

12019
212



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ARAGON"

ANALISIS JURIDICO DEL DELITO DE
ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

JUAN ARAOZ MARTINEZ

San Juan de Aragón, Edo. de Méx.

1992

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**ANALISIS JURIDICO DEL DELITO DE ATAQUES
A LAS VIAS DE COMUNICACION**

Pág.

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO. ASPECTO HISTORICO DEL VEHICULO

I. EVOLUCION DEL VEHICULO EN EL MUNDO	2
a) El vehículo rudimentario	2
b) El vehículo de motor de vapor	4
c) El vehículo de motor de explosión	7
d) El vehículo de motor eléctrico	10
II. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL VEHICULO EN EUROPA	12
a) Francia	12
b) Inglaterra	13
c) Italia	15
d) Alemania	16
III. EL VEHICULO EN MEXICO	18
a) El vehículo en el México Prehispánico	18
b) El vehículo en el México Colonial	20
c) El vehículo en el México Independiente	21
d) El vehículo en el México Contemporáneo	23

**CAPITULO SEGUNDO. FUNDAMENTOS JURIDICOS DEL DELITO DE -
ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION**

I. LEGISLACION DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE CO- MUNICACION	32
a) Códigos Penales	32

	Pág.
1. Código Penal de 1871	33
2. Código Penal de 1929	35
3. Código Penal de 1931	37
4. Reforma de 1942 al artículo 171 del Código-Penal	39
5. Reforma de 1950 al artículo 171 del Código-Penal	40
6. Reforma de 1991 al artículo 171 del Código-Penal	43
b) Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal	44
II. CONCEPTOS GENERALES	
a) Concepto de Delito	48
b) Elementos del Delito	49
1. La Conducta y su Ausencia	50
2. La Tipicidad y Atipicidad	52
3. La Antijuricidad y Causas de Justificación	54
4. La Imputabilidad y Causas de Inimputabilidad	55
5. La Culpabilidad y Causas de Inculpabilidad	58
6. La Punibilidad y su Ausencia	61
c) Concepto de Pena, Sanción, Medida de Seguridad	62
d) Concepto de Peligro y Seguridad	65
e) Concepto de bien Jurídico	67
f) Concepto de Intención, Imprudencia y Preterintencionalidad	68
g) Concepto de Concurso de delitos	72
III. CONCEPTOS ESPECIFICOS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	74
a) Concepto de Alcohol	74
b) Concepto de Ebriedad	75
c) Concepto de Droga, Enervante	80
d) Concepto de Infracción	83
e) Concepto de Vehículo de Motor	86

	Pág.
IV. ANALISIS JURIDICO DEL CONCEPTO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	90
a) Concepto de Ataque	90
b) Concepto de Vía de Comunicación	91
c) Concepto de Ataques a las Vías de Comunicación	98
CAPITULO TERCERO. ANALISIS JURIDICO DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	
I. REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	102
a) La Denuncia	102
b) La Acusación	104
c) La Querrela	105
II. LA COMPETENCIA EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	106
a) Fuero Federal	110
b) Fuero Común	112
III. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	113
a) Manejar un vehículo de motor	114
b) Encontrarse el conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante	114
c) Cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación	111
IV. LA FRACCION II DEL ARTICULO 15 DEL CODIGO PENAL COMO EXCLUYENTE EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	116
V. EL CUERPO DEL DELITO, EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	118

	pág.
VI. PRESUNTA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	122
VII. LA LIBERTAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	124
a). Caución	127
b). Fianza	128
c). Arraigo Domiciliario	130
 CAPITULO CUARTO. JURISPRUDENCIAS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION	
a). Jurisprudencias que señalan los requisitos para que se dé el delito de Ataques a las Vías de Comunicación.	133
b). Jurisprudencias en relación al Estado de Ebriedad en el Delito de A.V.C.	135
c). Jurisprudencias relacionadas con la intención en el delito de A.V.C.	137
d). Jurisprudencias sobre el concurso de delitos en el delito de A.V.C.	139
e). Jurisprudencias en relación a la excluyente de responsabilidad en el delito de A.V.C.	142
f). Jurisprudencias relativas a la pena de suspensión para conducir en el delito de A.V.C.	145
 CONCLUSIONES	149
BIBLIOGRAFIA	151
HEMEROGRAFIA	154

INTRODUCCION

Actualmente el avanzado crecimiento de la población en -- nuestra metrópoli y los avances tecnológicos del vehículo, traen como consecuencia alteraciones a la vida social de la misma.

El automóvil, en la época actual y con el paso del tiempo ha venido a ser un instrumento de utilización cotidiana en diferentes actividades, tales como el transporte de pasajeros, y de artículos diversos, pero a su vez trae como consecuencia problemas de contaminación ambiental, y la comisión de delitos tales como daños a -- la propiedad, lesiones, homicidios y ataques a las vfas de comunicación, lo cual es producto de la sobrepoblación que existe y la in--conciencia de los conductores.

El tema central del presente trabajo consiste en el estudio del delito de ataques a las vfas de comunicación, que es producto del trá sito de vehículos, mismo que se encuentra tipificado en el artículo 171 del Código Penal del fuero común.

Consideramos que la importancia del análisis de este tema, radica primordialmente en el constante aumento de accidentes -- ocasionados por tránsito de vehículos, producidos por conductores -- que se encuentran en estado de ebriedad y la mala reglamentación -- que existe de este delito en la Ley Sustantiva Penal, ya que no se -- adecúa a la realidad social que se vive en el Distrito Federal.

CAPÍTULO PRIMERO

ASPECTOS HISTORICOS DEL VEHICULO

I. EVOLUCION DEL VEHICULO EN EL MUNDO

- a). El vehfculo rudimentario
- b). El vehfculo de motor de vapor
- c). El vehfculo de motor de explosi3n
- d). El vehfculo de motor el3ctrico

II. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL VEHICULO EN EUROPA

- a). Francia
- b). Inglaterra
- c). Italia
- d). Alemania

III. EL VEHICULO EN EL MEXICO PREHISPANICO

- a). El vehfculo en el M3xico Colonial
- b). El vehfculo en el M3xico Independiente
- c). El vehfculo en el M3xico Contempor3neo.

I. EVOLUCIÓN DEL VEHÍCULO EN EL MUNDO

Para iniciar el desarrollo del presente trabajo, analizaremos las diferentes etapas por las que ha pasado el vehículo de motor durante el transcurso del tiempo.

a). EL VEHICULO RUDIMENTARIO

Científicamente ha sido imposible asentar una base sólida en cuanto a la aparición del carro, lo cual, posteriormente se presenta a la par con la evolución de la humanidad.

Por tales motivos llegamos a pensar que inicialmente se conoció a la RUEDA, pero hasta la fecha no se sabe ciertamente, - cuando aparece el automóvil, lo que podemos mencionar es que "... Las primeras ruedas fueron naturales, macizas y formaban un cuerpo único con el eje, a las ruedas se les añadían radios posteriormente, cuando se aprende a trabajar los metales. Entonces el círculo se fabricará por separado, bien por fusión, bien por percusión; el eje fijo, estará compuesto en su parte puntal de una espiga para el cubo, que girando sobre la espiga y la porción central de la rueda, - se unirá al extremo de ésta, con palos de igual longitud, llamados radios."¹

Con este hecho se revoluciona la vida cotidiana de las ciudades de aquél entonces, ya que empezaron a crear cajones o escaleras de carro para llevar arrastrando cosas de gran peso, mismas-

1. VERGARA, "Historia del Auto". Edt. La Sorigente. Italia 1960, pág.9.

que se conocían con el nombre de narrias.

Algunos estudiosos señalan que el carro data desde hace 6000 años; otros de 3500 años, pero del que se tienen noticias por vez primera, es del carro primitivo, que a razón de los lineamientos de los descubrimientos, que se han llevado a cabo, cuenta la historia, que se han hallado en las excavaciones de Mesopotamia, muestras de carro de cuatro ruedas que están fechadas de 3000-2500-años A.C.

Desde luego que en el transcurso de la historia los carros fueron evolucionando por las innovaciones que aplicaba cada tribu, pueblos y ciudades en sus respectivos lugares de origen. Sabemos con seguridad, conforme a los testimonios arqueológicos que "Los asirios poseían carros reales y de guerra contruidos con ricos materiales; también los egipcios, aunque éstos fueron más variados, se han encontrado muestras de carro que eran muy pesados y que seguramente eran movidos por bueyes, caballos y obvio por esclavos."²

De esta manera comprendemos que los primeros carros que aparecieron se destinaban para el uso del campo inicialmente; posteriormente se fueron innovando y conforme pasaba el tiempo el carro era cada vez más útil, ya que se destinó para el transporte de pasajeros, pero donde tuvo gran trascendencia fue en las guerras que se desataban en aquellas épocas, de esta manera el carro fue adquiriendo mayor utilidad y por ello el interés de cada ciudad de inyectar-

2. *Ibidem*, pág. 10.

le su toque en el acabado haciéndolo de esta manera más singulares-ya que cada vez eran más lujosos, elegantes y distinguidos. Uno de los países que destacó precisamente por la creación de tan elegantes carros fue Italia, precursor de la industria en la innovación del carro; después fué Francia, Inglaterra, quienes ya utilizaban el carro como medio de transporte, al igual que en otras áreas como en la agricultura, en la industria, etc.

"En 1625 se pusieron en servicio las primeras 20 carrozas, destinadas al público, las cuales se dedicaban a hacer todo un recorrido por las diferentes posadas de Londres."³

Hasta aquí, enmarcaríamos al vehículo rudimentario, ya -- que hasta este momento cobra su auge por los muebles elaborados cada vez más cómodos y desde luego, tirados por animales como caballos, bueyes o mulas (tracción animal). A partir de aquí, el hombre va a buscar una nueva forma de tracción, dando inicio a las investigaciones para crear una máquina productora de energía, llegando así a las máquinas de vapor.

b). EL VEHICULO DE MOTOR DE VAPOR

Muchos fueron los personajes que buscaron una forma de -- crear un artefacto que produjera energía.

"Por lo demás, la fuerza de vapor, es conocida desde los mismos principios de la ciencia. Las primeras noticias datan del --

3. Escamilla Serrano, Rafael. "Enciclopedia práctica del automóvil." Edt. Aran Tomo I. España 1985. pág. 57.

siglo II a.C., ya entonces el famoso sabio matemático y físico griego Herón de Alejandría hablan de la Eleopila de bola de Eolo."⁴

Este aparato que producía fuerza de vapor, se presume ya era conocido en la antigüedad por los egipcios, pero también se tiene conocimiento que los griegos y romanos lo utilizaban para su diversión.

Como podemos apreciar, en el transcurso del tiempo fueron varios los precursores los que trataron de idear el artefacto que pudiera ser utilizado como una fuerza motriz, para los inventores como son John Williams y el Marqués de Worcester, hasta el mismo -- Isaac Newton, durante el período comprendido en el siglo XVIII, en intereses comunes trataron de idear un componente que funcionara -- con la única fuerza de vapor.

Sin embargo, la historia narra que el inglés Tomas Savery tuvo una visión clara y útil de cómo aprovechar la fuerza de vapor, ya que "...en 1698 cuando construyó la primera máquina de vapor que se hizo seguir para achicar agua del interior de las minas, fue la primera máquina que por fin, tenía un uso práctico y donde efectivamente se lograba aprovechar la fuerza motriz de vapor."⁵

Es claro que aquí ya teníamos una máquina de vapor que tenía un uso útil y que si bien no tuvo la utilidad esperada, si dejó las bases para la creación de una máquina con mayor eficacia y que dejaría los cimientos para que posteriormente Tomas Newcomen, paten

4. Ibidem, pág. 23.

5. Miguel de Castro, Vicente y otros. "Historia del Automóvil". Edt. Ediciones CEACSA. Barcelona, España 1967. págs. 32-33.

tara su máquina de vapor, misma que José Cugnot utilizaría más tarde en su carromato, como motor, así también lo haría James Watt en su máquina de doble efecto, la cual por ende sería una máquina de mejores resultados, con mayores rendimientos debido a su doble efecto y quien redujo de una manera considerable la cantidad de agua -- que gastaba la máquina de Newcomen.

"Watt inventaría la máquina de doble efecto. El vapor, - después de accionar el émbolo, pasara a una cámara donde se volverá a convertir en agua, para pasar de nuevo a la caldera y convertirse en vapor."⁶

Con este nuevo sistema, la máquina aumenta su rendimiento extraordinariamente, la cual trae consigo que trabaje independiente- mente, además de que no agotaba el agua como ocurría con la máquina de Newcomen, usada por Cugnot. Con la fusión de conocimientos de - la máquina de vapor que tenía Tomas Newcomen y con la aplicación de sus conocimientos, José Cugnot, crea el carromato, lo cual dió como resultado el nacimiento al primer vehículo en la historia que funcionaba por la fuerza de vapor.

Por otro lado nos referiremos a la gran colaboración de - James Watt, ya que con la creación de su máquina de vapor de doble- efecto la cual tenía un mayor rendimiento, fué la base para que Ricardo Trevithick construyera su máquina de vapor, haciéndola más re- ducida y con mayores resultados.

"El nuevo locomóvil de Travithick se lanza a un viaje, to

6. Ibidem, pág. 35.

talmente inédito, tomando como itinerario desde Leather Lane a Pad-dintong, desde Islintong y su regreso; el recorrido del automóvil - de 1803 recorrió un total de 160 km. es decir, lo que los ingleses- contaron y aún cuentan como 100 millas, lo que resultaba extraordinario."7

De esta manera Trevithick es el primero en la historia -- que puso a funcionar un automóvil, mismo que fue denominado locomóvil, sin embargo y debido a su gran peso y a la escasez de caminos- adecuados para que pudiera desplazarse libremente, éste originaba - grandes atascamientos en los caminos y averías en su estructura, lo que hizo pensar a Ricardo Trevithick en la creación de un camino especial para que pudiera transitar libremente su automóvil.

"Trevithick idea las vías de tránsito y el 13 de febrero- de 1804, después de haber preparado un tendido de 14.5 kilómetros,- cargó una de sus máquinas con ruedas que arrastraban a su vez cinco vagones cargados con un total de 10 toneladas de hierro y 70 hom- - bres y en poco más de 4 horas realizó este recorrido."8

Así Ricardo Trevithick es reconocido como el padre de la- locomotora, ocupando un lugar en la historia del automovilismo.

c). EL VEHICULO DE MOTOR DE EXPLOSION

Al igual que el vehículo de vapor, éste también tiene va- rios precursores, que en conjunto lograron darle vida al automóvil-

7. Ibidem, pág. 46.

8. Ibidem, pág. 16.

que funcionase mediante un motor de explosión.

Uno de los primeros hombres que tuvo gran importancia en este invento fue Eugenio Barsanti quien en compañía de Carlos Felice Matteucci idearon un motor que contara con un mecanismo que permitiera la entrada del gas nuevo y la salida del mismo gas consumido.

"El nuevo motor constaba de dos cilindros contrapuestos - con la cámara de explosión en el centro, es decir, un motor que - bien puede considerarse como el precursor del que después se haría famoso motor de émbolos opuestos Junkers."⁹

Con este nuevo sistema Barsanti trataba de suavizar los efectos de la explosión. De esta forma Barsanti y Matteucci dejaron las bases del motor de explosión y sobre el cual trabajarían los nuevos inventores tales como Juan José Esteban Lenoir, Nicolás Augusto Otto y muchos más que con sus conocimientos creaban sus propios motores, haciéndolos cada vez más perfectos. Entre ellos mencionaremos a Nicolás Augusto Otto por su gran aportación al motor de explosión.

