, cometido con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio se encuentre descentralizado o concesionado.
- 8) Ataque a las vías generales de comunicación, artículo 537/2 LVGC.

## 1).- VEHICULOS.

- 1) Si los delitos son de la competencia de los Jueces Penales o de los Jueces Penales de Paz del Distrito Federal, el vehículo será devuelto después de la formulación del dictamen pericial y de la FÉ Magisterial de daños e indicios probatorios.
- 2) Si los delitos son de competencia federal, el vehículo será pues to a disposición de la Procuraduría General de la República, en los términos del artículo 50 de la Ley de esta Institución.

Asimismo se tiene que enunciar el Acuerdo 28/77 y que a la letra dice:

Con el fin de evitar molestias innecesarias a los miembros de la comunidad, derivadas de trámites burocráticos prolongados y decretar con la mayor celeridad cuando sea procedente, la libertad de las personas involucradas en las averiguaciones previas que se inicial con motivo de hechos delictuosos producidos por el tránsito de vehículos, sin perjuicio de la continuación del procedimiento indagatorio y sin dejar de garantizar los intereses de quienes resulten afectados, con fundamento en los artículos 1º, fracción IV y 18, fracción III de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, he tenido a bien dictar el siguiente acuerdo:

## ACUERDO

PRIMERO.- Cuando en la averiguación previa instruida por delitos culposos con motivo del tránsito de vehículos, cuya pena no exceda de cinco años de prisión, no se encuentra con el examen pericial correspondiente, pero existen elementos suficientes para determinar la situación jurídica de las personas que se encuentran detenidas, el Agente Investigador del Ministerio Público, sin esperar el dictamen pericial, resolverá de inmediato sobre la libertad o consignación de dicha persona. Al estar determinada la presunta responsabilidad en este caso, de ser procedente se concederá el beneficio del arraigo domiciliario o la libertad bajo caución.

SEGUNDO.- A fin de que se cumpla con el punto anterior, el Ministerio Público practicará en todo caso la inspección ministerial del lugar de los hechos, personas, vehículos y otros objetos describiéndolos con el mayor detalle, para la correcta integración de la averiguación previa.

TERCERO.- Cuando en la averiguación previa a la que se refiere el punto Primero, no se cuente por el momento con el dictamen pericial y no existan elementos suficientes para determinar la situación jurídica de las personas que se encuentran detenidas, el Agente Investigador del Ministerio Público, inmediatamente deberá determinar la libertad de las mencionadas personas, con las reservas del caso, siempre y cuando esas personas no se hubiesen encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas, acrediten fehacientemente tener su domicilio en el Distrito Federal y no hubiese pretendido susstraerse a la acción de la justicia, turnando la averiguación previa a la Mesa de Trámite correspondiente, para su continuación.

Una vez que se reciba el dictamen pericial o que se cuente con los elementos suficientes, se determinará si se ejercita la acción penal.

CUARTO.- El Agente del Ministerio Público, el Jefe de la mesa respectiva, mantendrá a su disposición los objetos e instrumentos relacionados con los hechos, que se hubiesen recogido al iniciarse la averiguación previa en los términos del artículo 38 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.

QUINTO.- Las personas que obtengan su libertad, con las reservas del caso, en los términos de este Acuerdo, serán prevenidas para que comparezcan ante el Ministerio Público para la práctica de diligencias de averiguación previa, cuantas veces sean requeridas, y en el supuesto de que no acudan, se les advertirá de que se les revocará la libertad transitoria de que disfrutaban.

## TRANSITORIOS

PRIMERO.- La Oficialía Mayor, la Visitaduría General y las Direcciones Generales de Averiguación Previa, de Servicios Periciales y la de la Policía Judicial, proveerán lo necesario para el exacto cumplimiento de este Acuerdo.

SEGUNDO.- Los titulares de las diversas unidades administrativas de la Institución, harán del conocimiento de su personal la presente disposición.

TERCERO.- Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su publicación. Así también tenemos el Acuerdo No. 37/78 y que a la letra dice:

## ACUERDO

En los casos de los delitos cometidos culposos, cuya pena no exceda de cinco años de prisión, con motivo del tránsito de vehículos, para impedir que éstos sufran robos de alguna de sus partes con perjuicio del patrimonio de las personas, otorgar las mayores facilidades a quienes se ven involucrados, evitando molestias innecesarias, integrar la averiguación previa con la mayor celeridad, evitar que los vehículos se agrupen en las calles que rodean las Agencias Investigadoras del Ministerio Público, lo que perturba la circulación del tránsito y da una imagen inapropiada, y para promover la descongestión de los lugares destinados por las autoridades competentes para su guarda; resulta necesario instrumentar un depósito que permita a los particulares actuar como custodios con fundamento en los artículos 265 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal y 1º, fracción IX y X y 18, fracciones III y IV, de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, he tenido a bien dictar lo siguiente:

PRIMERO.- En las averiguaciones previas que se tramiten con motivo de hechos delictivos, cometidos culposamente, cuya pena no exceda de cin-

co años de prisión, producidos de tránsito de vehículos, éstos deberán -- ser entregados inmediatamente, previa inspección ministerial, en depósito, con las formalidades legales, a sus propietarios, poseedores o representantes legales, haciendo constar también que tendrán las siguientes obligaciones: mantenerlos en su domicilio sito en el Distrito Federal, a disposición del Agente Investigador del Ministerio Público que corresponda; no disponer en forma alguna de los vehículos; y mantenerlos como hubiesen quedado después de los hechos de que se trate.

SEGUNDO.- Las personas que reciban en depósito un vehículo en los -- términos a que se refiere el punto anterior, deberán presentarlo dentro de las 24 horas siguientes, en el lugar que ordene el Agente Investigador -- del Ministerio Público que tramita la averiguación previa, para que los -- peritos tengan los vehículos a su vista, tomen los datos suficientes y -- emitan con toda oportunidad el dictamen que corresponda conforme a las -- normas jurídicas aplicables.

TERCERO.- La Dirección General de Servicios Periciales, elaborará -- una relación de peritos en las materias correspondientes, que deberán -- prestar sus servicios en las Agencias Investigadoras del Ministerio Públi -- co que así se determine, durante turnos matutinos, vespertinos y noctur-- nos, para poder cumplir con el punto anterior.

CUARTO.- La Dirección General de la policía Judicial en auxilio de -- la Dirección General de Servicios Periciales harán una recolección de da-- tos y recabarán toda evidencia física que dejen los hechos a que se refie -- re el punto Primero de este Acuerdo, mediante las formas y equipo que se -- rá proporcionado, remitiendo de inmediato al Ministerio Público, las dili -- gencias que hubiesen practicado.

QUINTO.- Lo dispuesto en el punto Primero de este Acuerdo no procede -- rá cuando el involucrado, hubiese pretendido sustraerse a la acción de la -- justicia, abandonando al lesionado en su caso o consumando los hechos en -- estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias --

psicotrópicas.

SEXO.- Se deroga el Acuerdo A/I/77 del primero de Abril de 1977 en lo que se opone a éste.

#### TRANSITORIOS

PRIMERO.- La Visitaduría General y las Direcciones Generales de Averiguaciones Previas, de la Policía Judicial, de Servicios Periciales y de Administración, proveerán lo necesario a fin de dar debido cumplimiento - al presente Acuerdo.

SEGUNDO.- Los Titulares de las distintas unidades administrativas, - harán del conocimiento de su personal el contenido de este Acuerdo.

TERCERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su publicación.

Y por último mencionaremos el Acuerdo No. 001/83, a la letra dice:

En términos del párrafo quinto del artículo 271 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, establece las bases generales conforme a las cuales los indiciados por delitos culposos cometidos por tránsito de vehículo, gozarán del beneficio de la libertad provisional bajo caución, durante la averiguación previa, de conformidad con el siguiente:

#### ACUERDO

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



a) Por el delito de lesiones previstas en la parte segunda del artículo 289 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 10 veces el salario mínimo.

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 artículo 292 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de 45 veces el salario, lo anterior del párrafo primero.

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 las 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 efectos de establecer el monto de la garantía correspondiente, se entenderá por salario el mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en el momento de la ejecución del delito.

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

#### TRANSITORIOS

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 revocará el Acuerdo A/4/76.

Atentamente.

SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION  
MEXICO, D. F. A 28 DE ABRIL DE 1983  
LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA  
DEL DISTRITO FEDERAL.

Después de haber mencionado lo anterior, es necesario mencionar a -- los que se le llama Libertad Caucional, así como el Arraigo Domiciliario.