"Otto se dió cuenta de la importancia de este descubrimiento. Por de pronto lo fundamental era conseguir un sistema para comprimir, antes de producir la chispa, el gas que había de llenar la cámara. Esto fue lo que le indujo a pensar, para que el motor pudiera funcionar correctamente necesitaba, en primer lugar, un -

9. Ibidem, pág. 68.

tiempo dedicado a la entrada de gas en el interior de la cámara; -- otro tiempo para que se efectuara la compresión del mismo; a continuación otro nuevo tiempo durante el cual saltara la chispa y se -- produjera el trabajo; finalmente el último tiempo que consistiera -- en el escape o evacuación de gas quemado. Teóricamente Otto acababa de inventar el motor de cuatro tiempos."¹⁰

De esta manera nos damos cuenta de que Otto perfeccionó -- el sistema ideado por Barsani, haciéndolo más potente en la combustión, superando de esta manera el funcionamiento en el ciclo de cuatro tiempos aplicado a sus motores, esto hizo que la historia le -- atribuyera "CICLO DE OTTO" y no por que realmente fuera el inventor, con ello los motores contaban con más potencia y un mayor rendimiento, por lo cual Otto pasa a ocupar un lugar en la historia del auto móvil.

Hasta aquí el motor de explosión ya se encuentra físicamente, aunque no perfecto, y los siguientes precursores lo único -- que les corresponde hacer es perfeccionar esta máquina hasta lograr el objetivo. Este personaje es Teófilo Daimler, alemán nacido en -- Schorndorf 1834, quien había construido motores con buenos resultados, pero su inquietud era la fabricación de un nuevo motor que fue ra más eficaz, de menor tamaño que los motores que había fabricado. "...el mes de enero de 1884 se pone en contacto de nuevo con el fundidor Kuvtz, esta vez para lograr un motor todavía más pequeño que los anteriores y del que esperaba obtener mejores resultados. Tie-

10. Ibidem, pág. 83.

ne las siguientes características: funcionará con gasolina y además no tendrá el cilindro horizontal, como sus motores anteriores, sino que esta vez será vertical. De esta manera creó el tipo básico del motor para vehículos."¹¹

Teófilo Daimler, instaló su nuevo motor a un carruaje de cuatro ruedas, su intención no era ni mucho menos que aquel carruaje fuera arrastrado por ninguna tracción animal, contrariamente a la forma como había sido construido, sino que esta vez se harían -- las cosas distintas, puesto que sería un avance en la tecnología -- del automóvil, al usar las cuatro ruedas y un motor de explosión. -- Finalmente y para "...el otoño de 1886 quedó listo el primer automóvil de Daimler que venía a ser el primer automóvil del mundo."¹²

El automóvil ha encontrado por fin, después de más de un siglo, su verdadero perfil y con ello Daimler viene a ocupar un lugar en la historia y es considerado por ésta como el padre del auto móvil.

A partir de este momento, otros precursores nacen, los -- cuales fabrican sus propios automóviles y quienes aportan sus técnicas y a su vez lo irán perfeccionando hasta lograr hacer del automóvil un verdadero artefacto de lujo y elegante, con ello crea una -- gran industria a nivel mundial.

d) EL VEHICULO DE MOTOR ELECTRICO

En cuanto a la historia del vehículo con motor eléctrico-

11. Escamilla Serrano. Op. Cit., pág. 15

12. Ibidem, pag. 16.

es muy breve, pues ya existían para ese entonces los automóviles - del vapor y de explosión, sin embargo, no faltó quien ideara una -- nueva técnica, consistente en generar energía y poder aplicarla al funcionamiento de un vehículo. Gastón Plante fué quien inventó el acumulador electrónico, sin embargo, nos dice la historia que fué - "Camilo Faure quien en 1880 introdujo algunos perfeccionamientos en el acumulador de Gastón y lo montó de modo que pudiera aplicarse a cualquier tipo de carruaje."¹³

Otros muchos precursores dieron su aportación, tal es el caso del ingeniero Trouvé quien en 1881 construyó un triciclo que - contaba con dos motores electrónicos que alimentaban una batería de acumuladores. El vehículo de motor eléctrico se perfeccionó para - el año de 1899 y logró alcanzar la velocidad máxima de 100 kilóme-- tros por hora. Sin embargo aún no podía competir con los de gasoli na, ya que sus acumuladores eran muy pesados y ocasionaban más des-- gaste en la energía de sus baterías, causando en ellas un agotamien-- to rápido.

Los vehículos de motor eléctrico no tuvieron mucho éxito, lo que hizo que desaparecieran y sus acumuladores fueran empleados-- para otros usos. Con esto las bases quedaron asentadas y una nueva técnica había surgido y que hoy en día después de un siglo aproxima damente no se ha podido desarrollar, pero si fijaran su interés en-- el desarrollo y perfeccionamiento de esta técnica, los frutos sal-- drían a relucir, principalmente en las ciudades en donde hay enor--

13. Ibidem, pág. 18.

mes índices de contaminación del medio ambiente, ya que si los - - vehículos que circulan a diario por las calles de esta ciudad fueran automóviles eléctricos, otra cosa sería y otra aire se respiraría.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL VEHÍCULO EN EUROPA

a) FRANCIA

Según nos narra la historia, fué Francia, el lugar donde se dió la primera noticia de un vehículo que funcionaba a través de una fuerza distinta a la animal o humana, siendo la fuerza que originaba la presión de vapor. Este acontecimiento ocurre en París -- Francia en 1769, por obra del militar e ingeniero leonés, Nicolás - Cugnot, se trata del vehículo denominado Cabriot y se componía de - una tosca caldera con un pucherón anterior, transportado por una -- rueda motriz, en la parte delantera del vehículo había un mecanismo de gufa y el volante con un eje, la parte posterior se componía de dos ruedas de sostén; podía alcanzar una velocidad moderada de 9.5-kms/hora. El vehículo de Cugnot no tuvo mucha trascendencia ya que al cuarto de hora de funcionar, se terminaba rápidamente la presión de la caldera y habría que alimentar el fuego para que nuevamente - se iniciara la condensación y además era muy poco manejable debido a su sistema de gufa. Sin embargo Cugnot deja las bases para que - otros precursores utilizaran sus métodos y sus técnicas para la - - construcción de un vehículo que fuera cada vez mejor. Posteriormente en 1832 John Christian Dietz construyó un remolque que denominó

"REMOLQUE DIETZ", que arrastraba varios vagones, sin embargo aquí - no termina todo, ya que el interés y el entusiasmo de los franceses por no quedarse atrás en el avance de la tecnología del vehículo en comparación con otros países, lo cual tiene como consecuencia que - continúe desarrollando sus técnicas, entre otros muchos tenemos a:

"León Serpollet, ingeniero francés (1859-1907), construyó en colaboración un vehículo con caldera de Serpollet se componía de una especie de serpentina o tubo que giraba muchas veces sobre sí mismo, formando con cañerías especiales de níquel de sección elíptica, recorridas por el agua y rodeadas de los gases de la combustión, en las que la vaporización se producía inmediatamente."¹⁴

En cuanto al primer motor de combustión interna su creador fue el ingeniero francés Juan José Esteban Lenoir en 1860, al cual aplicaba gas de alumbrado como combustible. Dos años después, su colega y compatriota Alphonse Beau de Rochas, estableció los principios del motor cíclico de cuatro tiempos. Con el perfeccionamiento del motor, surgen los primeros vehículos franceses y con ello se crean una gran industria automotriz, habiendo destacado en esta área Francia, quien luchó por no quedarse atrás en su tecnología con relación a otros países europeos, en especial Inglaterra.

b) INGLATERRA

Es Inglaterra considerada la cuna de grandes acontecimientos en el correr de la historia, debido a su riqueza de comercian-

14. López Cortezo, Pedro y otros. "Nueva Enciclopedia Temática". Edit. Cumbre, S. A. T. VI Méx. 1984, pág. 404.

tes adinerados, flotas mercantes, su gran mercado y las materias primas como hierro y carbón procedentes de sus colonias en América y Asia, lo cual trae como consecuencia el inicio de la Revolución Industrial, ya que todo ello dió como origen a la conjugación y al perfeccionamiento de técnicas referentes a la agricultura y a la industria.

Así, tenemos a Ricardo Trevithick quien con su talento creó una locomotora de vapor (1803); y construyó un tendido de rieles de aproximadamente 14.5 kilómetros sobre los cuales transitaban sus locomotoras, habiendo realizado este recorrido a una velocidad de 8 kilómetros por hora en febrero de 1804.

Con esta primer locomotora en la historia, Inglaterra se hace notar en el mundo una vez más, asimismo crea un avance en la economía de Inglaterra. Por otro lado la técnica de Trevithick es aplicada por otros inventores ingleses quienes ayudan también a la economía e la misma, entre ellos tenemos a Isambard Kindom Brunel, quien habría de utilizar la técnica de Trevithick para la construcción de sus barcos.

"Isambard Kindom Brunel se dedicaba a construir puentes ferroviarios, construyó 3 barcos de vapor de avanzada El Great Western que viajaba por el trasatlántico; el Great Britan el primer barco de hierro y el primero en usar hélice en el mar y por último el Great Eastern de una extensa longitud y con capacidad para 400 pasajeros, es decir más grande que el de Queen Elizabeth, el barco-

más grande de nuestros días."¹⁵

De esta manera nos damos cuenta del gran avance tecnológico con que cuenta Inglaterra, tanto a nivel ferroviario como naval, y con ello su aportación en la historia del automovilismo, en cuanto a que creó la locomotora.

c) ITALIA

La presencia de Italia no se hizo esperar en la industria del motor, así en 1896 aparece el primer automóvil verdaderamente eficaz, fabricado por Michell Londo en un proyecto de Martina y Steffenini. Aunque este país no destacó en la invención del vehículo, debido a su retraso, si aprovechó la tecnología automotriz, creando en 1897 la primera fábrica de autos "La Isotta-Fraschini." y el 16 de julio del mismo año, uno de los pioneros del automovilismo italiano, el conde Biscaretti di Ruffia presenta el primer coche Fiat con motor horizontal de dos cilindros y tres marchas. Años más tarde se multiplican las fábricas italianas en Turín, Milán, Brescia y otras ciudades como Italia, Ceirano y Ansaldo.

"La fábrica LANCIA nació en Turín en 1907 por iniciativa de un célebre conductor que había triunfado en muchas carreras, Vincenzo Lancia, y su camino fue muy importante que su nombre está entre las marcas italianas y mundiales más importantes."¹⁶

15. Burchell, Samuel C. "La edad del Progreso". Edt. Time Life International E.U.A. 1973. Traducción por Bárcena Agustín, pág. 52.

16. Escamilla Serrano, Rafael. Op. Cit., pág.25.

Sus años de piloto permitieron a Lancia desarrollar su afición y sobresalir, tal es el caso de que en 1906 en compañía de Fogolín forma la compañía Lancia con sede en Turín, así apareció el primer auto Lancia en 1907. Para 1908 se construyó el modelo Alfa con motor de 6 cilindros y 3.815 cm². La fábrica Lancia obtuvo gran popularidad al exhibir sus modelos Gama 1909, Delta 1910, Epsilon 1911 y Eta 1912, los cuales contaban con un motor de cuatro cilindros resultando cada vez más económicos.

Posteriormente en 1914 los promotores del grupo Alfa se unen con Nicolás Romero en sociedad, para constituir la nueva compañía Alfa-Romero y quienes construirán automóviles más dinámicos, cómodos y de una línea deportiva.

Por otro lado, la fábrica italiana Torino (FIAT) nace el 11 de julio de 1899 por iniciativa de Giovanni Anquelli, quien para 1905 fabrica el Fiat 100 H.P., un modelo de carreras de 4 cilindros. Desde su comienzo la Fiat desarrolló una intensa actividad deportiva, creando modelos con una máquina potente y revolucionada, logrando destacar en los primeros lugares de las carreras automovilísticas. De esta manera Italia se hace notar en el mundo del automovilismo por la construcción de sus unidades que contaban con una tecnología cada vez superior y por sus participaciones en las carreras de autos, llegando a ocupar de esta manera un lugar en la historia del Automóvil.

d) ALEMANIA

Los alemanes destacaron enormemente en la historia del au

tomovilismo, ya que supieron perfeccionar los mecanismos de otros - personajes y emplearon sus técnicas las cuales de una forma los hicieron destacar, entre ellos tenemos a Nicolás Augusto Otto quien perfeccionó el motor de Juan José Esteban Lenoir, y creó su motor - que funcionaba sobre el principio de los cuatro tiempos. Asimismo- tenemos a Teófilo Daimler, este personaje trabajó mucho tiempo al - lado de Otto, y quien perfeccionó su motor, superándolo en todos -- los sentidos, tanto en eficacia, tamaño y potencia y el cual adaptó a un carruaje de cuatro ruedas obteniendo resultados satisfactorios, creando de esta manera el primer automóvil en la historia.

Otro de los pilares de la construcción del automóvil fue- Carlos Benz, quien inicialmente aplicó su motor a un triciclo, y -- quien posteriormente montaría su fábrica en Mannheim.

"Si bien en el aspecto científico las investigaciones de- Daimler y de Benz siguieron caminos paralelos hasta la muerte de -- Daimler y convergentes a partir de entonces hasta que llegaron a fu sionarse creando una de las empresas más importantes fábricas de au tomóviles del mundo, la Daimler-Benz."¹⁷

Apreciándose que esta fábrica construyó los mejores auto- móviles alemanes y los cuales eran los más cotizados por su poten- cia, calidad y elegancia, que hoy en día son conocidos mundialmente bajo el nombre de una nueva marca, "Mercedes-Benz."

17. Miguel de Castro, Vicente. Op. Cit., pág. 120.

III. EL VEHÍCULO EN MÉXICO

a) EL VEHICULO EN EL MEXICO PREHISPANICO

Los primeros hombres que llegaron a tierras americanas - procedían del Continente Asiático, cruzando el estrecho de Bering, - según cuenta la historia que estos primeros hombres se dedicaban a la recolección, caza y tallaban huesos para fabricar sus armas, pero aún no conocían la rueda.

Para poder asentar la aparición de la rueda en tierras -- americanas, nos auxiliaremos a lo asentado por los investigadores - González Blackaller y Guevara Ramirez en su obra Historia de México, en donde marcan las diferentes etapas de los primeros hombres - americanos, en base a los acontecimientos culturales, para quedar - de la siguiente manera:

1. Horizonte Prehistórico. (11 000 a 5000 años a.C.). - Diez mil años antes de Cristo, nuestro país ya se encontraba habitado por cazadores nómadas. Tal afirmación se desprende de la infinidad de restos líticos correspondientes a ellos, encontrados por todo nuestro territorio (México).

2. Horizonte Arcaico. Entre los 5000 y los 1800 años a. C. vivieron los grupos que iniciaron la agricultura y la cerámica, levantaron pequeñas aldeas permanentes y tuvieron una incipiente organización social.

3. Horizonte Preclásico. Entre 1800 y 100 años a.C. se extendió por toda Mesoamérica desde la Huasteca hasta el Salvador.-

Características de este horizonte: Agricultura, cerámica, ceremonial religioso y esculturas de piedra.

4. Horizonte Clásico. De 100 a. de J.C. a 850 D.C. tiene lugar el florecimiento de las sociedades urbanas, iniciándose en Mesoamérica las grandes civilizaciones teocráticas. Se logran también importantes progresos tecnológicos: las figurillas de barro empezaron a ser hechas en molde; se usaron rodillos para mover grandes pesos y se conoció la rueda (en Pánuco) aunque no su uso práctico; se elaboró cerámica para el comercio y éste se extendió por casi toda Mesoamérica, formándose los primeros grupos de mercaderes.

5. Horizonte Postclásico. De 850 a 250 D.C. las sociedades teocráticas se convierten en militaristas y junto con la meturgía, el arco, la flecha y aparecen las primeras fuentes históricas de México.

6. Horizonte Histórico. De 1250 a 1521 D.J. las sociedades militaristas como consecuencia de la conquista y tributaciones forman verdaderos Estados, que se desintegran al ser conquistados por los españoles.¹⁸

De lo anterior, nos damos cuenta que en el Horizonte Clásico (100 A.C. al 850 D.C.) es cuando ya se hace uso del rodillo como una forma de mover objetos de gran peso. Por lo que no se pudo hacer mayor uso de la rueda, ya que aún no se contaba con animales de tiro domesticados, y por otro lado el interés de las tribus por-

18. González Blackaller y Guevara Ramírez. "Historia de México". Edt. Herrero, S. A. Méx. 1974, pág. 14.

desarrollar nuevas estrategias militares fue lo que ocasionó que la rueda no tuviera mucha trascendencia.

b). EL VEHICULO EN EL MEXICO COLONIAL

En esta época o período, México se vió bastante beneficiado con la llegada de los españoles, ya que éstos trajeron ganado vacuno, caballadas, carros de tiro, ayudaron en gran parte al desarrollo de la agricultura, la minería, industria y a la ganadería. Sin embargo el transporte no se ve beneficiado, cuando menos en los primeros años.