Con el afán de evitar problemas a los conductores de vehículos que -- han tenido la desgracia de sufrir un accidente de tránsito, que haya traído como consecuencia la comisión de uno o varios delitos, problemas que -- se traducían en detenciones prolongadas, soportando vejaciones y alternando con auténticos delinquentes; se han hecho reformas al artículo 271 del Código de Procedimientos Penales, que en su actual contenido expresa: "...cuando se trate de delitos no intencionales o culposos, 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 Pú--

blico, 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 padir el 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 por imprudencia, con motivo del tránsito de vehículos y en aquéllos en que -- con estos delitos concurren otros en que sea procedente la Libertad Cautional).

Cuando el Ministerio Público deje libre al presunto responsable, lo prevendrá para que comparezca ante él mismo para la práctica de diligencias de averiguaciones, en su caso y concluída ésta ante el juez a quien se consigne la averiguación previa que ordenará su presencia 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 dicta re.

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 el delito que sean de la competencia de los juzgados mixtos 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 causas siguientes:

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

II.- No existan datos de que pretenda sustraerse 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 responsable no hubiese abandonado al lesionado, ni practicado 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 la que se refiere la - fracción anterior desobedeciera 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 aprehen--- sión en su contra, y

VII.- El arraigo no podrá prolongarse por más de tres días, transcu-

rridos 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 en los términos en que pueden ser disfrutados, lo cual deberá constar en diligencia por separado.

A la garantía anteriormente mencionada en el artículo anterior se le llama indebidamente en la práctica "caución", y una vez depositada evita que el responsable tenga que soportar el permanecer "detrás de las rejas"; hasta estar con un juez para poder lograr su libertad provisional bajo fianza, la cual podrá llevarse varios días. Dicha "caución" se deposita ante la Nacional Financiera, la cual a cambio entrega un Billeto de Depósito que deberá ser puesto en manos del Ministerio Público para que proceda a ordenar la libertad. Su cuantía está supeditada a la gravedad del delito, existiendo inclusive una tabulación.

Por el delito de lesiones prevista en la parte segunda del artículo - 289 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de diez veces el salario;

Para el delito de lesiones prevista en el artículo 290 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de treinta veces el salario;

Para el delito de lesiones previstas en el artículo 291 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de treinta y cinco veces;

Para el delito de lesiones previsto en el párrafo primero del artículo 292 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de cuarenta y cinco veces el salario;

Para el delito de lesiones previsto en el párrafo segundo del artículo

lo 292 del Código Penal para el Distrito Federal, la garantía será de cin cuenta veces el salario;

El delito de lesiones prevista en el artículo 293 del Código Penal - del Distrito Federal, la garantía será de cuarenta veces el salario.

En aquellos casos que no exista clasificación de las lesiones, la gar rantía será de cinco veces el salario.

Para el delito de homicidio, la garantía será de cien veces el sala- rio.

Para el delito de Daño en Propiedad Ajena, la garantía será de tres veces el monto del daño causado.

Para los efectos de establecer el monto de la garantía correspondien- te, se entenderá como salario el mínimo general diario vigente en el Dis- trito Federal, en el momento de la ejecución del delito.

Dicha garantía se depositará en las oficinas de la Nacional Financie- ra, S.A. quedando dicha cantidad a disposición de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

Dicha tabulación anteriormente mencionada, se encuentra legislada en el Acuerdo No. 001/83. Debemos decir que cuando únicamente se presenta - daño en Propiedad Ajena, no es necesario la caución, ya que este delito - como veremos en su oportunidad- tiene una sanción pecuniaria y no priva- tiva de libertad. Por otra parte consideramos que la única caución exis- tente es la que se deposita ante un juez para obtener la libertad provi- sional del indicado una vez que se inició el proceso penal, (art. 29 - -- Const) de modo que es totalmente incorrecto llamarle a esta garantía "cau ción", ya que se hace entrega de ella en la fase de averiguación previa, cuando aún no se inicia el proceso y a una autoridad que no es el juez, - sino el Ministerio Público.

De cualquier manera, e independientemente de la crítica anterior, -- respecto a nuestro tema central, podemos ver que cuando una persona comete los delitos de daño en propiedad ajena y lesiones de las comprendidas en los artículos 289 y 290, de manera conjunta, tendrá la oportunidad de obtener su libertad inmediata aunque provisional mediante el depósito de una garantía ante el Ministerio Público, así como en los otros delitos imprudenciales cometidos con el tránsito de vehículos.

En relación con lo anterior y siguiendo con los principios de la Procuraduría de Justicia a fin de dar el sentido humano a la Procuraduría de Justicia y como se mencionó al principio, para evitar molestias y prolongadas detenciones en cuestiones indagatorias, y para estar de acorde con el artículo 271 del Código de Procedimientos Penales y con fundamento en el artículo 1º, fracción IV y fracción II de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, dictó el siguiente -- acuerdo A/14/77.

PRIMERO.- Para evitar prolongadas detenciones motivadas por el desconocimiento de la clasificación que corresponde a las lesiones producidas por la demora en el envío de certificado, constancias, actas relacionadas, los presuntos responsables deberán ser puestos en inmediata libertad por el Ministerio Público, mediante el otorgamiento de una caución por la cantidad de \$5,000.00 (CINCO MIL PESOS 00/100 M.N.)

SEGUNDO.- En los delitos de Daño en Propiedad ajena a que se contrae el último párrafo del artículo 52 del Código Penal del Distrito Federal - en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal o cuando concurren ideal o formalmente con lesiones de los artículos 289 segunda parte, 290, 291, 292 ó 293 del Código mencionado, no será requisito indispensable esperar el dictamen correspondiente de los peritos de tránsito, para que el presunto responsable goce de su inmediata libertad, debiendo el Ministerio Público fijar el monto de la garantía que corresponda, haciendo una estimación aproximada del valor de los daños -- causados, basada en la inspección Ministerial que practique y en las ver-

siones de los sujetos involucrados en los hechos de que se trata.

TERCERO.- Tratándose de concurso ideal o formal en la que concurren Daño en Propiedad Ajena y Homicidio y Lesiones de las que han mencionado, la garantía se fijará acumulando las cantidades que corresponda al Daño en Propiedad Ajena, y a los delitos que concurren ideal o formalmente.

CUARTO. El presunto responsable que se acoja a los beneficios que señaló los puntos primero y segundo del presente Acuerdo, estará obligado a comparecer ante el Ministerio Público que trámite la Averiguación Previa, cuando sea citado, debiendo en su caso ajustar el monto de la caución otorgada de acuerdo con los dictámenes parciales, en el caso de Daño en Propiedad Ajena, o en la clasificación médica, en caso de lesiones, en los casos de las disposiciones vigentes.

QUINTO.- Cuando por la hora o por la distancia no pueda exhibirse la garantía a que se refieren los puntos primero y segundo de este Acuerdo, mediante Billete de Depósito expedido por la Nacional Financiera, S.A., - el Agente Investigador del Ministerio Público que tramite la averiguación previa recibirá en efectivo la mencionada garantía, haciendo constar en éstas, el monto de la cantidad, el total de la exhibición y el nombre y domicilio de quien lo entrega.

Al día siguiente hábil del que se realice la diligencia anterior, el Jefe del Departamento de Averiguaciones Previas a que corresponda la Agencia Investigadora, depositará en Nacional Financiera, S. A., la cantidad exhibida, agregando el billete de depósito correspondiente a la averiguación previa, dándosele el trámite que corresponda y entregando al interesado un tanto de la constancia del billete del depósito en la Institución de crédito mencionada.

SEXTO.- Los presuntos responsables en la averiguación previa con motivo de tránsito de vehículo ocasionado por delitos imprudenciales, por ningún motivo deberán permanecer en los lugares destinados a la detención transitoria de las personas en la agencia investigadora del Ministerio Pú



blico y en consecuencia esperan el trámite y resolución que corresponda, - en las oficinas de las Agencias Investigadoras mencionadas, salvo el caso que se encuentre en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, abandonen a quienes hubiesen resultado lesionadas, o hayan tratado de sustraerse a la acción de la justicia.

Como ya se ha mencionado anteriormente, el ánimo de la Procuraduría es hacer mínimas las molestias que se causen a los ciudadanos y evitar -- cuando se encuentren en calidad de presuntos responsables en la averiguación previa y sufran detención en los lugares destinados a reclusión, que pudieran resultar injusta por las circunstancias personales y la naturaleza imprudencial del delito, la Procuraduría con fundamento en el artículo 1º, fracción IV y artículo 19, fracción II de la Ley Orgánica, dictó el siguiente Acuerdo A/16/77.