"Para trasladarse de un lugar a otro, los habitantes de la colonia utilizaron los coches y los caballos o las mulas y para la conducción de mercancías u otros objetos emplearon las mulas y los carros o carretas."¹⁹

También los burros fueron utilizados para el transporte, utilizado principalmente por los nativos de la Tenochtitlán. Al igual con la llegada de los españoles se crearon caminos, ya que al principio de su llegada no había carreteras y únicamente existían a lo que hoy en día podría entenderse como brechas o sendas, que se encontraban principalmente en los alrededores de las ciudades.

De esta manera y para el desarrollo de la Tenochtitlán, se fueron creando nuevos caminos y carreteras, de las cuales, cuatro de estas carreteras sobresalen, debido a su importancia mercan-

19. Jiménez Moreno, Wigberto y otros. "Compendio de Historia de México" Edt. ECLALSA Constitución 18, Méx. 1966. Pág. 232.

te, siendo las siguientes: Veracruz-México por Jalapa y Orizaba; - Acapulco-México; México-Oaxaca-Guatemala y el llamado, tierra adentro, que iba de México a Chihuahua, pasando por Durango y del que - salían ramales hacia Valladolid, Guadalajara y Monterrey.

"Sólo al final de la colonia se inició la construcción de un buen camino carretero a Veracruz, que fue concluido en 1808."²⁰

De lo anterior, se aprecia que los primeros carros y carretas en el México Colonial surgen con la llegada de los españoles, así como la construcción de los primeros caminos, que se crean de acuerdo a su importancia mercante. De esta manera apreciamos que los nativos como colonos se desplazan sobre los carros que eran tirados por animales y de esta forma se empieza a ver una actividad de tipo mercante cada vez mayor debido a que ya se cuenta con un me dio de transporte y nuevas vías de comunicación. Hasta aquí concluimos con lo referente al México Colonial, donde pensamos que su principal aportación en lo referente al automóvil fué la entrada de carros de tiro.

c). EL VEHICULO EN EL MEXICO INDEPENDIENTE

Como consecuencia de la Independencia de México, 1810 se hizo notorio un retraso en todos los niveles, lo que ocasionó grandes dificultades para el desarrollo propio de la nación. Sin embar go a pesar de las dificultades que había, la industria no paró, - principalmente la textil, también en las comunicaciones el progreso

20. Ibidem, pág. 233.

se hizo notorio, aunque muy pequeño, aumentó el número de caminos y mejoró el servicio de diligencias. En el área ferroviaria también se hizo notar, ya que en 1857 se contaba con 80 kms. de vía en el proyecto México-Veracruz. En 1849 se introduce el telégrafo, lográndose así en el año de 1853 una comunicación por este medio entre México-Napaluca y México-Guanajuato, todos estos acontecimientos se fueron presentando en los principios de la Independencia, cuando Juárez fungía como presidente y se le reconoció la construcción del ferrocarril que comunicaba al puerto de Veracruz con México, al igual que otras vías férreas que no llegaron a concluirse, por lo tanto carecen de importancia, pero si ayudaron a que cada vez se ampliara la red ferroviaria.

"La construcción de una amplísima red ferroviaria fue el mayor logro de los gobiernos de Díaz y Manuel González los 617 kilómetros de vías férreas que el país tenía en 1876 se acercaban a 25 000 en 1910."²¹

Hasta este momento, podría decirse que en México no había sido inventado ningún vehículo, pues en el período prehispánico, como lo hemos visto, no existía ningún tipo de vehículo, en el Colonial, los vehículos que se conocían habían sido traídos por los españoles, y lo mismo ocurre en el México Independiente con el ferrocarril. La reportera Martha Figueroa en un artículo que publica, nos refiere lo siguiente:

"1896. El norteamericano Alexander Byron Mohler, construy

21. Ibidem pág. 443.

yó el primer automóvil en México: un buggy de motor ligero, carburador y diversas válvulas inventadas por él."²²

Por lo anterior, se puede apreciar como primer antecedente en la historia del automovilismo nacional, este acontecimiento, con lo cual se da por terminado el período independiente y como se aprecia, su principal aportación en la entrada del primer vehículo de motor.

d). EL VEHICULO EN EL MEXICO CONTEMPORANEO

A principios del presente siglo, aproximadamente por el año de 1908 aparecen varios automóviles en México, los cuales eran de procedencia europea principalmente de Francia. Asimismo para el año de 1912 ya se encontraban en el país varias compañías que vendían los automóviles traídos del extranjero completamente armados y listos para usar, entre otras compañías mencionaremos algunas, las cuales ocuparon las calles de Bucareli y calles aledañas:

"La Benz Relámpago" la cual presentaba sus modelos Touring de 30 H.P. y 7 asientos: Limousine de 20 H.P. 4 asientos.

"La Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos." ubicada en la 4a. calle de Humboldt número 44 en México Distrito Federal, presentando su modelo Cadillac 1913 con un costo de \$ 6 000.00 pesos.

"La Renault Freres", ubicada en las calles de Avenida Juárez

22. Revista de Revistas, Semanario de Excelsior No. 4055, publicado el 16-Oct-1987, pág. 18.

rez número 89 y 91, presentando su modelo 8-9, 1911 con carrocería, tres asientos, equipado con toldo, cristal al frente, faros, con un costo de \$ 3 200.00 pesos.

"La Fiat", ubicada en las calles de avenida Juárez y calle Anelia, con su modelo Torpedo 1911 con chasis Fiat, de 15-20 H. P.

"Buick" ubicado en la 4a. calle de las Artes número 63.

"La Packard", ubicado en Bucareli y Nuevo México con sus modelos White de 4 y 6 cilindros, modelos Roadster y Torred.

"La United States and Mexican Trusste Co. ubicada en Bucareli 4 y 6, presentando sus modelos Ford 4 cilindros, modelos Rana-boat de 20 H.P.: Coupé Especial modelo 1912 con un costode \$ 3 000.00 pesos.

Posteriormente se hacen adaptaciones a los camiones y camionetas para el transporte de pasaje, sin que existiera todavfa -- una ruta faja. Y para el año de 1914 ya habían problemas de transporte público y de carácter laboral.

Para el año de 1925 la Ford Motor Company establece en México su primer armadora en donde se empiezan a construir los primeros automóviles con piezas y partes construídas en el extranjero.

"La capacidad de producción de automóviles en el país era entonces muy reducida. La misma planta armadora de Ford quedó terminada en 1932; sin embargo, ya en estos años se aprecia un aumento

de la demanda de automóviles en el país."²²

Durante los años 1926 a 1947, las fábricas ensambladoras operaron sin ningún problema o restricción por parte del gobierno, sino al contrario, ya que en 1925 puso en marcha una serie de medidas tendientes a estimular el establecimiento de actividades de ensamblaje de automóviles en el interior del país. Con esto, una oleada de inversionistas de la Industria Automotriz se instalaron en el país con sus fábricas de ensamblado entre ellas tenemos a las siguientes:

"Durante la década de los treinta empezaban a proliferar las marcas y modelos. La General Motors se establecía en 1935, ensamblando los modelos: Opel, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick y Cadillac. Fábricas Automex ensamblaría modelos Plymouth y de Soto, así como camiones Dodge y Fargo; en 1938, los Studebaker, Nash y Willys."²³

Como vemos, los automóviles llegaron a México completamente armados. Sin embargo el gobierno brindó el apoyo a esta industria para atraer capital extranjero, quienes se expandieron en todo el territorio nacional adquiriendo más fuerza, debido al bajo costo de la fuerza de trabajo y de las materias primas. Esto atrajo a nuevas empresas y para 1941 se instala en territorio nacional la empresa denominada Automotriz de México, con sus carros de la marca Hudson y Renault; la International Harvester de México en 1944: - -

22. Camarena Luhrs, Margarita. "La Industria Automotriz en México". Instituto de Investigaciones Sociales. Edt. UNAM. Méx. 1981. pág. 20.

23. Ibidem, pág. 21.

Equipos Automotrices en 1945: la Armadora Mexicana en 1945: Automóviles Ingleses en 1946, ensamblando automóviles Morris, M.G.

"El número de fabricantes de automóviles creció a 18 a mediados de los años cincuenta y a 19 en 1953, de los cuales 12 eran plantas armadoras y el total eran importadoras de vehículos, localizándose 75 marcas diferentes y aproximadamente 117 modelos a la venta."²⁴

Entre otras empresas en los años cincuentas fueron: Diesel Nacional en 1951 que fabricó productos Fiat hasta 1959 y más tarde productos Renault y camiones DINA: Autos Packard en 1951. Studebaker de México en 1953: Volkswagen Interamericana en 1954: Industria Automotriz en 1955, y muchas más que llegaron a México.

Como consecuencia de la gran cantidad de empresas que llegaron a México, el gobierno tomó medidas a través del decreto presidencial en el año 1962, donde se desarrollarían una serie de transformaciones en la industria, siendo éstos los siguientes puntos:

1. Desarrollar la industria automotriz como una actividad manufacturera que integrase la industria de autopartes y estimular el establecimiento de nuevas industrias conexas.

2. Liberar la balanza de pagos del peso de las importaciones de vehículos terminados, prohibiéndolas y estableciendo un mínimo de partes nacionales. Se impulsaría a la vez la exportación de autos y partes automotrices. De esta manera quedó prohibida la

²⁴. Ibidem, pág. 23.

importación de motores y grupos armados para vehículos; se detalló en los programas de integración que solicitaba cada fábrica, las partes que fabricaría, imperativamente debería producir el motor; se fijó en un 60% el mínimo de integración de partes nacionales en el costo de vehículos.

3. Promover la industrialización del país a través de -- los efectos de esta industria sobre otras actividades.

4. Elevar los niveles de ingreso y empleos internos."²⁵

Estas medidas fueron de gran protección estatal en la industria automotriz y con ello gran cantidad de las empresas que operaban hasta entonces en México, decidieron abandonar el mercado nacional antes que incorporar las partes y componentes producidos en el país, cuyos precios y calidad técnica no correspondían con las especificaciones estándar, por lo que les significaría costos más elevados. Con la política estatal de integración de la industria del automóvil y el congelamiento de precios, dieron lugar a que el número de plantas ensambladoras se redujera a 12, y las marcas pasaran a su vez de 74 a 24 en 1962.

Sin embargo en 1963, otro nuevo decreto viene a complementar el anterior, donde se otorgan alicientes y estímulos fiscales, con el fin de que las empresas acataran el Decreto de Integración. De esta manera hubo el 50%, el 80% y hasta el 100%, para las tarifas por importación de materiales, impuesto sobre ensamblaje y para

25. Ibidem, págs. 24-25.

los que importaban maquinaria y equipos respectivamente.

Las exenciones de impuestos impulsaron el establecimiento de fabricantes de automóviles en el país.

"Las plantas autorizadas para producir automóviles fueron: Ford Motor Company, General Motors de México, Fábricas Automotrices Mexicanas (Rambler, Jeep), Diesel Nacional (Renault) y Volkswagen de México."²⁶

De lo anterior, podemos darnos cuenta de que el único antecedente del cual se tiene conocimiento, de la creación de un automóvil en México, es el que nos narra la reportera Martha Figueroa, en la Revista de Revistas de Excelsior, argumentando que en el año de 1896 el norteamericano Alexander Byron Möhler fué quien construyó el primer automóvil en México.

Continuando con el estudio del presente punto, tenemos -- que a principios de siglo, los vehículos y las primeras ensambladoras eran de procedencia extranjera y con el decreto de 1962 se da un impulso de parte del gobierno a la industria nacional, esto atrajo el interés de industriales, trayendo como consecuencia la creación de nuevas industrias. Entre otras destacan la Chrysler de México, S. A., Nissan Mexicana, S.A., Trailers de Monterrey S. A., Siderúrgica Nacional S. A., Mexicana de Autobuses S. A., Kenworth Mexicana S.A. de C.V., Fábrica Autocar Mexicana S. A., Trailers del Norte S.A., Traimóvil de México S.A. y las cuales año con año po--

²⁶. Ibidem, pág. 25.

nen a la venta sus productos al mercado, creando diferentes marcas de automóviles, por ejemplo la Ford Motor Company fabrica: el Topaz, Aeroestar, Cougar, Explorer, Fairmont, Gufa, Grand Marquiz, - LTD, etcétera.

La Volkswagen de México, S. A. fabrica el Sedan, Golf, -- Jetta, Passat, etcétera. La Nissan Mexicana, S. A. fabrica el Sakura, Samurai, Alliance, Tsuru, BOOZX, etcétera y así cada una de estas empresas fabrica diversas marcas de automóviles, lo cual -- trae como consecuencia el aumento incontrolable del número de -- vehículos que circulan por los caminos nacionales, no así, el crecimiento de calles y carreteras, ya que su crecimiento es muy lento, creándose de esta manera problemas de carácter social.

Tenemos como problemas de carácter social, principalmente los daños que se originan por el alto índice de vehículos que se encuentran en circulación; por otro lado tenemos el gran número de personas que suelen conducir en estado de ebriedad sus automóviles, lo cual provoca que las conductas invadan el ámbito del Derecho Penal.

CAPÍTULO SEGUNDO

FUNDAMENTOS JURIDICOS DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

I. LEGISLACION DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

a). CODIGOS PENALES

1. Código Penal de 1871
2. Código Penal de 1929
3. Código Penal de 1931
4. Reforma de 1942 al artículo 171 del Código Penal
5. Reforma de 1950 al artículo 171 del Código Penal
6. Reforma de 1991 al artículo 171 del Código Penal

b). Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal

II. CONCEPTOS GENERALES

a). Concepto de Delito

b). Elementos del Delito.

1. La Conducta y su Ausencia
2. La Tipicidad y Atipicidad
3. La Antijuricidad y Causas de Justificación
4. La Imputabilidad y Causas de Inimputabilidad
5. La Culpabilidad y Causas de Inculpabilidad
6. La Punibilidad y su Ausencia

c). Concepto de Pena, Sanción, Medida de Seguridad

d). Concepto de Peligro y Seguridad

e). Concepto de Bien Jurídico

f). Concepto de Intención, Imprudencia y Preterintencionalidad.

g). Concepto de Concurso de Delitos

III. CONCEPTOS ESPECIFICOS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

- a). Concepto de Alcohol
- b). Concepto de Ebriedad
- c). Concepto de Droga, eservante
- d). Concepto de Infracción
- e). Concepto de Vehículo de Motor

IV. ANALISIS JURIDICO DEL CONCEPTO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

- a). Concepto de Ataque.
- b). Concepto de Vía de Comunicación
- c). Concepto de Ataques a las Vías de Comunicación.

I. LEGISLACIÓN DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Toda vez que hemos visto la evolución que ha tenido el vehículo, y una vez que dejamos asentado el problema de la sobrepoblación vehicular existente en México, y por estar ligado directamente el automóvil al delito de ataques a las vías de comunicación, pasemos a estudiar la evolución de la reglamentación que se ha ido dando en los diversos Códigos Penales, para posteriormente, estudiar los conceptos necesarios para entender este delito.

a). CODIGOS PENALES

Hasta el año de 1857 no existen bases fundamentales de un Derecho Penal propiamente mexicano, estando el régimen de represión caracterizado por una verdadera anarquía en cuanto a las disposiciones de fondo, pues la mayor parte de las dictadas se refieren al procedimiento y a la jurisdicción para activar los procesos y hacer más efectivas las penas ante el creciente aumento de la criminalidad. Es en este año cuando los constituyentes establecen en forma sistemática las bases del Derecho Penal Mexicano, y que son ampliadas en las leyes del 4 de diciembre de 1860 y el 14 de diciembre de 1864.