PRIMERO.- En las Averiguaciones Previas por delitos de imprudencia - cuya pena no excede de cinco años de prisión, el presunto responsable no será privado de su libertad corporal en los lugares ordinarios de reclusión y quedará arraigado en su domicilio bajo custodia de otra persona, - si se cumplen los siguientes requisitos:

a).- Tenga domicilio fijo en el Distrito Federal, o lo señale en el mismo para los fines del arraigo domiciliario;

b).- No existan datos de que pretenda sustraerse a la acción de la justicia y atienda las órdenes que dicte el Agente del Ministerio Público;

c).- Proteste presentarse ante el Agente Investigador del Ministerio Público que tramite la averiguación, cuando éste lo disponga;

d).- Cubra la reparación del daño o realice convenio con el ofendido ante el Ministerio Público, de la forma en que reparará el daño;

e).- Tratándose de delitos con motivo del tránsito de vehículos, el presunto responsable no hubiese abandonado al lesionado y no hubiese consumado los hechos en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupef---ciantes o sustancias psicotrópicas;

f).- Que quien ejercerá la custodia tenga domicilio en el Distrito - Federal; sea persona de solvencia moral y económica suficiente, a crite--rrio del Agente Investigador del Ministerio Público, de acuerdo con los da tos que recabe al respecto y que solidarice en el convenio a que se refie re el inciso "d", y en el pago de la reparación del daño;

g).- Que quien ejerce la custodia declare bajo protesta de decir ver dad de que se compromete a presentar al presunto responsable ante el Agen te Investigador del Ministerio Público, cada vez que éste así lo resuelva

SEGUNDO.- En el caso de que el presunto responsable a quien ejerce - la custodia, desobedecieran sin justa causa las órdenes que dicte el Agen te Investigador del Ministerio Público, se revocará el arraigo domicilia rio y el presunto responsable será remitido al lugar ordinario de reclu--sión.

TERCERO.- En caso de que se ejercite la acción penal, el presunto -- responsable deberá ser puesto a disposición del Juez correspondiente en - el lugar de reclusión de que para tal efecto existe.

Siendo el arraigo domiciliario un beneficio más que la Procuraduría tuvo bien a dictar en el acuerdo anterior y para cumplir con los fines de protección para la ciudadanía evitando así el mínimo de molestias, dictó el siguiente Acuerdo legal aplicable.

PRIMERO.- En las averiguaciones previas en que el presunto responsa ble se encuentra gozando de arraigo en su domicilio bajo custodia de otra persona, y se ejercite en su contra la acción penal, se ordenará la pre--sentación de aquél por conducto de la Policía Judicial ante el Juez compe tente quien resolverá su situación jurídica.

SEGUNDO.- Este acuerdo deroga el punto tercero del Acuerdo A/16/77.

Queriendo ser más extensivos los beneficios del arraigo y tomando en cuenta que la ciudadanía a cooperado, y sobre todo con el ánimo de fortalecer los instrumentos jurídicos, la Procuraduría teniendo como principal objetivo el Humanizar la Justicia durante la averiguación previa y no perjudicar a los involucrados en sus actividades habituales, siempre que no efectúe las actividades del Ministerio Público, de tal manera que pueda ser más factible la reparación del daño en su caso, con fundamento en el artículo 1º fracción IX y X y artículo 18, fracción III y IV de la Ley Orgánica, dictó el siguiente Acuerdo A./30/78.

PRIMERO.- En la Averiguación Previa en que proceda el arraigo domiciliario, se autorizará al presunto responsable a trasladarse a su lugar de trabajo, a efecto de que pueda cumplir con sus labores habituales, siempre que así lo solicite el interesado ante el Ministerio Público, precisando su centro de trabajo, ubicación en el Distrito Federal, teléfono, horario y la naturaleza de las labores que desarrolla.

SEGUNDO.- El Ministerio Público podrá conceder la autorización, previa aprobación de que la solicitud a que se refiere el punto anterior, tiene la conformidad del custodio y del responsable del centro de trabajo en los casos de que el arraigado desarrolle su labor en relación de dependencia.

TERCERO.- El responsable en el centro de trabajo, al expresar su conformidad en los términos del punto anterior, asumirá el compromiso de dar facilidades al arraigado para que cumpla con sus obligaciones ante el Ministerio Público.

Los Agentes Investigadores del Ministerio Público, como auxiliares del Procurador en ocasiones se encuentran con que existe imposibilidad de cualquier naturaleza para proseguir la Averiguación Previa y practicar -- más diligencias y aún no se ha integrado el cuerpo del delito y por ende

la presunta responsabilidad, o en ocasiones cuando habiendo integrado el cuerpo del delito, no es posible atribuir la presunta responsabilidad a persona determinada, en estos casos los Agentes Investigadores del Ministerio Público autorizan la Ponencia de Reserva.

Las ponencias de no ejercicio de la acción penal y de reserva, en modo alguno significan que la averiguación previa hayan concluido o que no pueden efectuarse más diligencias, pues en el supuesto de que aparecieran nuevos elementos, el Ministerio Público en tanto no haya operado una causa extintiva de la acción penal, tiene la obligación de realizar nuevas diligencias, pues la resolución del no ejercicio de la acción penal, es una resolución que no causa ejecutoria. La ejecución de nuevas diligencias pueden llevar inclusive al ejercicio de la acción penal.

Cuando haya un delito denunciado al Ministerio Público, y éste se niega a ejercitar la acción penal contra el que aparezca responsable de él, los interesados en que la persecución se realice, pueden acudir ante el Procurador Central Interno para que realice la resolución del Agente respectivo, pero si el Procurador confirma la resolución del inferior, los ofendidos por el delito no tienen otro recurso que hacer valer, ya que la Jurisprudencia de la Suprema Corte ha resuelto que el Juicio de Amparo no procede en este caso, pues en esta forma se arrebataría de manos del Ministerio Público la Facultad persecutoria que el artículo 21 Constitucional le otorga. (17).

Con el fin de agilizar debidamente los procedimientos a que se contrae los artículos 21, 22, fracción II inciso c) y 24 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, en cuanto a las determinaciones que se dictan en materia de Archivo y Reserva, con fundamento en los artículos 1º fracción IV, 19 fracción II, 25 fracción II y 50 de la Ley mencionada, se dictó la siguiente circular. C/6/77.

(17) El M.P. en México, Juventino V. Castro, Editorial Porrúa, S.A. Tercera Edición 1980, capítulo 11, pág. 30.

PRIMERO.- Cuando se encuentran desahogadas todas y cada una de las -- pruebas correspondientes a la averiguación previa, y aparezca con pleni-- tud que no está comprobado el Cuerpo del Delito de que se trata, se con-- sultará el no ejercicio de la acción penal y se dictará determinación de Archivo, observando lo dispuesto por los artículos 22 fracción II, inciso c) y 50 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Dis-- trito Federal.

SEGUNDO.- Cuando se han desahogado todas y cada una de las pruebas -- correspondientes a la Averiguación Previa, se encuentre comprobado el -- Cuerpo del Delito, pero no la Presunta Responsabilidad del acusado, y de la averiguación se desprende que no intervino un tercero en la realiza--- ción de los hechos que se valoran, se consultará determinación de archivo, siguiendo el trámite que señala el punto anterior.

TERCERO.- Cuando se encuentre debidamente acreditado que se ha extin-- guido la Acción Penal, se consultará el no ejercicio de la acción penal y se dictará determinación de archivo, siguiendo el trámite a que se refie-- re el punto primero.

CUARTO.- Cuando se han desahogado toda y cada una de las pruebas co-- rrespondientes a la Averiguación Previa, se encuentre comprobado el cuer-- po del Delito y no la presunta responsabilidad del acusado y existan ele-- mentos para presumir que intervino un tercero, se consultará el no ejerci-- cio de la acción penal por lo que toca a dicho acusado y se dictará deter-- minación de reserva, por lo que se refiere al tercero, siguiendo el trámi-- te a que se refiere el punto primero de esta Circular.

QUINTO.- Cuando no pueda continuar el trámite de la Averiguación Pre-- via, por imposibilidad de cualquier naturaleza para desahogar alguna prue-- ba, se consultará la reserva, debiendo someter ésta a la aprobación de -- los Agentes del Ministerio Público auxiliares del Procurador.

Fundamentalmente el Ministerio Público tiene el carácter del órgano

estatal permanente para hacer valer la pretención penal nacida del delito, y su vida está íntimamente ligada a la acción penal.

La acción penal es la atribución Constitucional exclusiva del Ministerio Público por la cual pide al órgano Jurisdiccional competente, aplique la Ley Penal a un caso concreto.

Bases Legales.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 16 y 21, Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, artículo 2º, Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, artículo 1º, fracción IV.