Con frecuencia los encargados del Ministerio de Justicia y aún la misma Suprema Corte de Justicia en sus informes sobre el Estado de la administración de justicia, se quejan de lo inadecuado de las leyes penales, y pugnan por la formación de códigos, prefe-

rentemente el penal, en que se contemplen y clasifiquen los delitos y las penas. Gómez Farfás calificaba que era una empresa muy difícil, pero también afirmaba que era necesario afrontarla, darle principio, aún cuando correspondiera a su plena realización de un futuro.

1. CODIGO PENAL DE 1871

Al vencerse la intervención francesa, el presidente Juárez al ocupar la capital de la República en 1867 y al iniciar la organización de su gobierno, después de esa terrible lucha armada llevó al licenciado Antonio Martínez de Castro a la Secretaría de Justicia e Instrucción Pública y a quien le tocaría presidir la comisión encargada de formular el Código Penal. Esta comisión redactora del proyecto de aquel código encontró una escuela ya perfectamente caracterizada, que fundaba el derecho a castigar en la correspondencia del bien y del mal con el mal, que fundaba el interés social de restablecer ese equilibrio ético siempre que fuera perturbado -- por un ataque a la colectividad; que veía en el delito una acción -- combinada de la libertad y de la inteligencia, y en la pena un medio de ejemplaridad y de corrección, derivando de aquél concepto -- los diversos grados de culpabilidad y de este último la naturaleza de las penas y que establecía la conclusión general de la proporcionalidad de penas, con el mal causado; deduciendo de aquí los grados del delito y su diferente gravedad, para obtener la medida de las -- penas.

En cuanto a la orientación que se dió a este Código Penal de 1871 el autor Vera Estañol opinó al respecto: Cuando entre nosotros se emprendió la formulación de un código penal, que respondiera al sistema político y a la forma de gobierno definitivamente con solidados en 1857, a la nueva concepción de la sociedad y de los de rechos del hombre.

De esta manera, el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1871, señala en el libro cuarto, lo relativo a las faltas, de cuarta clase, artículo 1151 se señalaba lo siguiente: "Artículo 1151. Serán castigados con multa de 2 a 15 pesos:

I. El que por simple falta de precaución destruya o dete riore el alambre, algún poste, o cualquier aparato de telégrafo."

Por otro lado este código señala algunas reglas para los que tienen la habitualidad de ingerir bebidas alcohólicas.

"Art. 923. Si el delincuente hubiere cometido en otra -- ocasión un delito grave hallándose ebrio, será castigado con arres- to de cinco a once meses, y multa de 15 a 150 pesos.

Art. 34 frac. 3a. Si el reo tiene hábito de embriacarse, o ha cometido antes otra infracción punible en estado de embriaguez, el nuevo delito que cometa durante ésta, será de culpa ..."

De eso se desprende que el Código Penal de 1871 ya casti- gaba en forma estricta a las personas que hacían escándalos en la - vía pública, y a las personas que tenían el hábito de ingerir bebi das embriagantes al cometer alguna otra infracción.

También se hace notar que en esta legislación no se contempla todavía el establecer un delito que sea motivado por los vehículos que existían, ya que por su progreso rudimentario no presentaban ningún peligro para la sociedad; por lo que se da preferencia a mantener la protección de los medios de comunicación sobre cualquier otro medio.

2. CODIGO PENAL DE 1929

Los primeros gobiernos revolucionarios nombraron diversas comisiones encargadas de llevar a cabo la revisión de nuestros códigos anacrónicos, cuya senectud e insuficiencia se palpaban a diario, en la vida de los tribunales.

Por lo que hace al derecho penal, la comisión designada en la época del gobierno del licenciado Emilio Portes Gil, presidida por el licenciado José Almaraz, concluyó a principios de septiembre de 1929, los proyectos del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y el código de Organización de Competencia y Procedimientos en materia penal.

Las ideas más importantes del código de 1929 fueron expuestas por el licenciado Luis Chico Goerne, que era miembro de la comisión y que las manifestó en una serie de conferencias dictadas en febrero de 1929, dentro de las que destacan: que la nueva ley no era un molde preformado para encerrar a la vida mexicana, sino era ésta la que había sido convertida en norma; el código de 1929 era referente al delincuente, porque a la comisión no le interesaban --

los actos sino los hombres, ya que el delincuente es el tema central de la ciencia penal a partir del humanismo, pues desde cualquier punto de vista teórico, es la sanción sobre el criminal la única útil, justa y científica.

Tan pronto como entraron en vigor las flamantes leyes se vio que era obra del gabinete, que no reflejaban las ideas expuestas por el licenciado Chico en sus conferencias, adoleciendo de graves omisiones, de contradicciones notorias, de errores doctrinarios. Con motivo de las dificultades de aplicación y adaptación de los nuevos ordenamientos, el Ejecutivo Federal por acuerdo del 2 de junio de 1930 consideró conveniente proceder a la revisión de ellos, con el fin de que se estudiaran y propusieran las reformas indispensables.

Por otro lado y continuando con el tema que nos atañe, encontramos el primer antecedente en el Código Penal de 1929, este código const. de XXI títulos, incluyendo el número V un nuevo título denominado: "Delitos contra la Seguridad de los Medios de Transporte y Comunicación; en su capítulo primero que trata de la inutilización y de la obstaculización de vías de la comunicación regulada en sus artículos 456 a 470. Lo que debe entenderse por camino público; lo relativo a durmientes, rieles, clavos, tornillos o planchas de ferrocarril de uso público, lo relativo al rompimiento o separación de alambre de máquinas, aparatos transformadores, postes o aisladores empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz; detener los vehículos en camino público, impedir el paso de --

una locomotora y el descarrilamiento de éste o los vagones; la inci-
neración de un avión, una embarcación u otro vehículo; la interrup-
ción de la comunicación telegráfica, telefónica, energía eléctrica,
etc.

Sin duda alguna, el avance de las comunicaciones en la --
época en que fué promulgado el Código Penal en estudio, dió lugar a
que se regulara con mayor amplitud y precisión en materia de medios
de transporte y comunicación, además de que dicho código señala ya-
como delito el que se atente contra la seguridad de los medios de -
transporte y los de comunicación, es aquí donde apenas aparece una-
pequeña idea de lo que es la protección a la conducción de vehícu--
los en general, pero sin hacer distinción aún sobre las faltas peli-
grosas que puede cometer con su conducta el manejador.

3. CODIGO PENAL DE 1931

"Al ponerse en vigor el Código Penal de 1929, con sus le-
yes de procedimientos complementarias, se observaron serias dificul-
tades de aplicación y se hicieron críticas, tanto por la técnica -
del nuevo ordenamiento como por sus consecuencias materiales, sus -
defectos de funcionamiento y hasta sus errores de redacción. Estos
convenientes fueron advertidos desde los primeros meses de la vigen-
cia del código en mención con tales caracteres de notoriedad que se
hizo necesario emprender una revisión de acuerdo con las bases for-
muladas por la Secretaría de Gobernación."¹

1. Instituto Nacional de Leyes Penales, Leyes Penales de México, -
Tomo III, Méx. 1979. pág. 241.

El anteproyecto del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1930, fué el antecedente inmediato y directo -- del Código Penal de 1931. El título V de dicho anteproyecto reprodujo e hizo suyo el sistema de su antecesor, es decir, el Código Penal de 1929, en materia de Medios de Comunicación. A diferencia -- del anterior, el título V relativo a los medios y vías de comunicación de dicho anteproyecto ahora viene comprendido en el libro II y no en el III como lo establecía el Código Penal de 1929.

Otra variante comprendida en dicho título, es aquella que señala el anteproyecto en el sentido para denominar a los delitos -- comprendidos en el título V como de ataques a las vías de comunicación, dejando de existir el término de delitos contra la Seguridad de los medios de transporte y comunicación del Código Penal de 1929.

El Código Penal de 1931, representa un intento en nuestra vida jurídica para modificar las leyes dogmáticas y casuísticas. El Código Penal que fuera vigente, debería contener en su parte general sólo las imprescindibles disposiciones normativas de la acción del juzgador, y en su parte especial una lista de los hechos estimados como delictuosos, con sus penas correspondientes.

Los riesgos creados para el bien jurídico de la seguridad pública por el tránsito de vehículos de motor y el aumento progresivo de estos peligros, no pueden pasar desapercibido para los juristas. Los efectos dañosos causados por estos riesgos encontraron su cuna jurídica en el derecho civil, dado que las normas de la responsabilidad objetiva y de los seguros de daños atenuaron en parte los

perjuicios sufridos por las víctimas de los riesgos provenientes de los vehículos de motor; pero era un imperativo social acudir con urgencia al derecho penal para prevenir a través de nuevos tipos y -- sanciones de esta naturaleza, las conductas más peligrosas por su - rudeza, y falta de conciencia cívica de los conductores, que se presentarían con frecuencia en la vida moderna.

Así surgió en el Código Penal de 1931, en el libro II título V, en su artículo relativo a los ataques a las vías de comunicación, el artículo 171, que a la fecha de su promulgación decía: - "A los que violaren dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en los que se refiere a - exceso de velocidad."

La aparición del artículo 171 en este código, tiene como fin el de disminuir la cantidad de accidentes de tránsito que sur--gen por la conducción de vehículos con exceso de velocidad y de esta forma garantizar la seguridad pública.

4. REFORMA DE 1942 AL ARTICULO 171 DEL CODIGO CIVIL

En relación al delito de que es materia de estudio en el presente trabajo de investigación, apreciamos que en 1942 se modifica para quedar como sigue:

"Art. 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses y -- multa hasta de cien pesos:

A los que dentro del término de un año violaren por tercera vez los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación

de vehículos en lo que se refiere a exceso de velocidad."

Para poder distinguir la diferencia que existe entre la reforma antes mencionada y lo que establecía el texto del Código Penal de 1931 en su artículo 171 relativo al delito de ataques a las vías de comunicación, debemos de trasladarnos al texto mismo de este artículo, que decía:

"Art. 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses y multa hasta de cien pesos:

A los que violaren dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en los que se refiere a exceso de velocidad."

Se puede apreciar en el texto del artículo 171 del código del 31 que no fija ningún plazo en cuanto a las infracciones al reglamento de tránsito, por lo cual los legisladores de acuerdo a la equidad creen conveniente señalar el lapso de un año para tomar en consideración las violaciones cometidas.

5. REFORMAS DE 1950 AL ARTICULO 171 DEL CODIGO PENAL

Muy pronto se puso en relieve la ineficacia e insuficiencia del proyecto de reforma de 1942 al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, en lo que concierne exclusivamente al artículo 171, y para hacer frente a este creciente fenómeno social, pues el aumento constante de la circulación de vehículos y el desacierto del artículo 171 hicieron patente la necesidad de su reforma.

Mediante el decreto del 29 de diciembre de 1950 se reforma el artículo y al cual se le agrega otra fracción más; cambia ligeramente el inicio de su redacción, constituyendo la fracción primera, y se introduce una fracción más, donde se establece un nuevo e inhábil tipo para sancionar a los que conducen en estado de ebridad o bajo el influjo de drogas, enervantes; y con acierto se agregó a las penas impunes, según el párrafo inicial de dicho artículo la suspensión y pérdida del derecho a usar la licencia para manejar. El precepto legal antes citado fué reformado de la siguiente manera.

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

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

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 su causa daño a las personas o a las cosas."

Cabe hacer mención que la fracción I de este artículo trata de dar una seguridad pública, al establecer una sanción para aquellas personas que al momento de conducir un vehículo con exceso de velocidad y cometa dos o más infracciones a los reglamentos de -

tránsito y circulación, sin embargo, esta fracción no hace alusión al tipo de vehículos, apreciándose de inmediato que cualquier vehículo caería dentro del tipo legal.

En la fracción II del artículo 271 del Código Penal ya se hace referencia a la sanción que se les aplicará a las personas que bajo el influjo del alcohol o de alguna droga enervante cometan al conducir un vehículo de motor dos o más infracciones a los reglamentos de tránsito y circulación, de esta manera destaca, el conducir en estado de ebriedad, un vehículo automotor y además, cometer dos o más infracciones al reglamento de tránsito, este último, a nuestro juicio es un requisito que no tiene razón de ser, por que el delito de referencia toma su base en la seguridad pública, por el cual debiera de sancionarse la conducta desde el momento en que se conduce un vehículo en estado de ebriedad, deduciendo nuevamente -- que este artículo se encuentra fuera del capítulo al que debería de pertenecer ya que como lo hemos visto, para nada guarda relación con el delito de lo que realmente es el de Ataques a las Vías de Comunicación.

Tomando la anterior idea, debemos dejar claro que lo que se pretende con este artículo es darle a los integrantes de la sociedad una seguridad para que puedan transitar tranquilamente por las vías públicas, lo cual podrá lograrse si se sancionara a los conductores ebrios desde el momento de conducir un vehículo, cualquiera que sea éste.

6. REFORMA DE 1991 AL ARTICULO 171 DEL CODIGO PENAL

Por lo que hace a la reforma que sufrió el artículo en estudio el día 30 de diciembre de 1991 queda de la siguiente manera:

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

I. Se deroga.

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

Primeramente señalaremos que la fracción I, que fué derogada en esta reforma, tuvo su base o fundamento en que era caduca, es decir, ya no era aplicable, por el cual consideramos que fué un acierto de los legisladores, por otro lado pensemos que se debiera aumentar la penalidad de 3 a 6 años de prisión para que fuera competencia del Juez Penal. También creemos que se debería tipificar este delito desde el momento en que alguna persona conduzca un vehículo cualquiera que sea y desde el momento en que se conduzca en estado de ebriedad, eliminándose así lo referente a las infracciones de tránsito todo esto con el fin de reducir el índice de delincuencia causada por el tránsito de vehículos.

b). REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL

El automóvil como medio de transporte, a principios de si glo facilitó la circulación y acortó las distancias para el hombre, sin embargo, el accidente de tránsito ha sido fruto del automovili- mo, situación que preocupó a los legisladores en razón de sus conse- cuencias que sobrepasaban, inclusive el simple daño a las cosas, a- resultados letales a las personas. Por ello, el automóvil conduci- do por los hombres, contribuye a crear un conjunto de relaciones ju- rídicas que alcanzan el campo del derecho penal entre otras.

Esto trajo como consecuencia, la necesidad de prevenir en lo posible esta clase de riesgo mediante la adopción de determina- das medidas preventivas de índole administrativa, contenidas en los diferentes reglamentos de circulación y de tránsito que han existi- do en esta ciudad de México. El fin primordial que se persigue a - este respecto consiste en la necesidad de disciplinar la circula- - ción de vehículos de motor por medio de reglas eficaces, que a su - vez protegen a los peatones y en general a la ciudadanía.

Es así como nace a la vida jurídica el primer reglamento- de tránsito en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial- de la Federación el 30 de junio de 1933, el cual señala las bases y requisitos a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehícu- los y semovientes (ganado), en las vías públicas del Distrito Fede- ral; haciéndose notar que con relación a la conducción de vehículos en estado de ebriedad, dicho reglamento en el capítulo correspon- - diente a las disposiciones generales de la circulación es omiso a -

este respecto.

Posteriormente en fecha 28 de octubre de 1943, el Presidente Constitucional, Manuel Avila Camacho, expide un nuevo reglamento de tránsito en el Distrito Federal; el cual deroga el reglamento de tránsito de 1933, así como las demás disposiciones dictadas sobre la materia en cuanto no se opongan a lo que ordena el presente reglamento.

La exposición de motivos que dió origen a la expedición del reglamento en cita, consistió en que el reglamento de tránsito derogado había dejado de satisfacer las exigencias derivadas del desarrollo del pueblo, que a su vez determinó un acrecentamiento substancial de la actividad en el Distrito Federal, creando así necesidades en materia de tránsito que no existían en la época en que tenía vigencia el actual reglamento derogado, situación que determinó la obligación, por parte de la autoridad, de estudiar medidas reglamentarias adecuadas a las condiciones que prevalecían en ese tiempo.

El título V relativo a la circulación de vehículos, capítulo primero, sobre las disposiciones generales, el reglamento de tránsito de 1943, en su artículo 90, disponía lo siguiente:

"Art. 90.- Las personas que manejen vehículos deberán estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales, y, conducirlos con precaución, utilizando para el efecto el desarrollo de las vías públicas."

Del precepto legal antes indicado se desprende que el tér

este respecto.

Posteriormente en fecha 28 de octubre de 1943, el Presidente Constitucional, Manuel Avila Camacho, expide un nuevo reglamento de tránsito en el Distrito Federal; el cual deroga el reglamento de tránsito de 1933, así como las demás disposiciones dictadas sobre la materia en cuanto no se opongan a lo que ordena el presente reglamento.

La exposición de motivos que dió origen a la expedición del reglamento en cita, consistió en que el reglamento de tránsito derogado había dejado de satisfacer las exigencias derivadas del desarrollo del pueblo, que a su vez determinó un acrecentamiento substancial de la actividad en el Distrito Federal, creando así necesidades en materia de tránsito que no existían en la época en que tenía vigencia el actual reglamento derogado, situación que determinó la obligación, por parte de la autoridad, de estudiar medidas reglamentarias adecuadas a las condiciones que prevalecían en ese tiempo.

El título V relativo a la circulación de vehículos, capítulo primero, sobre las disposiciones generales, el reglamento de tránsito de 1943, en su artículo 90, disponía lo siguiente:

"Art. 90.- Las personas que manejen vehículos deberán estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales, y, conducirlos con precaución, utilizando para el efecto el desarrollo de las vías públicas."

Del precepto legal antes indicado se desprende que el tér

mino de vehículos es de una amplitud tal que no sólo estaba dirigido a vehículos automotores, sino a cualquier tipo de transporte, sin embargo este artículo no castiga la conducta y únicamente ordena -- que las personas que conduzcan un vehículo, éste deberá de hacerlo sobre la vía pública, careciendo de sentido común.

Posteriormente el decreto del 28 de junio de 1976 se publica en el Diario Oficial el nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal el cual deroga al reglamento de 1943.

El crecimiento constante de vehículo, la tasa de población y el desarrollo de las actividades industriales y comerciales del Distrito Federal fueron las bases por las que el legislador se propuso actualizar las normas en materia de tránsito y adecuarlas a las exigencias derivadas del desarrollo de la circulación de peatones y vehículos a los cambios de la red urbana, y a las modificaciones introducidas en las características de los vehículos por el -- avance de la técnica en su fabricación.

Con este nuevo reglamento de tránsito del Distrito Federal, el artículo 90 es reformado, quedando de la siguiente manera:

"Art. 90.- Se prohíbe a toda persona conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias estupefacientes, los -- vehículos a que se refiere el presente ordenamiento."

Cabe señalar que esta infracción es sancionada de una manera especial por el propio ordenamiento que la describe, consistente en la privación de la libertad por un lapso de 36 horas, al que contravenga esta disposición.

Finalmente haremos alusión a la reforma que sufre nuevamente el reglamento de tránsito del Distrito Federal, el cual se publica en el Diario Oficial el 9 de agosto de 1989, el cual deja sin efectos las disposiciones contenidas en el Reglamento de tránsito de 1976, y donde nuevamente el artículo 90 es reformado, pasando a ser el artículo 150, para quedar de la siguiente manera:

"Art. 150.- La persona que al conducir cualquier tipo de vehículo en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, cometa alguna infracción al Reglamento, será sancionado con arresto inmutable de 12 a 36 horas, impuesto por el juez calificador de la jurisdicción correspondiente.

La aplicación del presente artículo se hará sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pudiera incurrirse."

Este es el que actualmente se encuentra vigente, y como nos podemos dar cuenta, este nuevo artículo reglamenta una conducta que se encuentra plasmada en una ley penal, en este caso en el artículo 171 fracción II de la ley sustantiva penal cosa que no debería ser, ya que se presenta una duplicidad de leyes, cosa que vemos demasiado ilógica, ya que un reglamento jamás debe invadir la esfera jurídica de la ley penal, porque ambas tienen fines distintos. - Por un lado, el reglamento de tránsito establece las normas que deben de seguir y acatar las personas que transitan por la vía pública, cosa muy distinta de lo que la ley penal contiene y regula, ya que ésta establece las normas de las conductas que son consideradas

como delito, deduciendo que el reglamento no debe contemplar o cono- cer de delitos, ya que para eso se encuentra una ley especial que - tipifica las conductas que son consideradas como delitos y ésta es - el Código Penal.

Tomando como base el comentario anteriormente expuesto so- bre la reforma de 1991 al artículo 171 del Código Penal, considera-- mos que debería ser derogado este artículo del reglamento de tránsi- to en virtud de que ya sería competencia exclusiva del Ministerio - Público, toda vez que se condujera un vehículo en estado de ebrie- dad, por lo cual ya no tendría razón de ser la reglamentación que- hace el propio reglamento de tránsito y con esto se evitará la du-- plicidad de leyes.

II. CONCEPTOS GENERALES

Para entender el delito de Ataques a las Vías de Comunica- ción, es indispensable tener conocimiento de algunos conceptos gene- rales del Derecho Penal, necesarios para comprender más ampliamente el contenido del delito materia de estudio.

a). CONCEPTO DE DELITO

Atendiendo a su significado etimológico, la palabra deli- to, deriva del supino Delictum del verbo Delinquere, a su vez com-- puesto de Linquere: dejar y del prefijo De, en la connotación peyo- rativa, se toma como Linquere Viam o Rectam Viam dejar, abandonar, - apartarse del buen camino.

Algunos autores, han definido al delito de la manera siguiente: "... es la infracción de un deber exigible, en daño a la - sociedad o a los individuos (ROSSI); es la violación de un derecho o de un deber (Wundt, Wulfeen); es, desde el ángulo histórico, toda acción que la conciencia ética de un pueblo consideraba merecedora de pena, en determinado momento histórico; el orden ético y que exige una expiación consistente en la pena (José Maggiore)."²

Debemos dejar claro que este concepto cambia a través del tiempo, según los países y las costumbres por ser diversas las legislaciones vigentes, asimismo es menester señalar que cada autor tiene su propio concepto, pero el actualmente aplicable es el contenido por el artículo 7o. del Código Penal, al definir al delito de la siguiente manera:

"Art. 7o.- Delito es el acto y omisión que sancionan las leyes penales."

De esta manera deducimos que el pensamiento no es susceptible de castigo. Para que haya delito es necesario, en primer término que la voluntad humana se manifieste externamente en una acción o en la omisión de una acción. Pero aún así creemos que no existe una definición exacta de lo que es el delito.

b). ELEMENTOS DEL DELITO

A pesar de no haberse llegado a una definición de delito-

2. Carrancá y Trujillo, Raúl. Derecho Penal Mexicano Parte General, 15a. Ed., Edt. Porrúa S.A. Méx. 1986, pág. 220, 221.

que abarque todos sus elementos, si podemos definir a cada uno de ellos siguiendo el sistema que nos enseñan los autores tales como Luis Jiménez de Asúa, Celestino Porte Petit, Fernando Castellanos Tena e Ignacio Villalobos entre otros, quienes lo estudian bajo el siguiente cuadro:

1. La Conducta y su ausencia.
2. La Tipicidad y Atipicidad.
3. La Antijuricidad y las causas de justificación.
4. La Imputabilidad y causas de inimputabilidad.
5. La Culpabilidad y las causas de inculpabilidad.
6. La Punibilidad y su Ausencia.

1. LA CONDUCTA Y SU AUSENCIA

La conducta siendo uno de los elementos esenciales del delito consiste, según Jiménez de Asúa en: "La manifestación de la voluntad que, mediante acción, produce un cambio en el mundo exterior o que por no hacer lo que se espera deja sin mudanza ese mundo externo cuya modificación se aguarda."³

De lo anterior, tenemos como primer elemento esencial y objetivo del delito la conducta; consiste en el comportamiento humano ya sea éste positivo, el de ejecutar lo prohibido por el tipo, o negativo, el de hacer caso omiso de una ley que ordena hacer algo.

En cuanto al artículo 171 de la ley Sustantiva Penal, te-

3. Jiménez de Asúa. La Ley y el Delito. Edt. Sudamericana. Buenos Aires, 1980. 10s. Ed. pág. 210.

nemos que, el agente encontrándose ebrio o bajo la influencia de alguna droga o enervante, desee o tenga la voluntad de conducir un -- vehículo de motor y que además cometa una infracción. Con esto la conducta se manifiesta y se culmina al momento de que se realice la infracción.

Pasando ahora al estudio del aspecto negativo de la conducta, haremos alusión a lo asentado por el maestro Porte Petit al manifestar: "Si la conducta comprende tanto la acción como la omisión, la ausencia o falta de aquella, abarca la ausencia de la acción o de omisión, es decir, el aspecto negativo entraña la actividad y la inactividad voluntaria."⁴

Entonces tenemos que habrá ausencia de la conducta en el artículo 171 del Código Penal, cuando la conducta o el ánimo de conducir ebrio se queda en el pensamiento del agente y no se exteriorice o no se ejecute.

A nuestro juicio, la conducta debería integrarse, desde el momento en que el agente, encontrándose ebrio, tenga la voluntad de conducir y al momento de ejecutar esta acción deberá consumarse la conducta, debiéndose eliminar en el artículo 171 del Código Penal el requisito de cometer alguna infracción al Reglamento, debiendo quedar consumada la conducta desde el momento en que el sujeto activo conduce el vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante, ya que se pretende proteger a la segu-

4. Porte Petit, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de - Derecho Penal. Edt. Porrúa S.A. Mex. 1984 9a. Ed. pág. 405.

ridad pública, entonces, no vemos el porqué se deba esperar a que el agente encontrándose ebrio y conduciendo un vehículo de motor cometa la infracción al Reglamento de Tránsito. Consideramos que se pone en peligro a la sociedad, desde el momento en que el agente -- conduce un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante.

2. TIPICIDAD Y ATIPICIDAD

Según los autores, la tipicidad consiste en la adecuación o encuadramiento de la conducta a la descripción legal, al tipo, el maestro Castellanos Tena refiere:

"No debe confundirse el tipo con la tipicidad. El tipo -- es la creación legislativa, la descripción que el Estado hace de -- una conducta en los preceptos penales. La tipicidad es la adecuación de una conducta concreta con la descripción legal formulada en abstracto."⁵

Tenemos de esta manera, que la tipicidad en el artículo -- en estudio, descrita en la fracción II, se encuentra integrada por lo que consiste, en que un sujeto o cualquier persona conduzca un -- vehículo de motor, se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante, y que cometa una infracción a -- los Reglamentos de tránsito, deduciendo, de esta manera que la descripción típica hace referencia a la calidad del sujeto activo en -- cuanto a que sepa manejar vehículos de motor y que además se encuen

5. Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Edt. Porrúa S.A. Méx. 1988. 25a. Ed. pág. 167.

tre en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes.

El fundamento de la tipicidad lo encontramos en el artículo 14 Constitucional en el párrafo tercero que dice: "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 que se trata." De lo anterior concluimos que no habrá tipicidad si la conducta no se adecúa exactamente al tipo establecido.

En cuanto a la Atipicidad, el maestro Castellanos Tena nos dice: "La atipicidad es la ausencia de adecuación de la conducta al tipo."⁶ De lo anterior podemos decir, que si un hecho específico no encuadra exactamente en lo descrito por la ley, no existe tipicidad, sino se estaría en presencia de la atipicidad.

De esta manera tenemos que la atipicidad en el multicitado artículo se dará cuando no se cumplen los elementos exigidos por la fracción II del artículo 171 de la ley penal, es decir, que habrá atipicidad cuando el sujeto no se encuentre ebrio al momento de conducir un vehículo de motor, cuando estando ebrio conduzca un vehículo que no sea impulsado de algún mecanismo de motor o en su caso, cuando estando ebrio y conduciendo un vehículo de motor, no cometa la infracción al Reglamento de Tránsito.

Continuando con nuestro criterio, el tipo legal en estudio debería contener únicamente los elementos consistentes en condu

6. Ibidem. pág. 174.

cir un vehiculo en estado de ebriedad. Debiéndose tomar el concepto de vehiculo en términos generales, abarcando cualquier tipo de artefacto para trasladar tanto personas como cosas. Mas no como lo contempla el precepto legal al manifestar: "al manejar vehículos de motor". Asimismo debería eliminarse la comisión de alguna infracción a los Reglamentos de Tránsito.

3. LA ANTIJURICIDAD Y LAS CAUSAS DE JUSTIFICACION

El término antijuricidad se ha empleado como sinónimo de lo justo, lo ilícito, lo contrario a derecho, etc. Castellanos Tena dice que "...la antijuricidad radica en la violación del valor o bien protegido a que se contrae el tipo penal respectivo."⁷ Ignacio Villalobos la considera "...la violación a las normas objetivas de valoración."⁸ Ernesto Meyer dice "...la antijuricidad es la contradicción a las normas de cultura reconocidas por el ESTADO."⁹

De lo anterior deducimos que el comportamiento humano que contrapone lo prohibido u ordenado a una norma penal, está actuando antijurídicamente, contrario a derecho. De esta manera podemos decir que cuando el agente o sujeto del delito se encuentra conduciendo en estado de ebriedad, y al momento de cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito se encuentra realizando una conducta antijurídica y a su vez con ésta se viola el bien jurídico protegido por el artículo 171 del Código Penal.

7. Ibidem. pág. 178.

8. Villalobos Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Edit. Porrúa S.A.- Méx. 1960 2a. Ed. pág. 249.

9. Citado por Castellanos Tena, Op. cit. pág. 179.

Por lo que hace al aspecto negativo se encuentran contemplados en el artículo 15 del Código Penal vigente, con la denominación de "Circunstancias excluyentes de responsabilidad". De esta manera tenemos que a nuestro juicio, en el delito en estudio, se daría únicamente lo contenido en la fracción II, en lo que se refiere a la intoxicación alcohólica o producida por alguna droga; ingeridos en forma involuntaria o accidental. Ya que el contenido por las demás fracciones del artículo 15 de la Ley sustantiva penal -- constituye causas de inculpabilidad, inimputabilidad y ausencia de la conducta.

Continuando con nuestro criterio, la conducta antijurídica deberá consumarse desde el momento en que el sujeto del delito -- conduce un vehículo en estado de ebriedad, ya que con esta conducta es suficiente para que viole el bien jurídico protegido, que es la seguridad pública.

4. LA IMPUTABILIDAD Y CAUSAS DE INIMPUTABILIDAD

La imputabilidad según Castellanos Tena consiste en "... la capacidad de querer y entender en el campo del Derecho Penal."¹⁰ Para Ignacio Villalobos consiste en "... la capacidad de obrar con discernimiento y voluntad y capacidad, por lo tanto de ajustarse a las normas jurídicas o apartarse de ellas culpablemente..."¹¹

De esta manera nos damos cuenta que la imputabilidad está

10. Castellanos Tena, Fernando. Op. Cit., pág. 219

11. Villalobos, Ignacio. Op. Cit., pág. 218.

Intimamente relacionada con el sujeto activo del delito, al cual le imputa cierta conducta sobreentendiéndose que el sujeto tiene la capacidad jurídica y una salud mental de las cuales resulta su consentimiento o voluntad de entender y de querer, el deseo y determinación para ir en contra de una norma establecida en el campo del Derecho Penal.

En cuanto a la inimputabilidad, es el aspecto negativo de delito en donde la conducta del sujeto no es imputable, puesto que hubo circunstancias de carácter psíquico en las cuales el sujeto comete el delito, y no es responsable jurídicamente de su conducta ante la sociedad, por carecer de la capacidad de querer y entender su comportamiento ilícito.