El Ejercicio de la Acción Penal, tiene su principio mediante el acto de la consignación, este acto es el arranque, el punto en el cual el Ministerio Público ocurre ante el órgano Jurisdiccional y provoca la función Judicial; la consignación es el primer acto del ejercicio de la acción penal. Ahora bien, para poder llevar a cabo este acto inicio de - - ejercicio de la Acción Penal, es menester cumplir determinados requisitos en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se refieren al Cuerpo del Delito y Presunta Responsabilidad.

El Ministerio Público tiene así un poder, deber de ejercitar la acción penal que, en su carácter de Público, defiende intereses sociales, - al mismo tiempo que lo hace con los privados, y ninguna facultad dispositiva puede ser establecida en favor del Ministerio Público que no tiene - derechos Patrimoniales sobre la misma en forma alguna.

Se ha establecido por la doctrina y por la ley que hay determinados delitos que no deben ser perseguidos sino a instancia o querrela del ofendido por el delito, bien porque lesionan sobre todo intereses privados, - sin llevar un gran golpe al orden público, o bien para que su persecución no turbe el reposo o el honor de la víctima o de su familia. En estos de - litos, el Ministerio Público no puede ejercer la acción penal si no se ha

presentado previamente una querrela, y la prosecución del proceso puede suspenderse si hay perdón por parte del ofendido. (18)

Por último y con fecha 25 de mayo de 1990, tuvo a bien dictar el señor Procurador General de Justicia del Distrito Federal, la siguiente circular:

C/003/90

PRIMERO.- Tratándose de delitos culposos, el Agente del Ministerio Público, podrá dejar en libertad al probable responsable, mediante caución que éste otorgue en los términos del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.

SEGUNDO.- Se atenderá a lo establecido en el artículo anterior, siempre que el inculcado no hubiere abandonado a la víctima o no se haya encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o drogas enervantes.

TERCERO.- Para determinar el monto de la caución el Agente del Ministerio Público atenderá a las circunstancias siguientes:

a).- Cuando resulten lesiones previstas por el artículo 289, parte segunda del Código Penal para el Distrito Federal, se fijará una caución equivalente a 50 días del salario mínimo vigente.

b).- Cuando resulten lesiones señaladas por el artículo 290 del ordenamiento invocado, la caución será por el equivalente a 80 días de salario mínimo vigente.

(18) RIVERA SILVA MANUEL, El Procedimiento Penal, Ed. Porrúa, S. A. México 1978.

c).- Al producirse lesiones a que se refiere el artículo 291 del Código sustantivo referido, se impondrá una caución equivalente a 100 días de salario mínimo vigente.

d).- Cuando imprudentemente se infieran lesiones que se describen en el artículo 292 parte primera del Código Punitivo, la caución se fijará por el equivalente a 150 días de salario mínimo vigente.

e).- Cuando al ocasionarse lesiones establecidas en el artículo 292 parte segunda, de la legislación sustantiva vigente, se fijará una caución equivalente a 160 días de salario mínimo vigente.

f).- Cuando se ocasionen lesiones previstas por el artículo 293 del Código Penal para el Distrito Federal, la caución será por el equivalente a 150 días de salario mínimo vigente.

CUARTO.- En todos aquellos casos en que no se cuenta con la clasificación o éstas no pudieren determinarse, el Agente del Ministerio Público fijará una caución equivalente a 50 días de salario mínimo vigente.

QUINTO.- El agente del Ministerio Público que conozca de averiguaciones previas en las que por conducta imprudente del inculpa-do, se ocasiona la muerte de la víctima, actuará de la siguiente forma:

a).- Si la muerte es ocasionada a una sola persona, se impondrá al probable responsable, una caución equivalente a 250 días de salario mínimo vigente; y,

b).- Si se produjesen las muertes de dos o más personas, se fijará una caución de 300 días de salario mínimo vigente por cada una de las muertes, sin exceder su monto de 730 días de conformidad con lo establecido en el párrafo segundo, primera parte, de la fracción I del artículo 20 Constitucional.



SEXTO.- Cuando únicamente se hubiere cometido el delito de Daño en - Propiedad Ajena con motivo del tránsito de vehículos, el Agente del Ministerio Público en los términos del artículo 34 del Código Penal, para liberar a los vehículos colisionados y entregarlos a sus propietarios o legítimos poseedores, según se hubiere determinado la probable responsabilidad de los que intervinieron en el hecho, fijará una caución equivalente al - daño ocasionado.

Lo mismo se observará, cuando no pudiera determinarse la probable -- responsabilidad de los conductores involucrados, con la salvedad de que - cada uno de ellos garantizará el monto del daño ocasionado a su contraparte.

SEPTIMO.- Cuando por imprudencia se cometa el delito de ataques a -- las vías de comunicación, la caución se fijará por el equivalente al monto del daño causado.

OCTAVO.- Para la fijación de las cauciones señaladas en la presente circular, se tendrá como base el salario mínimo vigente en el Distrito Federal a la fecha en que ocurrieron los hechos.

NOVENO.- La garantía caucional a que se refiere esta circular, se -- cancelará y en su caso se devolverá al otorgante cuando la averiguación - previa se encuentre en archivo por reserva.

DECIMO.- La devolución a que hace referencia el artículo anterior, - deberá solicitarse por escrito por el otorgante ante la Dirección General de Asuntos Jurídicos de esta Institución, quien resolverá lo conducente.

Quedando derogado el artículo sexto, a partir del 18 de julio de - - 1990.

## CAPITULO V

### DELITOS COMETIDOS POR EL CONDUCTOR DE VEHICULOS

- A).- EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA
- B).- LAS LESIONES COMO CONSECUENCIA.
- C).- EL HOMICIDIO
- D).- ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

## CAPITULO V

## DELITOS COMETIDOS POR EL CONDUCTOR DE VEHICULOS

## A).- EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA

## Antecedentes:

La palabra daño, o la acción de daño, es de acepción elástica, menos cabo, dolor o molestia; en algunos casos la idea de destrucción o simple deterioro. Ya en el terreno jurídico en materia penal, la palabra daño - se restringe en su significado. El jurista distingue entre daño y el perjuicio y no acepta el daño causado a las personas en su salud, con el daño causado de las cosas en su patrimonio (19).

El Maestro Francisco González de la Yega, en su libro "Derecho Penal Mexicano" trata de esta figura delictiva y propone como denominación adecuada la de Daño en las cosas repudiando la denominación utilizada por -- nuestro Código Penal y que es Daño en Propiedad Ajena.

La razón que expone para ello, lo hace consistir en que este delito, suele cometerse aún en bienes propios; si bien es cierto que nuestro Código Penal en su artículo 399 expone: "Cuando por cualquier medio se cause daño, destrucción o deterioro de cosa propia o cosa ajena en perjuicio de tercero, se aplicarán las sanciones de robo simple.

Por lo anterior, me hace reflexionar en cuanto al título de este delito, ya que la palabra cosa suele ser ambigua, además de tomar en consideración lo expuesto por el citado maestro, por lo que creo que deberá de nominarse Delitos Contra la Propiedad y Posesión o Daño a la Propiedad y Posesión.

(19) GALLART TOMAS, Delitos de Tránsito, Editorial Lafallette, México, - - 1977 Distrito Federal pág. 65.

Ya que en nuestros días el lenguaje moderno se le dá utilización para designar cualquier enfermedad, acontecimiento, objetos, etc., en tanto que la palabra propiedad, establece con más precisión el objeto que se -- presume dañado; se establece que este delito, que es de simple ofensa, ya que cuando se realiza, el sujeto activo no adquiere lucro alguno con su acción, y en cuanto a su efecto inmediato lesiona al sujeto pasivo en su patrimonio.

Lo anterior, es aceptable en relación directa, pues indirectamente se puede lograr lucro, en el robo o en el fraude, el sujeto activo obtiene una utilidad y en cuanto al delito que estamos investigando lisa y llanamente causa perjuicio. (20)

Alguno autores, consideran que el Daño a la Propiedad Ajena cometida en forma culposa, no es punible basándose en su teoría que expone, que para que exista tal figura delictiva, es necesario el elemento Animus Nocendi, que es esencial y fundamentalmente se basa en el odio, la venganza, etc., el maestro Francisco Carrancá enseña que "Para que exista dicho delito, el daño debe ser el fin del mismo" (21). El maestro Eusebio Gómez, es otro de los autores que sigue este criterio y él nos dice: "El daño -- culposo no es punible, por la razón que expone el mismo maestro Carrancá, la de ser criterio esencial del delito en examen, el ánimo de causar injuria tomada esta palabra en sentido amplio de ataque al Derecho Ajeno. Además escribe este autor, en los Delitos que tienen solamente por objeto el Derecho de Propiedad, la imputabilidad política de la culpa no se puede adquirir porque, para preveer a la seguridad privada, basta la reparación civil, aparte de la opinión de la seguridad no se conmueve por estas lesiones del derecho, cuando proceden de mera imprudencia. (22)

(20) GONZALEZ DE LA VEGA FRANCISCO, Derecho Penal Mexicano, Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. 1945, México, D. F., pág. 265.

(21) CARRANCA FRANCISCO, Programa del Curso de Derecho Criminal, Parte General Vols. I y IV Editorial Depalma, Buenos Aires

(22) GOMEZ EUSEBIO, Tratado de Derecho Penal, Tomas I, II y IV Argentina de Editores S.R.L., Buenos Aires, 1939-1941

Para el maestro Eusebio Gómez, resulta que en esta clase de daños, - prácticamente el Ministerio Público carece de facultad para intervenir y el agraviado en su propiedad por el delito culposo habría de quedar a merced de sus pobres recursos para pelear civilmente en contra del imprudente que dañe sus bienes, como si la culpa delictuosa no hubiese quedado -- clara como punible y dañina, además de que la Institución del Ministerio Público se ha instituido en la mayoría de los lugares que se requiere, y que le es de su competencia la persecución de los delitos, y entre sus -- funciones se encuentra la de Acusador, y el de constituirse en represen-- tante de la colectividad, además de otras funciones que por el momento no viene al caso discutir las.

#### DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULO.

En nuestro Código Penal en su artículo 62, establece la diferencia - entre Daño en Propiedad Ajena Imprudencial y en lo general; en lo que se refiere al Daño en Propiedad Ajena Imprudencial con motivo al Tránsito de Vehículo en particular; y en cuanto al contenido al tránsito de vehículo - hace la distinción entre tránsito de vehículo del servicio público y del servicio privado. Para una mejor referencia se transcribirá el citado or denamiento legal:

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 el valor del daño causa do más la reparación de éste. La misma sanción se aplicará cuando el de- lito de imprudencia se ocasione con motivo del tránsito de vehículo, cual quiere que sea su valor del daño.

El artículo antes mencionado, contiene una excepción en cuanto se re fiere al Daño en Propiedad Ajena, contenido en los artículos 397, 398, -- 399 de nuestro citado Código Penal establece una variedad de consumación en el citado delito.

En relación a dicho artículo constituye otro caso especial de Delitos Culposos, es decir, son excepciones de los delitos culposos en general de que trata el artículo 60 del Código Penal, ya que en éste se establece que los delitos de imprudencia se sancionarán con prisión de tres días hasta cinco años y suspensión hasta de dos años o privación de derechos para ejercer profesión u oficio. En síntesis, en cuanto a los delitos culposos, la ley reglamenta por separado a los culposos que causan daño por cualquier medio y los que se causan con motivo del tránsito de vehículo; en cuanto se refiere a esto también hace una distinción o diferencia, en cuanto a los de transporte público y transporte privado. Y por otra parte el mismo ordenamiento legal reglamenta por separado el Delito de Daño Culposo y el Delito de Daño Doloso.

El legislador tuvo que enfrentarse al problema del tránsito de vehículo y legislar por cuenta separada los delitos que con tal motivo se realizan, no obstante que nuestra tendencia legislativa reprueba al ser causa.

Como ya se ha manifestado en páginas anteriores, el delito de Daño en Propiedad Ajena, es comúnmente acompañado con lesiones o con homicidio y en su caso con estos dos delitos, pues se puede decir que estos delitos se efectúan simultáneamente, es decir, poniendo como ejemplo, cuando se lesiona una persona con motivo del tránsito de vehículo, se puede establecer en este caso que por una parte es lesionada su integridad corporal y por otra parte su patrimonio, con esto quiero decir que con este delito primero destruyen su vestido por muy leve que sea éste y después o simultáneamente su integridad personal, esto se da en el caso de un atropellamiento, y en el caso de un choque el daño sería causado al vehículo y con lesiones probables o con la posibilidad de pérdida de la vida que sufriría la víctima e inclusive el mismo responsable o tercero podría sufrir tanto daño como lesiones.

Tomando en cuenta lo anterior, cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículo se causen lesiones de las establecidas en nues-

tro Código Penal Vigente, en lo que se refiere al artículo 289 en sus respectivas fracciones y en el artículo 290, así como en el del Daño en Propiedad Ajena, no importando el monto del mismo o ambos delitos, únicamente se procederá a petición de parte siempre y cuando el presunto responsable no se encuentre bajo el influjo de estupefacientes, en estado de ebriedad o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares.

#### B).- LESIONES CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULO

Para poder hablar de lesiones como consecuencia de nuestra materia de estudio, es decir, causadas en forma imprudencial por el conductor de un vehículo de motor, se tiene que analizar a las lesiones en general.

El concepto jurídico de lesiones se ha ido transformando a través del tiempo. El objeto de la tutela penal en las lesiones, es la protección de la Integridad Personal, tanto física como psicológica.

En nuestro Código Penal tiene características propias, al establecer las con un título especial denominado "Delitos contra la vida y la integridad corporal".

El artículo 288 no establece una definición del delito de lesiones, sino que establece una definición médico-legal con respecto al daño de lesiones al establecer lo siguiente: nos dice el artículo 288 bajo el nombre de lesiones se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, fracturas, dislocaciones, quemaduras sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por un cuerpo extraño.

Por lo tanto se debe entender como lesión jurídicamente, no exclusivamente las lesiones traumáticas sino toda clase de alteración en la salud y cualquier otro daño humano que deje huella material.

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, tenemos la opinión del maes-

tro Francisco González de la Vega, quien dice: Por lesiones debemos entender cualquier daño exterior o interior perceptible o no inmediatamente por los sentidos en el cuerpo, en la salud o en la mente del hombre.

En cuanto a la realización del delito de lesiones existen dos formas de consumarse, intencional e imprudencial, con respecto a las lesiones intencionales, el sujeto activo del delito desea la realización en relación a ésto el artículo 9º del Código Penal nos dice: La intención delictuosa se presume salvo prueba en contrario.

En el segundo caso, es decir, en las lesiones causadas por imprudencia, el sujeto activo no desea la realización delictiva, sino que éste surge por causas de improvisación, negligencia, impericia, falta de cuidado del sujeto, falta de reflexión, etc., es decir, son consecuencias circunstanciales externas del obrar humano, en relación a nuestra materia de estudio, es el caso de un automovilista que atropella a un peatón.

Nuestra legislación vigente establece una clasificación de las lesiones tomando en cuenta la mayor o menor gravedad de las mismas; esta clasificación es la siguiente:

- 1.- Lesiones levísimas y leves, que no ponen en peligro la vida del ofendido y que tardan en sanar menos o más de 15 días.
- 2.- Lesiones graves, que ponen en peligro la vida.
- 3.- Lesiones que dejan cicatriz perpetuamente notable en la cara.
- 4.- Lesiones que debilitan perpetua y permanentemente algún órgano y lesiones que entorpecen o debilitan temporalmente algún órgano.
- 5.- Lesiones que inutilizan completa o parcialmente un órgano.

En relación a nuestro tema objeto de nuestro estudio, analizaremos -



la clasificación anterior, considerando al delito de lesiones cuando es -  
causado en forma imprudencial por el conductor de un vehículo de motor.

En primer término hablaremos de las lesiones levísimas y leves, es-  
tas lesiones las encontramos en el artículo 289 del Código Penal y a la -  
letra dice: Al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida --  
del ofendido y tarde en sanar menos de quince días, se le impondrán de --  
tres días a cuatro meses de prisión o multa de cinco a cincuenta pesos, o  
ambas sanciones, a juicio del juez. Si tardare en sanar más de quince - -  
días, se le impondrán de cuatro meses a dos años de prisión y multa de --  
cincuenta a cien pesos.

Las lesiones a las que se refiere la primera parte del párrafo ante-  
rior se perseguirán de querrela.

La primera parte del citado artículo es lo que comprende a las lesio-  
nes levísimas o sea, que por su naturaleza no ponen en peligro la vida --  
del lesionado y tardan en sanar menos de quince días; por lo que debemos  
auxiliarnos de los peritos médicos legistas, los encargados de determinar  
la gravedad de las lesiones, esto en relación con lo dispuesto por el ar-  
tículo 162 del Código de Procedimientos Penales del Distrito Federal.