Así tenemos que para Jiménez de Asúa "... son causas de - inimputabilidad, la falta de desarrollo y salud de la mente, así como los trastornos pasajeros de las facultades mentales que privan o perturban en el sujeto la facultad de conocer el deber; esto es, -- aquellas causas en las que, si bien el hecho es típico y antijurídico, no se encuentra el agente en condiciones de que se le pueda - - atribuir el acto que se perpetró."¹² Por ello, en lugar de la responsabilidad penal se deben utilizar medidas de seguridad, pues no hay esa obligación contraída por el sujeto para responder de sus actos por no ser voluntarios.

De lo anterior, podremos considerar a la imputabilidad co

12. Ibidem pág. 279.

mo los mínimos de capacidad física y legal que debe reunir el sujeto al momento de realizar la conducta. Por lo que hace al artículo 171 que nos ocupa, tenemos que no hay problema al enfocar la imputabilidad al sujeto que se encuentre con la capacidad de querer y entender, es decir, que voluntariamente ingiera bebidas alcohólicas o consuma alguna droga o enervante y una vez encontrándose bajo los efectos de éstas, desee conducir voluntariamente un vehículo de motor y cometer una infracción al Reglamento de Tránsito. A nuestro juicio la imputabilidad deberá darse desde el momento mismo en que el sujeto decide en forma voluntaria ingerir bebidas alcohólicas o consumir drogas o enervantes y conducir un vehículo de cualquier tipo, sea éste motor o no. Consecuentemente la falta de alguno de estos elementos establecidos por la norma penal, en este caso el artículo 171 penal, se estará en presencia del aspecto negativo o sea la inimputabilidad y tenemos como causas de ésta, según la teoría del delito los siguientes: La minoría de edad, la sordomudez de nacimiento o adquirida después de nacido, siempre y cuando no sepa leer ni escribir, sufrir trastornos mentales transitorios de orden permanentes del orden patológico, tales como la idiotez, imbecilidad, demencia mental, y como transitorios: la esquizofrenia, la epilepsia y finalmente la hipótesis contenida en la fracción II del artículo 15 del Código Penal, consistente en los trastornos mentales transitorios o permanentes ocasionados por la ingestión de sustancias tóxico-embriagantes o tóxico infecciosas en forma accidental o contra su voluntad.

En caso del artículo 171 del multicitado código y a nuestro juicio, como causa de inimputabilidad se dará esta última hipótesis, cuando el sujeto activo del delito en forma accidental o involuntaria se pone en estado ebrio o tóxico, al ir conduciendo un vehículo de motor, llevándolo a producir alguna infracción al Reglamento de Tránsito. Para nosotros deberá de eliminarse la comisión de la infracción al Reglamento de Tránsito.

5. LA CULPABILIDAD E INCULPABILIDAD

La culpabilidad ha sido definida como el nexo psicológico y emocional que ligan al sujeto con su acto, es decir, los presupuestos que existen para que determinada conducta antijurídica sea imputada al sujeto. Ya habíamos manifestado en el apartado anterior que para que un sujeto sea considerado culpable, primeramente debería ser imputable, concurriendo ambas para que integre la responsabilidad penal.

De esta manera tenemos que, "... mientras la imputabilidad es una situación psíquica en abstracto, la culpabilidad es la correcta capacidad de imputación legal declarable jurisdiccionalmente, por no haber motivo legal de exclusión con relación al hecho de que se trata."¹³

Como podemos observar, la culpabilidad es la correcta capacidad de imputación legal declarable jurisdiccionalmente, sin embargo el artículo 80. de la ley penal hace una clasificación de có-

13. Carracá y Trujillo, Raúl. Op. Cit., pág. 415.

no pueden ser los delitos al manifestar lo siguiente:

"Art. 8o.- Los delitos pueden ser:

- I. Intencionales;
- II. No intencionales o de imprudencia;
- III. Preterintencionales."

Posteriormente el artículo 9o. del mismo ordenamiento los define de la siguiente manera:

"Art. 9o.- Obra intencionalmente el que, conociendo las - circunstancia del hecho típico, quiera o acepte el resultado prohibido por la ley.

Obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales imponen.

Obra preterintencionalmente el que cause un resultado típico mayor al querido o aceptado, si aquél se produce por imprudencia."

Como vemos, la culpabilidad presenta dos formas; Dolo y - Culpa, según el sujeto dirija su voluntad consciente a la ejecución del hecho tipificado en la ley como delito, o causa igual resultado por medio de su negligencia o imprudencia.

En cuanto al aspecto negativo de la culpabilidad, diremos que se presentará cuando hay ausencia de los elementos esenciales - de la culpabilidad, es decir, conocimiento y voluntad. Para que ha ya causa de inculpabilidad, esencialmente se requiere que alguno de

los elementos de la culpabilidad quede anulado.

Por nuestra parte y aludiendo a la concepción dada por el maestro Castellanos Tena, al decir que la culpabilidad es el nexo - intelectual y emocional que liga al sujeto con el acto cometido, te nemos que en el delito en estudio contemplado en el artículo 171 pe nal, basta con que el sujeto de delito encontrándose en estado de - ebriedad, tenga la intención de conducir un vehículo de motor y co meter alguna infracción a los reglamentos de tránsito. Surgiendo - aquí un problema, ya que en la realidad, el sujeto activo se pone - en estado de intoxicación alcohólica o de alguna droga en forma vo luntaria, y asimismo tiene la intención de conducir su vehículo, pe ro no siempre tiene la intención de cometer una infracción al regla mento de tránsito o causar algún daño a las personas o cosas, al co meterse la infracción, lo hace en forma involuntaria, por lo que -- creemos que al momento en que se cumplen los dos primeros momentos- (estar ebrio y conducir un vehículo), con ello se está violando el- bien jurídico protegido, la seguridad pública, ya que en este momen to es cuando la sociedad se encuentra en peligro y no vemos la nece sidad de que el sujeto cometa la infracción o cause algún daño a las personas o cosas, para que hasta ese momento se integre o se con suma el delito. Por lo que hace a la inculpabilidad, no se puede pre sentar en este delito ninguna de sus causas, toda vez que nuestro - tipo legal, es de aquellos que para su integración requieren cier tos elementos como son el estado de ebriedad o la intoxicación por- drogas o enervantes, de esta manera, una persona que se encuentre en

estado tóxico, tendrá una voluntad inconsciente después de que voluntariamente lo ha hecho.

6. PUNIBILIDAD Y SU AUSENCIA

La punibilidad no forma parte del delito, sino que es una consecuencia de éste, por lo que se entiende como punibilidad el merecimiento de una pena en virtud de la comisión de un ilícito penal, así pues, la pena no forma parte del delito pues no obstante que se considera como una imposición fáctica de un castigo el infractor de las disposiciones penales, de ninguna manera forma parte del delito.

De esta manera, el artículo 24 de la ley penal establece las penas y medidas de seguridad, siendo éstas un total de 18, por lo que hace al artículo 171 establece: "Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida -- del derecho de usar la licencia de manejador...", siendo ésta la punibilidad hacia la conducta antijurídica, de esta manera nos damos cuenta que existe pena consistente en prisión hasta por seis meses, una sanción consistente en una multa de cien pesos y una suspensión consistente en la pérdida de usar licencia de manejador, a esto manifestamos que la pena deberá ser aumentada de 3 a 5 años y suspensión de la pérdida de usar licencia para manejador, este último será aplicable en forma definitiva a los reincidentes principalmente a las personas que se dedican a la conducción de vehículos de transporte público, ya que de esta manera se reducirá el alto índice de accidentes ocasionados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad.

Por lo que hace al aspecto negativo de la punibilidad, se encuentra constituido por las excusas absolutorias que son según Carrancá y Trujillo, "... las causas que dejando subsistir el carácter delictivo del acto, excluyen sólo la pena."¹⁴ Las excusas absolutorias se consideran como un perdón legal al responsable de la infracción a la norma penal. De aquí que no se presenten en los artículos 171, las excusas absolutorias ya que no hay perdón legal al respecto.

c). CONCEPTO DE PENA, SANCION, MEDIDA DE SEGURIDAD

PENA.

Empezaremos por estudiar el concepto de Pena, el cual proviene del latín poena, castigo impuesto por autoridad legítima al que ha cometido un delito o falta. Disminución de uno o más bienes jurídicos impuestos jurisdiccionalmente al autor de un acto antijurídico (delito), que representa la ejecución coactiva, efectiva, real y concreta del precepto infringido, sino su reafirmación ideal, moral, simbólica.

Por su parte el Diccionario Jurídico Mexicano define a la pena de la siguiente manera: "Pena. (castigo impuesto por una autoridad legítima al haber cometido un delito o falta). Disminución de uno o más bienes jurídicos, impuestos jurisdiccionalmente al actor de un acto jurídico (delito), que no representa la ejecución coactiva, efectiva, real, y concreta del precepto infringido sino

14. Ibidem pág. 125.

su reformación ideal, moral y simbólica."¹⁵

Conforme a las definiciones expuestas se entiende que la pena va ligada esencialmente al delito, por cuanto que es aplicada una vez que se fundamentan todos los elementos positivos del mismo, esto es, la conducta, típica, antijurídica imutable y culpable.

En todos los delitos que regula el Código Penal y como -- consecuencia lógica traen aparejada una sanción intimidatoria, para que el sujeto activo del delito no la cometa y que puede consistir en la privación de la libertad o bien, consistir en una pena alternativa que puede ser privación de la libertad o una multa pecuniaria, según el tipo del delito que se haya cometido y según la norma sustantiva que sanciona con determinada pena a la conducta que se enfo que al tipo de que se trate, por considerarse hechos que se lesionan o ponen en peligro un bien jurídicamente protegido por la ley.- El artículo 171 de la ley sustantiva penal, refiere a una pena consistente en prisión hasta por seis meses, cosa que a nuestro juicio y de acuerdo al alto índice de accidentes, que por esta conducta, se ocasionan y con ello otros delitos como son el daño en propiedad -- ajena, lesiones, homicidios, vemos que la penalidad es muy baja, -- por lo que opinamos, que se deberá aumentar la penalidad para que-- dar de 3 a 6 años de prisión ya que así se podría reducir el índice en la comisión de este delito, asimismo se deberá aplicar a los sujetos que reincidan, la pérdida definitiva del derecho a usar la li

15. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Diccionario Jurídico - Mexicano, T. VII, Edt. Porrúa S.A. Méx. 1985, pág. 77.

cencia de manejar, principalmente, insisto a las personas que manejan vehículos de transporte público o de alguna manera prestan sus servicios como choferes, ya que la pena establecida por el 171, no se adecuaba a la realidad social.

SANCION.

Esta palabra proviene, según el Diccionario Enciclopédico Salvat, del "... latín sanctio-tionis. Estatuto o ley mal dimanado de una culpa o yerro y que es como su castigo o pena. Autorización que se da a cualquier acto, uso o costumbre. En general confirmación, aprobación de una disposición legal por la autoridad competente. También recompensa que dimana del cumplimiento de una norma, o pena por la comisión de un delito, o de una falta."¹⁶ Como vemos, el concepto de sanción tiene varias concepciones, entre las que más se adecuan a nuestro estudio es el señalado en último término, consistente en la pena por la comisión de un delito o de una falta.

Por su parte el diccionario jurídico nos dice al respecto: "Sanción.- Cuando se trata de la conducta antijurídica, sanción es sinónimo de "pena" o "represión". En el proceso de la formación de las leyes, la sanción es el acto por el cual el Congreso, las legislaturas, etc., aprueban un proyecto de ley."¹⁷ De esta manera nos damos cuenta que efectivamente la palabra sanción es considerada como sinónimo de la palabra pena.

16. Diccionario Enciclopédico Salvat, Edt. Salvat, T. 24 pág. 3325.
17. Ramírez Gronda, Juan. Diccionario Jurídico, 10a. Ed. Buenos Aires Argentina 1988, pág. 274. Edt. Claridad S.A.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

El Diccionario Enciclopédico Salvat nos define a la Medida de Seguridad de la siguiente manera: "Nombre con el que se conocen las providencias o medidas de protección, de educación y tratamiento que el Estado, por medio de sus agentes, que impone a ciertos delincuentes en razón de su peligrosidad, ésta se distingue de las medidas preventivas a que son sometidos los individuos peligrosos, no delincuentes, precisamente -al contrario de éstas-- la peligrosidad que intenta atajar las medidas de seguridad, es --postdelictual, por lo que sólo puede aplicarse basándose en la conducta criminal (delictiva) y en consideración de la pena impuesta-- como retribución pre-principal al delito no será suficientemente adecuada al carácter peligroso del sujeto."¹⁸

De esta manera contemplamos que este concepto es bastante amplio y completo, en relación a lo que se debe entender como Medida de Seguridad. De lo anterior podemos decir que el tipo descrito en el 171 penal tiene como interés jurídico, el de proteger a la comunidad y darle seguridad para que transite por las calles y avenidas en forma tranquila y libre.

d) CONCEPTO DE PELIGRO Y SEGURIDAD

Pasemos a ver el significado de Peligro, tenemos de esta manera las siguientes definiciones:

"Peligro. (del latín periculum), Riesgo o contingencia inminente de que suceda algún mal, daño de domnum, detrimento, per

18. Diccionario Salvat, T. 18. Op. Cit. pág. 2479.

juicio, menoscabo, dolor, injusticia."¹⁹

"Peligro. Condición que concurre en el individuo notoriamente, propenso a realizar actos antisociales o criminosos."²⁰

Algunos autores dan a este tipo de hechos ilícitos la denominación de delitos contra la tranquilidad pública, pero considere ramos que no parece ser ésta la adecuada denominación, ya que el peligro amenaza no a la tranquilidad, sino a la seguridad. La seguridad es algo objetivo, la tranquilidad es un hecho subjetivo; es la creencia de estar seguro. De esto tenemos que, la palabra seguridad es definida de la forma siguiente: "Seguridad, (del latín securitas-tatis), Finanza u obligación de independencia a favor de uno, regularmente en materia de intereses. Se aplica a un ramo de la administración pública, cuyo fin es el de velar por la seguridad de los ciudadanos, se aplica también a ciertos mecanismos que aseguran algún funcionamiento, previniendo que éste falle, se frustrare o viriente."²¹ Por otro lado tenemos la definición que nos hace el Diccionario Vocabulario de Derecho, diciendo al respecto: -- "Seguridad.- Garantía suministrada para el cumplimiento de una obligación, puede ser personal o real. La seguridad pública es el elemento del orden público material, caracterizado por la ausencia de peligros, por la vida, la libertad o el derecho de propiedad de de las personas."²²

-
19. Diccionario Jurídico Mexicano T. VII. Op. Cit., pág. 75.--
20. Moreno Rodríguez, Rogelio. Vocabulario de Derecho y Ciencias Sociales, F.A. Depalma, B.A. Argentina 1976, pág. 386.
21. Diccionario Salvat T. 24. Op. Cit., pág. 3366.
22. Vocabulario de Derecho. Op. Cit., pág. 458.

Consideramos que el artículo 171 fracción II del Código Penal, que es materia del presente trabajo debería encuadrarse dentro de los delitos contra la seguridad tanto pública como de la nación y en cierta forma en los delitos contra la paz y la seguridad de las personas, es decir, este delito simple y llanamente afecta a la seguridad pública y de la nación cuando se configura el delito de ataques a las vías generales de comunicación, y si no llega a suceder esto por faltar uno de sus elementos, constituirá en todo caso un delito contra la paz y la seguridad de las personas, ya que para tutelar la seguridad pública frente al hecho de conducir vehículos de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, basta sólo que se haya desplegado esta conducta, ya que por sí sola implica un peligro para la sociedad.

e) BIEN JURIDICO

En cuanto a este concepto, Manuel Osorio nos dice:

"Bien Jurídico. Principio que presenta particular importancia en el ámbito del derecho penal, porque cada uno de los delitos se entiende que atentan contra el bien que la legislación protege: vida, propiedad, familia, honestidad, honor, seguridad nacional, administración pública, etc. Pero en la doctrina existen profundas diferencias acerca de cual sea el bien jurídico protegido frente a la comisión de los delitos o de algunos de ellos. Fuere de su aspecto penalístico se debe entender que es un bien jurídico

el que se encuentra protegido o amparado dentro del derecho."²³

De lo anterior, deducimos que efectivamente el bien jurídico, es en lo penal, lo que la legislación protege; de esta manera observamos en nuestro código penal que se encuentra una variedad de tipos cuya finalidad es proteger la propiedad, la familia, la seguridad pública, el patrimonio nacional entre otros.