Como se puede observar en este tipo de lesiones levísimas, la pena -  
es alternativa a juicio del juez, la cual consiste en prisión o multa o -  
ambas, no da lugar a prisión preventiva, por lo que el proceso instuirse  
permaneciendo en libertad el procesado, con fundamento en el artículo 301  
del Código de Procedimientos Penales el cual nos dice: Cuando por tener -  
el delito únicamente señalada sanción no corporal, no puede restringirse  
la libertad, el juez dictará el auto de formal prisión para el sólo efec-  
to de señalar el delito (s) por lo que se siga el proceso.

Atendiendo a la penalidad que señala el artículo 289, éste será com-  
petencia de la justicia de paz en el ramo penal.

En cuanto a las lesiones leves son aquellas que tardan en sanar más de quince días, pero no ponen en peligro la vida y su penalidad por consiguiente aumenta, de cuatro meses a dos años de prisión.

Las lesiones graves están comprendidas en el artículo 293 que a la letra dice: Al que infiera lesiones que ponen en peligro la vida, se le impondrán de tres a seis años de prisión, sin perjuicio de las sanciones que le correspondan conforme a los artículos anteriores.

Por lo general estas lesiones son causadas por el conductor de un -- vehículo de motor.

Nuestra legislación se auxilia de los peritos médicos legistas que se encuentran en las Agencias de Investigación del Ministerio Público, como de los Hospitales de Traumatología en el Distrito Federal; los cuales determinan si la víctima inminentemente corre peligro de perder la vida, en cuanto se refiere a las lesiones graves; dicho dictamen no es del todo exacto, ya que independientemente de que los médicos legistas están preparados, no tienen o no cuentan con los medios idóneos como serían los instrumentos científicos, para calificar las lesiones causadas, ya que realizan únicamente una exploración externa del lesionado, ya que se ha visto que los dictámenes que presentan expresan la palabra "Probablemente" fractura o en el caso de que el lesionado presente una ligera conmoción cerebral por escasos segundos la han llegado a calificar como lesión grave, - ésto sin auxiliarse como ya he mencionado, de instrumentos científicos, - los cuales no los tienen o teniéndolos no los utilizan y como consecuencia de dicho dictamen el sujeto activo del delito en caso de ser responsable, es consignado ante el juez penal, el cual dicta el auto de formal -- prisión, siendo que en realidad no existe la situación de peligro de perder la vida o la probable fractura, el cual dictaminó el médico-legista.

Por lo anterior, no es de ética profesional que los peritos médicos-legistas rindan un dictamen donde establezcan la palabra "Probable" ya -- que deberían de exigir los instrumentos necesarios para realizar un estu-

dio minucioso al lesionado y así poder calificar la gravedad de la lesión sin perjuicio del sujeto activo y conforme a nuestro Código Penal.

El artículo 290 nos dice: Se impondrán de dos a cinco años de prisión y multa de cien a trescientos pesos, al que infiera una lesión que deje al ofendido cicatriz en la cara, perpetuamente notable.

Lo que se debe comprender por cara, es la parte que va de la frente a la extremidad del mentón y de una oreja a la otra.

El presupuesto del artículo 290, es que al sanar la lesión inferida en la cara deje huella para siempre y que ésta sea visible y notoria; son trascendentales los daños que se causan al ofendido por la deformación o huella en el rostro, ya que hacen suponer que su vida se desarrolla al margen de las reglas del buen comportamiento y por lo tanto pueden ser considerados indeseables en la sociedad.

El artículo 291 nos habla de las lesiones 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. Se le impondrá sanción de tres a cinco años de prisión y multa de trescientos a quinientos pesos, es decir estas lesiones consisten en la disminución, debilitamiento o perturbación permanente y no total de las funciones o miembros lesionados.

En cuanto a las lesiones que causan daño absoluto y permanente al que las recibe, nos habla el artículo 292, se impondrán de cinco a ocho años de prisión al que infiera una lesión de las que resulte una enfermedad segura o probablemente 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 enfermedad incorregible.

Se impondrán de seis a diez años de prisión al que infiera una lesión a consecuencia de la cual resulte incapacidad permanente para trabajar, enajenación mental, la pérdida de la vista o del habla o de las funciones sexuales.

Después de lo anterior, en cuanto a las lesiones y su clasificación, es conveniente aclarar como ya se ha expuesto al comienzo de este capítulo que los delitos que se cometen en materia de tránsito de vehículos, -- son considerados como delitos imprudenciales y así lo establece y sanciona nuestro Código Penal en su artículo 60, que en su parte primera dice: Los delitos de imprudencia se sancionarán con prisión de tres a cinco -- años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio.

En cuanto al breve estudio de la clasificación de las lesiones anteriormente realizado, debemos aclarar que las penas establecidas corresponden a los delitos de lesiones cometidos en forma intencional.

### C).- EL DELITO DE HOMICIDIO EN RELACION A ESTE ESTUDIO.

El delito de Homicidio en general: nos dice el maestro García Gaona que el homicidio, arrebató el primero y más preciado de los bienes que es la vida.

No puede cometerse delito típicamente ofensivo de la vida humana más grave contra un individuo que el homicidio. Se consideraba en las leyes dictadas para sancionar el homicidio que éste se integra escuetamente en el hecho de matar a otro, o como está establecido en el artículo 302 de -- nuestro Código Penal que nos dice: Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro.

La norma penal de homicidio, es pues, un delito de abstracta descrip

ción objetiva: Privar de la vida a un ser humano. Es necesario que se realice una verdadera acción lesiva del bien jurídico de la vida humana, (una conducta que según las concepciones culturales que predomine tanto en el contenido de la ley como en la de sus seres intérpretes), para que pueda ser encuadrada una conducta dentro de la expresada figura, o sea, una conducta que según las concepciones culturales que predominen tanto en el contenido de la ley como en la de sus seres intérpretes, pueden ser juzgados en el caso concreto y en sus diversas hipótesis penalistas: tentativa o consumación, dolo o culpa, como una acción de matar. (12).

En el Código Penal para el Distrito Federal, en vigencia, en su artículo 302 nos dice que debemos entender por homicidio y a la letra dice: Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro.

El Homicidio con motivo del tránsito de vehículo; como podemos observar en el principio de este inciso, nuestra ley punitiva en su artículo 302 trata del delito de homicidio y establece: Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro. En el artículo que le sigue nos establece las normas que deben seguirse para la aplicación de la sanción que corresponde al que infringe o quebranta el artículo anterior y nos dice que: No se tendrá como mortal una lesión, sino cuando se verifiquen las tres circunstancias siguientes:

- I.- Que la muerte se debe a las alteraciones causadas por las lesiones en el órgano u órganos interesados, alguna de sus consecuencias inmediatas o alguna complicación determinada por la misma lesión y que no puede combatirse, ya sea por ser incurable, ya por no tenerse al alcance los recursos necesarios;
- II.- Que la muerte del ofendido se verifique dentro de sesenta días, contados desde que fue lesionado;
- III.- Que si se encuentra el cadáver de occiso, declararen dos peritos después de hacer autopsia, cuando ésta sea necesaria, que la lesión fue mortal, sujetándose para ello a las reglas contenidas -

en este artículo, en los dos siguientes y en el Código de Procedimientos Penales.

Cuando el cadáver no se encuentre, por otro motivo no se haga la autopsia, bastará que los peritos, en vista de los datos que obren en la causa, declaren que la muerte fue resultado de las lesiones inferidas.

Por lo mencionado anteriormente se puede concluir, que el homicidio es el resultado de una lesión mortal. Después de este breve estudio del homicidio en general, nos referiremos a continuación al homicidio cometido en forma imprudencial.

En el artículo 8º de nuestro Código Penal vigente en su fracción segunda, trata de los delitos "no intencionales o de imprudencia" y dentro del campo de esta fracción quedan comprendidos los delitos derivados del tránsito de vehículos. En consecuencia de acuerdo a lo anterior, el individuo al conducir su automóvil puede cometer el delito de homicidio imprudencial el cual, no es sancionado por las reglas comunes para el homicidio, sino que tiene establecida una sanción especial, la cual está determinada en el artículo 60 del Código Penal la cual sí es aplicable.

Artículo 60.- Los delitos imprudenciales 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, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de servicio público federal o local, se causen 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 otros de la misma naturaleza. Igual pena se impondrá, cuando se trate de transporte de servicio escolar.

La calificación de la gravedad de la imprudencia queda al prudente -

arbitrio del juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52 y las especiales siguientes:

- I.- La mayor o menor facilidad de preveer y evitar el daño que resultó;
- II.- Si para ello bastaba una reflexión o atención ordinaria y conocimientos comunes en algún arte o ciencia;
- III.- Si el inculpado a delinquiró anteriormente en circunstancias semejantes;
- IV.- Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidado necesario;
- V.- El estado del equipo y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadoras, y en general, por conductores de vehículos, y;
- VI.- En caso de preterintención, el juez podrá reducir la pena hasta la cuarta parte de lo aplicable, si el delito fuera intencional.

Pasaremos a estudiar las diferentes circunstancias que se pueden apreciar, con fundamento en el citado artículo:

- a).- Se sancionará con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de derechos para manejar al autor de un homicidio imprudencial, sin importar de que se trate del conductor de un servicio público o privado.
- b).- Al que maneje un vehículo de servicio particular y cometa dos o más homicidios imprudenciales, le corresponderá la sanción del inciso anterior.
- c).- Se le impondrán de cinco a veinte años, además la destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otro

de la misma naturaleza, al personal que preste sus servicios a una empresa ferroviaria, o de servicio público, federal o local y que le sean imputables dos o más homicidios, causados a consecuencia de actos u omisiones imprudentes, calificados de graves

- d).- La sanción será de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de los derechos de manejar, al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria o de transporte de servicio público, federal o local, y que le sean imputables aquellos actos u omisiones imprudentes, las cuales sean consideradas y calificadas como graves, y se hallan cometido dos o más homicidios.

Nos dice el segundo párrafo del artículo antes mencionado: "La calificación de la gravedad de la imprudencia, queda al prudente arbitrio del juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52 y las especiales siguientes:

- I).- La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resultó.
- II).- Si para ello bastaba una reflexión o atención ordinaria y conocimientos comunes en algún arte o ciencia.
- III).- Si el inculpado a delinquir en circunstancias semejantes.
- IV).- Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidados necesarios.
- V).- El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadoras o en general, por conductores de vehículos.



#### D). EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

Este delito es cometido con frecuencia por los conductores de vehiculo de motor, y su reglamento legal lo encontramos comprendido en el Título Quinto, Capítulo Primero del Código Penal; las normas aplicables cuando el automovilista incurre en el citado delito, son el artículo 167 en sus fracciones II, VI, VII y el artículo 171 los cuales analizaremos a -- continuación:

Artículo 167.- Se impondrán de uno a cinco años de prisión y multa de quinientos a cincuenta mil pesos:

II.- Por el simple hecho de romper o separar alambre, alguna de las piezas de máquina, aparatos transformadores, postes o aisladores, empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz;

VI.- Al que interrumpiere la comunicación telegráfica o telefónica, alámbrica o inalámbrica o al servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica, destruyendo o deteriorando uno o más postes aisladores, el alambre, una máquina o aparatos de un telégrafo, de un teléfono de una instalación de producción, o de una línea de transmisión de energía eléctrica.

VII.- Al que destruya en todo o en parte, o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación, o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía

Ya se ha mencionado con anterioridad, que nuestro Código Penal, eleva a la categoría de delito la reincidencia en las faltas a los reglamentos de tránsito.

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

I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos, en los 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 corresponde si causa daño a las personas o a las cosas.

Establece nuestro Código Penal que para la configuración del delito de Ataques a las Vías de Comunicación, en cuanto a lo que se refiere la infracción II del artículo 167, que el conductor que circula con su vehículo de motor en estado de ebriedad, comete una violación a los reglamentos de tránsito, lo que nos da como resultado que el hecho de circular con un vehículo de motor en estado de ebriedad no constituye un delito, sino una infracción administrativa.

Nos es imposible aceptar que quien maneja en las condiciones antes manifestadas, no infrinja las disposiciones de tránsito, por lo que se opina que este delito se debería tipificar por la sola circunstancia de manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de droga enervantes, ya que este acontecimiento o acto representa un grave peligro a la seguridad de los derechos de toda una sociedad, y el cual sería una medida oportuna o adecuada para prevenir entre otros aspectos y siendo el más importante, la disminución de mortalidad tan trascendental en esta materia.

Al respecto tenemos la opinión del Licenciado Tomás Gallar V. quien nos dice: "El ebrio que maneja un vehículo, generalmente comete una infracción al reglamento de tránsito pues sus actos reflejos no son norma--

les y niega toda precaución, y las más de las veces, se une a esta conducta el causar graves daños y pérdidas de vidas, y agrega, es de lamentar - que la ley única y exclusivamente considera como sujetos de delito a los conductores de vehículos de motor que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, cometan alguna infracción a los reglamentos - de tránsito y circulación. Los conductores de bicicletas que manejan en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, son un peligro no menos para los valores tutelados" (23).

Al respecto la Procuraduría General de Justicia del Distrito y Territorios Federales, al analizar la problemática de la materia de estudio -- dictó una circular que a letra dice:

CIRCULAR 10/73.

"El Ministerio Público, representante legal de la sociedad, tiene entre sus funciones la de proteger la de quienes con su conducta, lesionen o ponen en peligro sus intereses o los individuos que la conforman. Por ello la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, tiene la obligación de adoptar, dentro de las causas legales, las medidas necesarias para proporcionar esa protección.

En tal virtud y toda vez que el conducir vehículos de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, propicia la comisión de actos que además de trastornar la tranquilidad y seguridad pública, también puede configurar ilícitos de orden penal, se ha considerado conveniente establecer un criterio definido respecto de la interpretación de las normas jurídicas que prevén hipótesis de la naturaleza apuntada.

De acuerdo con lo anteriormente transcrito, es importante señalar -- que la libertad causal a la que alude el artículo 271 del Código de --

(23) GALLART TOMAS, Delitos de Tránsito, Ed. La Fallette.

de Procedimientos Penales para el Distrito y Territorios Federales, única-  
mente es aplicado en delitos imprudenciales y que por lo tanto, no proce-  
de en aquellos delitos en los que se presume el dolo.

En consecuencia a lo que se refiere a la Libertad Causional, no es -  
operante con respecto al delito de Ataques a las Vías de Comunicación, a  
lo que se refiere el artículo 171, fracción II del Código Penal del Dis-  
trito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en mate-  
ria del Fuero Federal, ya que el acto u acción prevista por este precepto  
se presume dolosa; ya que cuando una persona decide conducir en estado de  
ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, como causa inicial del -  
resultado típico es una actividad deseada por el propio sujeto.

Se configura con los siguientes elementos el delito de Ataques a las  
Vías de Comunicación:

- 1.- Conducción de un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influ-  
jo de drogas enervantes.
- 2.- La comisión de alguna violación a los reglamentos de tránsito y  
circulación, independientemente de la que implica el manejar en  
estado de ebriedad o bajo el influjo de otras drogas.

La veracidad del elemento primero es decir, conducir un vehículo de  
motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, se --  
desprende de la confesión del presunto responsable, declaración de terce-  
ros (testigos), el dictamen del médico legista (perito), establecida en -  
la certificación correspondiente, el estado psicofísico del sujeto activo  
así como la fé ministerial de lo anterior e indicios que contribuyan al -  
hecho.

En cuanto a lo relacionado a la infracción al Reglamento de Tránsito  
en el Distrito Federal, en cuanto a lo de manejar en estado de ebriedad,-  
y siendo complementaria de la hipótesis legal, es indistintamente accredi-

tada como el documento público, el cual está constituido por la boleta de infracción que expide el agente de tránsito o por la boleta del juzgado - calificador, en que consta la falta realizada, declaración de testigos, - confesión del inculcado, dictamen de peritos o mediante otros elementos - idóneos, es decir aplicables al caso.

Estando de acuerdo con lo anteriormente expuesto, a partir de la fecha que se dictó la circular anteriormente escrita, los funcionarios de - las instituciones, realizarán sus funciones tomando en consideración los siguientes puntos:

- 1.- La Libertad Causional no procede al respecto del delito de Ataques a las Vías de Comunicación, atendiendo a lo establecido en la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales, en lo que respecta a materia del Fuero Común y aplicable a toda la República en materia del Fuero Federal.
- 2.- Se presumirá acreditada en los términos a que se refiere la presente circular la infracción penal de referencia.

Independientemente de la interpretación que en cada caso concreto -- realice la autoridad jurisdiccional, en cuanto se refiere al delito de -- Ataques a las Vías de Comunicación, la Procuraduría General de Justicia - del Distrito Federal, conciente de sus funciones, cree conveniente que el delito antes mencionado es presumible como intencional.

Toda vez que ya quedó establecido el delito de Ataques a las Vías de Comunicación, en el cual puede estar concurrido por el delito de lesiones y el delito de homicidio; y como ya ha quedado establecido en el indicia- do no podrá obtener la libertad causal.

Es conveniente establecer que el conductor de un vehículo de motor - en variadas ocasiones cometen delitos imprudenciales, dejando de prestar

auxilio a la persona que atropelló.

Por lo anterior expuesto, es necesario mencionar lo que nuestro Código Penal Vigente establece con respecto a esta figura delictiva, en su artículo 341 que a letra dice:

"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 accidente será castigado con la pena de uno a dos meses de prisión.