Por lo que respecta al bien jurídico que se protege en el artículo 171 de la ley penal al manifestar o castigar la conducta de conducir un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga, por lo que se aprecia que el legislador pretendía proteger los más altos valores de la persona, tales como la vida, integridad y su patrimonio, así como los bienes propiedad de la federación.

Consideramos que el bien jurídico que se debe tutelar en el ilícito en estudio es el de la Seguridad Pública, contenido en el título IV del Código Penal en vigor y no en los delitos materia de vías de comunicación a que se refiere el título V, ya que en la fracción II del artículo 171 de la ley penal hace la descripción de una conducta diversa, a lo que se entiende por ataque a las vías de comunicación.

f). INTENCION, IMPRUDENCIA, PRETERINTENCIONALIDAD

Continuando con nuestro estudio, tenemos en primer término

23. Osorio, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Penales y Sociales. Edt. Heliasta S.R.L. Argentina 1978, pág. 86.

no la Intención, definiéndola el Diccionario Enciclopédico Salvat de la siguiente forma:

"Intención.- Del latín intento-tionis. f. Determinación de la voluntad en orden a un fin, Derecho. Voluntad consistente de hacer o no hacer lo que la ley prohíbe o manda que se haga. Es uno de los elementos constitutivos de los delitos. Más precisamente, se habla de intención dolosa, delictiva o criminal."²⁴

"Intencional.- Se dice del hecho ejecutado con intención, deliberado, con propósito reflexivo. En Derecho Penal el delito que se somete con la intención delictuosa, por oposición a delito por culpa o imprudencia."²⁵

De aquí se desprende, que el autor es conciente de la antijuricidad de su acción. De esta manera y siguiendo el orden de ideas, vemos que la culpabilidad como elemento del delito reconoce dos grados: El dolo y la culpa, denominados en el artículo 80. de la ley penal como "intención" y "no intención o imprudencia".

Por otro lado, tenemos que el dolo consiste en la aceptación del resultado que la ley prohíbe, es decir, "...en la voluntad de causación de un resultado dañoso. Supone indispensablemente, por tanto, como elemento intelectual, la previsión de dicho resultado, así como la contemplación más o menos clara y completa de las circunstancias en que dicha causación puede operar; asimismo - supone, como elemento emocional la voluntad de causación de lo que

24. Dicc. Salvat T. 15. Op. Cit., pág. 2083.

25. Dicc. Jurídico. Op. Cit., pág. 177.

se ha previsto; es la dañada o maliciosa intención. Tal es el dolo directo general."²⁶

De lo anterior, decudimos que dolo consiste en el actuar, conciente y voluntario, dirigido a la producción de un resultado - típico y antijurídico.

Por lo que hace al segundo concepto, la culpa, lo encontramos asentado por el artículo 9o. del código penal en su segundo párrafo que lo define de la siguiente manera: "obra imprudencialmente el que, realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen." Consistiendo en el obrar sin la debida previsión, por lo que se -- causa un resultado dañoso y previsible, tipificado en la ley penal.

Por último, el artículo 8o. penal, hace referencia a los delitos preterintencionales y el artículo 9o. del código penal lo define en su tercer párrafo al manifestar: "Obra preterintencionalmente el que cause un resultado típico mayor al querido o aceptado, si aquél se produce por imprudencia."

De lo anterior, se desprende que el resultado es ocasionado en forma imprudencial, por una conducta producida u ocasionada en forma dolosa. Es decir, se tiene la intención de practicar la conducta y obtener un resultado, pero al momento de practicar la conducta, se sobrepasa el resultado deseado.

Por lo que hace a estos conceptos encaminados al articu-

26. Carrancá y Trujillo . Op.Cit. pág. 36.

lo 171 del código penal fracción II, tenemos que para nosotros, es te ilícito es de carácter doloso, toda vez que el sujeto en forma voluntaria ingiere bebidas alcohólicas o intencionalmente se pone bajo los efectos de drogas enervantes, a sabiendas de que va a conducir un vehículo y las consecuencias delictuosas a las que puede incurrir, como es el de cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito, habiendo realizado estas conductas en forma intencional y querida por el sujeto activo del ilícito penal.

Asimismo, manifestamos que excepcionalmente el sujeto no lleva el ánimo de cometer alguna infracción al reglamento de tránsito, sin embargo, hemos visto como las personas que van conduciendo sus vehículos en estado de ebriedad, dolosa o intencionalmente circulan por las avenidas, haciendo caso omiso de los semáforos -- que les marca la luz roja, por lo que con ello consideramos la intención de que al encontrarse en el estado, que marca la fracción-II del 171, (alcohólico o drogado) voluntariamente quieren cometer la infracción. De esta forma, insistimos en que hace falta que se reforme dicho ordenamiento, ya que parece ser que el artículo 171-fracción II penal, castiga la comisión de las infracciones al reglamento de tránsito, y no la conducta que viola el bien jurídico-protegido, por lo que nuevamente manifestamos nuestra inquietud de que dicho requisito que exige el tipo deberá desaparecer, ya que desde el momento en que el sujeto del delito al encontrarse ebrio y conducir un vehículo, en esos momentos ya debería quedar integrado el delito, en virtud de que desde ese momento se pone en peligro a la sociedad. En cuanto a la preterintencionalidad del delito, en el ordenamiento en estudio, podemos decir que es muy diff-

to, en el ordenamiento en estudio, podemos decir que es muy difícil que se dé, pero no descartamos la hipótesis de que un sujeto - al encontrarse ebrio, desee abordar su vehículo para causarle un - daño al automóvil de otra persona y que a consecuencia del choque - resulte lesionada una persona que viaje en el vehículo que pretendía dañar.

g) CONCURSO DE DELITOS

Por lo que hace a este concepto, el Diccionario Jurídico, lo define de la siguiente manera:

"Concurso de delito.- Pluralidad de infracciones a la ley penal, cometidas por la misma persona antes de ser juzgada ante una determinada jurisdicción."

Por su parte la ley sustantiva penal, en su capítulo V - lo relativo al concurso de delitos dice:

"Art. 18.- Existe concurso ideal, cuando con una sola conducta se cometen varios delitos. Existe concurso real, cuando con pluralidad de conductas se cometen varios delitos." Por lo que hace al contenido por el artículo 171 de la ley penal, en su fracción segunda, deducimos de acuerdo a lo establecido por el artículo 18 penal, en el delito de ataques a las vías de comunicación se puede dar el concurso ideal, ya que el sujeto del delito, al conducir ebrio un vehículo de motor, llega a ocasionar daños a las personas o cosas, produciéndose de esta manera delitos como lesiones, homicidio, daño en propiedad ajena, podemos darnos cuenta-

de esta manera, que con una sola conducta se producen varios resultados. En cuanto al concurso de tipo real, podemos manifestar que es difícil que se llegue a dar en el delito en estudio, sin embargo, a nuestro criterio, sí se puede llegar a dar, aunque sería muy poco común. Verbigracia, un sujeto que se encuentra ebrio y que roba un automóvil y lo conduce para seguir robando, llegando a ocasionar daños a las personas o cosas, cuando es materialmente perseguido, produciéndose de esta pluralidad de conductas, pluralidad de resultados.

Por otro lado, tenemos que en el concurso de delitos, -- cuando el sujeto se encuentra en estado de ebriedad, las lesiones que causa al conducir un vehículo de motor en estado de ebriedad, se perseguirán de oficio, lo cual se desprende del artículo 62 -- del código penal al decir: "...cuando por imprudencia y con motivo de tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes..." se aprecia claramente que no hace referencia a un tipo de lesiones específicas, por lo que debe entenderse que todo tipo de lesiones se perseguirán de oficio cuando se dé el concurso de éstas con el delito en estudio.

III. CONCEPTOS ESPECÍFICOS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.

Para tener una visión más clara de lo que establece el delito de Ataques a las Vías de Comunicación, pasemos ahora a estudiar los conceptos que se encuentran establecidos por el artículo 171 fracción II de la Ley Sustantiva Penal.

a). ALCOHOL

Empezaremos por definir el concepto de alcohol, y para ello el diccionario de la lengua española refiere:

"Alcohol.- Denominación genérica de los compuestos orgánicos ternarios de carbono, hidrógeno y oxígeno: es un líquido -- diáfano, incoloro, inflamable y de olor fuerte."²⁷

Tenemos de esta manera que el alcohol es un compuesto orgánico y por ende, también existen diferentes tipos de alcohol que son: Etilico, o Etanol, Metílico o Metanol, Quirúrgico, Propílico, Butílico y Amílico. La mayor parte de estos alcoholes son utilizados en la industria para diversos empleos debido a su alto grado de toxicidad, sin embargo, el alcohol etílico es el utilizado con mayor frecuencia en las bebidas elaboradas a base de alcohol. El compuesto químico del alcohol etílico es el compuesto por dos moléculas de Carbono, cinco de Hidrógeno y una base o Hidróxido teniendo el siguiente compuesto químico C_2H_5OH , de esto deducimos que: -

27. Diccionario Porrúa de la Lengua Española. Edt. Porrúa, S.A. 23a. Ed. Méx. 1983 pág. 25.

"La cantidad de etanol contenida en una bebida alcohólica se mide en grados proof, los que señalan el por ciento de alcohol presente multiplicado por un factor de dos. En general se puede considerar que 30 mililitros (una onza) de alcohol etílico puro están contenidos en 360 mililitros de cerveza o pulque, 160 mililitros de vino de mesa y 30-40 mililitros de licor, (tequila, ron, brandy, ginebra, vodka, whisky)."²⁸

De esta manera, tenemos que la ingestión crónica de este líquido (etanol) produce depresión continua y progresiva al sistema central nervioso, causando daños de tipo celular y trastornos funcionales en hígado y corazón e intestinos, afectando de esta manera a los sentidos, como lo veremos más ampliamente en el punto siguiente.

b) EBRIEDAD

En cuanto al presente punto, iniciaremos por transcribir lo que se entiende por embriaguez:

"Embriaguez.- Pérdida de la razón, causada por el alcohol."²⁹

De esta definición se desprende que la embriaguez es la pérdida de la razón por la ingestión de bebidas alcohólicas, como podemos ver, el alcohol una vez que es ingerido, es absorbido por el estómago y el intestino, que a través de las vellosidades intestinales es conducido a todo el cuerpo, ejerciendo acción tóxica so

28. Jiménez Navarro, Raúl. Materia de Toxicología Forense. Ed. Porrúa, S.A. 1a. Ed. Méx. 1980. pág. 265.

bre todos los órganos, especialmente sobre el hígado y el sistema nervioso central.

"El alcohol pasa al torrente circulatorio a los dos minutos de haber sido ingerido y de haber llegado al estómago. Se elimina por proceso de oxidación (pérdida de electrones), al mezclarse con el oxígeno, eliminándose como un 90%. Lo que queda se distribuye en el cuerpo según la cantidad de líquido que se contenga en los órganos; así el cerebro recibe una gran cantidad por su elevado contenido acuoso.

La oxidación se verifica inicialmente en el hígado, dosis de whisky se eliminan aproximadamente en tres horas; también se eliminan por el aliento, por la orina y por el sudor. El grado de embriaguez lo determina la cantidad de alcohol que llega al cerebro."³⁰

De acuerdo con lo anterior, el alcohol una vez en el cerebro, ataca los centros de censura y gobierno de uno mismo o de la persona. De ahí que el bebedor que ha ingerido un poco de licor, cree siempre que puede guiar su carro mucho mejor que antes de beber.

"Así en pruebas de laboratorio realizadas, se descubrió que después de ingerir alcohol, los conductores creían que guiaban excepcionalmente bien, cuando en realidad su destreza estaba seriamente afectada. Esto se debe a que el alcohol reduce la atención,

30. Revista Judicial, Suprema Corte de Justicia, Director Víctor Pérez Vargas, año VI, No. 22, San José Costa Rica. Julio - - 1982, pág. 289.

aumenta el tiempo de reacción a estímulos y las diferencias en la intensidad de los estímulos son más difícilmente distinguibles."³¹

Esta reducción de la cordura, la precaución y el sentido de la responsabilidad es uno de los efectos invariables del alcohol; asimismo éste no sólo hace olvidar toda precaución, sino que retarda también los tiempos de reacción. Cualquier cantidad moderada de licor reducirá el tiempo de reacción por lo menos una quinta -- parte o más de un segundo que nos puede servir para evitar cualquier accidente.

Por otro lado tenemos, que existen una serie de pruebas para determinar la presencia de alcohol en el organismo que son: --

1. La prueba de Wid Merck, que consiste en un análisis químico para determinar el contenido de alcohol en la sangre de un individuo. Cuando una persona ingiere alcohol, éste se distribuye uniformemente por todo el cuerpo y esta prueba mide exactamente el -- grado de intoxicación, expresando la cantidad de alcohol en gramos por litro de sangre.

2. Otra prueba es la realizada en muestras de orina, -- puesto que el alcohol es eliminado en ella, suministrándose por medio de este análisis, una indicación aproximada del instante en -- que fué ingerido el alcohol.

3. El efecto del alcohol se puede demostrar, además por medio de un respirador que se basa en el hecho de que el aire con-

31. Sodi Pallares, Ernesto y Sotelo Regil, Peritajes de tránsito. Edt. Limusa, Méx. 1978, pág. 48.

tenido en la respiración contiene alcohol suficiente, en el supuesto caso de que se haya consumido llevándose a cabo de la manera siguiente: se pide al individuo en estudio que infle un globo, mismo que se unirá a una ampolleta que contiene cristales amarillos, los cuales se volverán verdes en cuanto sientan el aire contaminado -- por el alcohol. La prueba no es muy sensible pero puede proporcionar indicaciones de que una persona ha ingerido alcohol."³²

De lo anterior, podemos deducir que no estamos de acuerdo en este tipo de pruebas, que se hacen para obtener el grado de toxicidad en el cuerpo por alcohol, ya que el primero mencionado, -- se refiere a la prueba mediante la dosificación en la sangre. No estando de acuerdo, ya que esta prueba debe practicarse al momento del hecho, toda vez que si pasa más tiempo, el resultado puede ser variable; asimismo tenemos que anteriormente el artículo 90 del Reglamento de Tránsito manifestaba al respecto: "Para los efectos de este reglamento se considera que una persona se encuentra en estado de ebriedad cuando tenga 0.08% o más contenido alcohólico en la sangre..." partimos de aquí para manifestar que el reglamento de tránsito manifestaba los grados de alcohol para que una persona, pudiera ser considerada, como persona ebria, sin embargo esta disposición no afecta en lo particular al código penal, ya que en lo establecido por el multicitado artículo 171 no manifiesta cuantos grados de alcohol debe de considerarse para que una persona -- sea considerada como ebria.

32. Pons Agustín Pedro. Enciclopedia Médica Familiar. Edt. Inter-Argos, S.A. Barcelona 1979, pág. 37-33.

De esta manera continuamos negando la eficacia de las pruebas que se utilizan para obtener el grado de intoxicación, así aludiremos al segundo, para manifestar que la dosificación en la orina tampoco es confiable, toda vez que el alcohol es distribuido por todo el cuerpo y que el desecho de éste se produce por medio de la orina, sudor, saliva, aliento, etc., de ahí que el grado de alcohol o intoxicación se redujera y ya no sería exacto el resultado.

Finalmente en el último método mencionado, diremos que era un examen de aliento que se practicaba en las agencias del Ministerio Público y que cayó en desuso ya que se comprobó que no era nada confiable, toda vez que con el simple hecho de que una persona comiese un chocolate envinado o se enjuagara la boca con alguna bebida alcohólica y después esta persona se sometiera al examen, saldría con resultados positivos, aun encontrándose sobria.