En relación con lo anterior, encontramos como antecedente el artículo 537 del Código Penal Español de 1928, que nos dice: "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 mató o lesionó por imprevisión, imprudencia o impericia, será castigado con pena de dos meses y un día a seis meses de prisión y multa de mil a diez mil pesetas, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriera por el homicidio o por las lesiones causadas".

De acuerdo a lo anterior, debemos entender que la asistencia se debe prestar o facilitar por el individuo responsable del delito o daño. Es decir, independientemente de que terceras personas auxilien al lesionado, ya que el sujeto responsable no le dió la asistencia necesaria, se le debe considerar responsable de abandono de persona, ya que de otro modo se concluiría o se llegaría a la conclusión de que no se deja en estado de abandono ya que tuvo asistencia por terceras personas, no obstante que el responsable del daño haya abandonado al lesionado. Ya que haría cuestionar lo siguiente: ¿Sería correcto admitir que la culpabilidad está en función de la ausencia de asistencia por parte de terceros y no por el abandono del sujeto responsable?

Con referencia al artículo 341, éste establece que el Deber Jurídico de prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien atropelló, se

puede exigir a cualquiera de los sujetos activos del ilícito, y no se puede admitir que por el hecho de que esta asistencia sea dada por terceras personas ajenas a las cuales no es exigible quedan aquellos sin responsabilidad alguna. En relación a esto tenemos lo que Evilio Tabio define, - cuando dice que lo hacemos: Con sobrada razón, agregando que "Sea cual - fuere la hipótesis de hechos que posiblemente ocurriera, lo cierto es que siempre que el conductor del vehículo no presta la debida atención al - - atropellado, incidirá en esta infracción penal: y "Dada la objetividad jurídica de este delito, entendemos que, aunque el individuo lesionado tenga inmediata asistencia y atención por la policía o por cualquier transeúnte, si el conductor del vehículo causante del daño huye y no atiende al - atropellado se causará el delito cuestionado".

Con respecto a lo anterior, han surgido una diversidad de criterios opuestos sustentados entre otros por el maestro Porte Petit y la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, quienes nos dicen:

Si por la hora en que se verifica el accidente automovilístico en -- que ocurrió, el infractor puede percaterse de la situación de desamparo - en que dejaba a su víctima, existe el abandono de persona, previsto y penado por nuestro Código Penal Vigente en el Distrito Federal, siendo indistinto, para los efectos del castigo que el victimado del delito haya - recibido o no una pronta asistencia. (24)

Para que exista el delito de Abandono de Persona, al que se refiere el artículo 341, es necesario que el ofendido quede en un verdadero y - - cierto estado de abandono, tomando en consideración el lugar, hora y demás circunstancias en que acontezcan los hechos, puesto que si el lugar es -- bastante transitado y a la hora de los hechos podían actuar los transeúntes en su auxilio.

(24) PORTE PETIT CANDAUDAP CELESTINO, Dogmática sobre los delitos contra la vida y la Salud Personal, Editorial Porrúa, S.A. Quinta Edición, - pág. 307 y 310.

Ahora bien, se ha dado un esbozo general en lo que se refiere al Delito de Daño en Propiedad Ajena, Homicidio, Lesiones y Ataques a las Vías de Comunicación que con motivo del tránsito de vehículos se puede ocasionar.

Por lo que considero necesario, realizar de una manera comparativa - con otros delitos similares, y con datos reales sobre estos delitos, nos daremos cuenta de la diferencia que existe, ya que el índice mayor es el que corresponde a nuestro delito materia de estudio.



## C O N C L U S I O N E S

PRIMERO.- El Delito es una causal que viola el precepto legal establecido.

SEGUNDO.- No debe establecerse en la parte general del Código Penal, el concepto de Delito, ya que en la parte especial se refiere a la clasificación de los delitos.

TERCERO.- El Delito es una unidad indisoluble, pero es conveniente - para comprenderlo, estudiarlo descomponiéndolo en elementos, para que así se comprenda el verdadero contenido del mismo. De aquí que el delito debe estudiarse de acuerdo a la: conducta, tipicidad, antijuricidad y culpabilidad.

CUARTO.- En cuanto a la conducta, ésta puede ser una acción u omisión; la tipicidad es la adecuación de una conducta concreta con la descripción legal establecida; la antijuricidad, es la violación del Bien Jurídico protegido por la norma penal y la culpabilidad es cuando se tiene el conocimiento y la voluntad, o se actúa negligentemente obteniendo un resultado lesivo.

QUINTO.- El Bien Jurídico tutelado en el delito de estudio, es el LIBRE TRANSITO, siempre y cuando no afecte intereses de tercero.

SEXTO.- La clasificación de los delitos únicamente debe atenderse a Dolosos: se tiene la voluntad y el conocimiento de producir un resultado lesivo; y Culposos: Cuando se obra sin intención y sin la negligencia debida causando un resultado dañoso y penado por la ley, entre éstos se encuentran los delitos con motivo del Tránsito de Vehículos sancionados - en el artículo 62 del Código Penal Vigente.

SEPTIMO.- Los factores que intervienen en los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos son:

- a).- Factores Humanos.
- b).- Factores Físicos externos, y
- c).- Factores mecánicos.

OCTAVO.- Las causas más comunes que intervienen en los accidentes de tránsito son:

- a).- La imprudencia y/o negligencia.
- b).- La falta de señalamientos e inadecuado funcionamiento de los mismos.
- c).- La inadecuada conservación y mantenimiento de las vías terrestres de comunicación.

NOVENO.- Los delitos más comunes cometidos con motivo del tránsito de vehículos son:

- a).- Daño en Propiedad Ajena.
- b).- Lesiones.
- c).- Homicidio y
- d).- Ataques a las Vías de Comunicación.

DECIMO.- Dada la importancia de los delitos de tránsito, se debe crear un apartado especial en el Código Penal Vigente, denominado: "DELITOS COMETIDOS POR CONDUCTORES DE VEHICULOS", ya que día a día aumenta el número de vehículos y a consecuencia de ello, también los accidentes de tránsito.

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

- 1.- CASTELLANOS FERNANDO, Lineamientos Elementales Derecho Penal, Ed. Porrúa, 9a. Ed., México 1975, Cap. XIII.
- 2.- DE P. MORENO ANTONIO, Derecho Penal Mexicano, Ed. Porrúa, México 1968, Cap. I.
- 3.- FERRI ENRIQUE, Principios de Derecho Criminal, Ed. Raus, S. A., 1a. Edición, Madrid 1933, Segunda Parte, Cap. II.
- 4.- GALLART TOMAS, Delitos de Tránsito, Ed. La Fallette, México 1977 Distrito Federal.
- 5.- GONZALEZ DE LA VEGA FRANCISCO, Derecho Penal, Tomo II, Ed. Porrúa, S. A. México 1945.
- 6.- CARRANCA FRANCISCO, Programa del Curso de Derecho Criminal, Parte General, Vol. I, Ed. Depalma Buenos Aires.
- 7.- GOMEZ EUSEBIO, Tratado de Derecho Penal, Tomo I, II y IV Argentina de Editores Soc. de Resp. Ltda. Buenos Aires 1939-1941.
- 8.- JIMENEZ HUERTA MATIANO, Derecho Penal Mexicano, Ed. Porrúa, S.A Tomo II, Primera Parte.
- 9.- PORTE PETIT CANDAUDAP CELESTINO, Dogmática sobre los Delitos -- contra la Vida y la Salud Personal, Ed. Porrúa, S. A., 5a. Ed.
- 10.- JUVENTINO V. CASTRO, El Ministerio Público en México, Ed. Porrúa S. A., 3a. Edición 1980, Cap. II.
- 11.- RIVERA SILVA MANUEL, El Procedimiento Penal, Ed. Porrúa, S. A. México 1978.
- 12.- OCTAVIO A. CRELLANO MIARCO, Manual de Criminología, Ed. Porrúa, S.A., Edición 1978.
- 13.- FERNANDEZ PEREZ RAMON, Elementos Básicos de Medicina Forense, - Ed. Sepaol, Edición 1977.
- 14.- ORILLAS BAS FERNANDO, Procedimiento Penal en México, Ed. Kratos Edición 1978.

- 15.- MORA G. NELSON, El Accidente Automovilístico, Ed. Temis, Bogotá 1975.
- 16.- GONZALEZ BUSTAMANTE JUAN J., Delitos de Tránsito, Ed. "10", - México Distrito Federal.
- 17.- Código Penal para el Distrito Federal.
- 18.- Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.
- 19.- Acuerdos y Circulares de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.