Actualmente en las Agencias del Ministerio Público, para practicar la ebriedad en una persona, realizan una clínica práctica, consistente en verificar si el sujeto tiene o no aliento alcohólico y la intensidad de éste; observación de su marcha que ordinariamente y en ese estado resulta zigzagueante; determinar igualmente los reflejos de las pupilas, mediante las pruebas ordinarias que establecerán el estado de sobriedad del sujeto por la retardada dilatación que se observa en ellas; en la escala visual, el sujeto ebrio confundirá las letras del alfabeto, etc. Según lo asentado por los diversos reflejos, en sentido positivo o negativo, o la supresión o abolición de ellos, se podrá establecer el grado de

ebriedad en que la persona se encuentra. Por lo que consideramos que éste es el método -que a nuestro criterio-, puede dar mayores resultados, ya que se ha probado que bastan dos vasos de cerveza - para disminuir en una tercera parte de la distancia que puede verse claramente. De aquí que estemos de acuerdo en lo que refiere - Eugenio Cuello Calón al decir: "No sólo es peligroso el ebrio que conduce, también puede serlo y en grado sumo, el conductor que ingiere cantidades módicas de alcohol que para un viandante sería to talmente inofensivas. Estos sujetos que no han llegado a embriagarse, pero cuyas facultades para conducir el automóvil han quedado aminoradas..."³³

Toda vez que desde el punto de vista de los juristas, no es preciso que los sujetos hayan ingerido alcohol en grandes cantidades, sino que habiéndolo ingerido en pequeñas dosis, se haya por esta causa al conducir un vehículo de motor en un estado de peligro, por haber perdido la capacidad para dominar el vehículo que el conductor debe, en todo momento poseer. Y por otra parte, el tipo no distingue entre los grados de ebriedad, por tal motivo para su configuración basta con que el agente se encuentre en cualquier nivel de la embriaguez provocado por el consumo de bebidas alcohólicas o bien, que se encuentre bajo el influjo de estupefacientes.

c) DROGA ENERVANTE

Por lo que hace a este concepto, el doctor Quiroz Cuarón

33. Cuello Calón, Eugenio. Derecho Penal, parte especial, T. II. Vol. I Edt. Bosch Casa Editora, S.A. Barcelona 1975, pág.358.

nos dice:

"Droga es toda sustancia que introducida en el organismo modifica alguna o algunas de sus funciones, las que actúan sobre la mente se llaman psicotrópicas y modifican los estados afectivos, las percepciones de la conciencia."³⁴

Por otro lado tenemos la palabra "enervante", al respecto tenemos el concepto de ésta: "enervar.- Debilitar, quitar las fuerzas. Debilitar la fuerza de razones o argumentos."³⁵

Tenemos de esta manera y siguiendo el primer concepto -- mencionado, que será considerada como droga toda aquella sustancia que una vez introducida en el organismo modifica alguna o algunas de sus funciones, ya sea ésta de tipo químico, o natural, de aplicación intramuscular, intravenosa u oral. Consideramos que éste debería ser el término que se aplicase a la fracción II del multicitado artículo 171 penal quedando el concepto Droga, amplio para cualquier tipo de sustancias tóxicas y que afecten de alguna manera el estado o los estados afectivos, ya que existen sustancias -- que no son enervantes, y que sin embargo llegan de algún modo a -- afectar más que las drogas enervantes, como lo estipula en su respectiva fracción el artículo 171 penal y también llegan a poner al sujeto del ilícito bajo la cuadratura del ordenamiento citado.

Sin embargo, en términos legales aludiremos a lo referido por el artículo 193 de la ley Sustantiva penal, ya que menciona

34. Quiroz Cuarón, Alfonso. "Medicina Forense" Edt. Porrúa, S. A. 1a. Ed. Méx. 1977, pág. 693.
35. Diccionario Porrúa. Op. Cit., pág. 281.

cuales son las sustancias que deben considerarse como drogas, manifestando lo siguiente:

"Art. 193. Se consideran estupefacientes y psicotrpicos los que determine la Ley General de Salud, los convenios o tratados internacionales de observancia obligatoria en México, y los que señalan las demás disposiciones aplicables a la materia expedidas por la autoridad sanitaria correspondiente, conforme a lo previsto en la Ley General de Salud.

Para los efectos de este capítulo se distinguen tres grupos de estupefacientes o psicotrpicos:

I. Las sustancias y vegetales señalados por los artículos 237, 245 fracción I y 248 de la Ley General de Salud.

II. Las sustancias y vegetales considerados como estupefacientes por la ley, con excepción de las mencionadas en la fracción anterior, y los psicotrpicos a que hace referencia la fracción II del artículo 245 de la Ley General de Salud; y

III. Los psicotrpicos a que se refiere la fracción III del artículo 245."

De esta manera, nos damos cuenta que la Ley General de la Salud, menciona una variedad de las sustancias consideradas como drogas, entre las cuales mencionaremos algunas: Acetildihidrocodeína, acetilmetadol, alfaprodina, benzil morfina, coca, cocaína, cannabis, o marihuana, difenoxina, drotebano, etilmorfina, fenazona, heroína, isometadona, levomoramina, metildesorfina, nicomorfina, norpipanona, oximorfona, petidina, propiramo, recemorfán, su

gentamil, tebaina, entre otras muchas más, las cuales causan efectos diferentes en el organismo y que pueden llegar a causar efectos mayores que las drogas enervantes y que de un modo también, al ser combinados con el volante, se llega a la comisión de grandes percances automovilísticos; cabe hacer mención que generalmente -- las personas que son aficionadas a ingerir algún tipo de droga o sustancia tóxica, acostumbran tomar bebidas alcohólicas con el fin de obtener mayor efecto de intoxicación y que en ocasiones se llega a una sobredosis que muchas veces produce la muerte del sujeto.

Cabe hacer mención de que se debería de asentar una razón, en los medicamentos que contienen sustancias, que de alguna manera lleguen a causar distorsiones en los sentidos o de alguna forma se vean afectadas las facultades intelectuales, a efecto de que el paciente no deberá conducir ningún tipo de vehículo, durante el tiempo que se encuentre bajo dicho tratamiento. Asimismo deberá hacerse responsables a los médicos, si no le hacen manifiesto a sus pacientes que el tiempo que dure el tratamiento, no deberá conducir ningún tipo de vehículo. De esta manera se estaría cumpliendo verdaderamente con una campaña preventiva de grandes percances que se dan a través de la conducción de vehículos bajo la influencia de alguna sustancia tóxica.

d) INFRACCION

Pasemos ahora a estudiar el concepto de infracción y en términos generales podemos decir: "Infracción.- Proviene del latín infractio, tionis, f. Quebrantamiento de la ley o tratado de una -

norma moral, doctrinal o l6gica."³⁶

Tenemos de esta manera que infracci3n es el quebranta-
miento o el no acatamiento de alguna norma, de esta forma podemos-
emplear a la palabra infracci3n a diferentes campos, tales como al
penal, administrativo, civil, etc. Sin embargo, el artculo 171 -
de la ley penal, en su fracci3n 6nica, hace menci3n a otro requisi
to diciendo que, aquel que cometa una infracci3n a los reglamentos
de tr3nsito y circulaci3n, por lo que podr3amos entender por in-
fracci3n, cualquiera siempre y cuando se encuentre estipulada en -
el Reglamento de Tr3nsito.

Por otra parte y relacionando lo estipulado por el Regla
mento de Tr3nsito que a su vez contiene 150 infracciones distintas
que estipulan las conductas que deben acatarse al conducir un auto
m3vil, por ejemplo tenemos que no respetar el sem3foro o ademanar-
de la gente cuando lo indique (art. 69-71); al dar vuelta a la de-
recha o izquierda y no tomar oportunamente el carril del extremo -
correspondiente (art. 95); causar deslumbramiento a otros conducto
res o emplear indebidamente la luz alta (art. 98); entre otras.

Por otro lado, tenemos que el artculo 150 de este regla
mento nos dice lo siguiente: "...La persona que al conducir cual-
quier tipo de vehculo en estado de ebriedad o bajo la influencia
de estupefacientes, psicotr3picos u otras sustancias t3xicas, co-
meta alguna infracci3n al reglamento, ser3 sancionada con arresto-
inconmutable de 12 a 36 horas, impuesto por el Juez calificador, -

36. Diccionario Enciclop6dico Salvat. T.15. Op. Cit. p3g. 20.

de la jurisdicción correspondiente."

Ahora bien el artículo 171 de la Ley penal del fuero común nos dice: "Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponde si causa daños a las personas o las cosas."

De lo anterior llegamos a las siguientes conclusiones:

PRIMERO: El artículo 171 de la ley penal no especifica que tipo de infracciones debe cometer el conductor al reglamento, por lo que quiere decir esto que cualquier infracción al momento de circular es suficiente para que se dé el ilícito penal.

SEGUNDO: El reglamento de tránsito que debe reglamentar faltas administrativas, se aprecia claramente que el artículo 150 absorbe de una manera directa lo establecido por la fracción única del artículo 171 de la ley penal, por lo que no estamos de acuerdo, ya que no le compete al reglamento de tránsito conocer de conductas que son consideradas como delitos, toda vez que se cuenta con un Código penal el cual contempla los tipos penales.

TERCERO: Consideramos que esta parte que establece la fracción única del multicitado artículo 171 deberá desaparecer, ya que como hemos dicho, el precepto legal pretende proteger la seguridad pública y castigar a los que ponen en peligro la misma. Y no la de castigar a los que cometen infracciones ya que con ello la ley penal no cumple su función llegando a administrativizarse.

Por lo que a nuestro juicio consideramos e insistimos que se deberá de eliminar la comisión de una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación estipulado por la fracción única del artículo 171 de la ley penal, de esta manera si se estaría cumpliendo -- con su verdadera función, la de proteger la seguridad pública.

e). VEHICULO DE MOTOR

Una vez que hemos visto en el capítulo primero del presente trabajo, el desenvolvimiento y evolución que ha tenido el -- vehículo a través de su historia, pasemos a estudiar los diferentes conceptos de acuerdo a su aparición.

"Carro.- (del latín carrus). m. carruaje de carga de dos ruedas, con lanza o varas para enganchar el tiro y cuya armazón -- en un bastidor con adrales, tablas o cuerdas a los costados y a veces en los frentes."³⁷

Como podemos observar, con la palabra carro se les designó a los primeros artefactos que contaban con dos ruedas inicialmente, y que eran de tiro utilizados para el transporte de cosas -- pesadas.

"Carruaje (del provenzal ant. cariatge y éste del latín carrus, carro) m. vehículo montado sobre ruedas."³⁸

Este concepto es similar al anterior, sin embargo habla -- utiliza el término vehículo, con ello entendemos cualquier artefac

37. "Diccionario Enciclopédico Ilustrado", Edt. Selecciones del -- Reader's Digest. Méx. 1978 T. II, pág. 663.

38. Ibidem T. II, pág. 664.

to sobre ruedas según el concepto.

"Coche. (del húngaro Rocfi, carruaje) m. carruaje con - -
asientos: un coche de caballos."³⁹ Este concepto especifica que -
es un artefacto destinado al transporte de tiro para pasajeros.

"Automóvil... que se mueve por sí mismo. 2. se dice de-
vehículos impelidos por un motor interno autónomo: lancha, automó-
vil; 3 m. carruaje provisto de motor autónomo generalmente de com-
bustión interna (aunque los haya con motores eléctricos, de vapor,
de gas, etc.). El primer automóvil de vapor fue construido en - -
Francia por N. J. Cugnot en 1796 y el primero de gasolina por G. -
Daimler en Alemania en 1887 dotado de llantas neumáticas..."⁴⁰

En este concepto, vemos que es más moderno y por lo tan-
to más completo, asimismo observamos que dicho concepto hace refe-
rencia a que los carros, coches o cualquier artefacto se encuentre
dotado de un motor, de ahí que el ordenamiento penal en estudio --
menciona "...al manejar vehículos de motor..." por lo que este --
concepto se extiende a cualquier tipo de vehículo de motor, sea és
te eléctrico, de vapor o de cualquier otro tipo de energía.

"Vehículo.- (del latín vehiculum; del vehere transpor- -
tar) m. carruaje, embarcación, aeronave u otro artefacto para trans
portar personas o cosas."⁴¹ Tenemos que este concepto es mucho --
más amplio pues abarca desde los carros con motor desde automóvi--
les hasta aeronaves, así como cualquier medio o artefacto que sir-
va para el transporte de personas o cosas.

39. Ibidem T. III, pág. 791.

40. Ibidem T. I, pág. 312.

41. Diccionario Salvat. Op. Cit., T. 26, pág. 3664.

Partiendo lo que establece el precepto legal al manifestar "...manejar vehículos de motor..." partiremos del significado del término motor, y así tenemos:

"Motor.- del latín motor, motoris, que produce movimiento. Conjunto de mecanismos destinados a transformar una clase determinada de energía en movimiento."⁴² Con este concepto podemos precisar mejor el término a que refiere el artículo 171 penal al decir "vehículos de motor", y así poder encuadrar los vehículos -- que se encuentren dentro de este tipo legal, abarcando tanto a los autobuses, camiones, automóviles, motocicletas, tricimotos, lanchas de motor, carros eléctricos para servicio público, como los montacarga, y en general cualquier artefacto que se encuentre dotado de un motor.

Siguiendo nuestro criterio, con la inquietud de una buena prevención a los delitos con motivo de tránsito de vehículos, -- diremos que el término que deberá contemplar el multicitado artículo, en su fracción II, es el de "manejar cualquier vehículo", de esta manera se eliminaría la palabra "de motor".

¿Qué pretendemos con esto?. Primeramente diremos que si se pretende proteger la seguridad pública, es necesario que el tipo legal señale, como ya lo manifestamos, "cualquier vehículo" sea éste de motor o no, es decir, que en la descripción del tipo se -- contemplen a los vehículos que no se encuentren dotados de motor y que sirven para transportar personas o cosas, así como a los carros

42. Ibidem, T. 19, pág. 2614.

cía algún vehículo no de motor en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga, y a los cuales no se les castiga, ya que no se encuentra tipificado la conducción de vehículos que no son de motor.

Un ejemplo de ello lo vemos con los voceadores, quienes cargan sus bicicletas o motocicletas de periódico formando grandes pilas con una altura hasta de tres metros causándole dificultades en sus maniobras en el manejo de sus vehículos, así como el entorpecimiento de tránsito y si a esto le aumentamos bebidas alcohólicas, nos daríamos cuenta de qué tan grave es el problema, empero - estos conductores nunca tienen culpa alguna, ya que la ley habla de vehículos de motor, descargando a los que no son de motor y que si tienen importancia para poder impartir una verdadera seguridad social. Con esto podemos ilustrarnos ampliamente de los riesgos que se viven a diario y de esta manera se tome una conciencia social. Por lo que proponemos que se debería impartir a todos los niveles una educación vial, principalmente en las escuelas de educación técnica, primaria, secundaria, preparatoria o bachillerato, profesional, así como a toda la ciudadanía a través de los medios de comunicación y principalmente al Cuerpo Policial perteneciente a la Secretaría General de Protección y Vialidad, ya que muchos de sus elementos no conocen el contenido de las normas establecidas por el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y con ello no pueden auxiliar a la ciudadanía en cuestiones viales y por otro lado transeunte como si el automovilista deberían conocer el derecho que tienen al circular por la vía pública, así como la obligación-

que adquieren al transitar por las vías públicas y que las autoridades o agentes de tránsito velen por que estas disposiciones se lleven a cabo, y una vez logrado este objetivo, otra cosa sería y la delincuencia automovilística se reduciría.

IV. ANÁLISIS JURÍDICO DEL CONCEPTO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Visto lo anterior, nos resta pasar a analizar los conceptos de las palabras que integran el nombre de Ataques a las Vías de Comunicación.

a) ATAQUE

Partiendo del concepto de Ataque, desde el punto de vista literal, los diccionarios lo definen de la siguiente manera:

"Ataque.- Acción y efecto de atacar o acometer."⁴³ De esta forma nos damos cuenta que el concepto ataque es efecto de atacar o acometer, pasemos a ver ahora lo que significa esta palabra desde el punto de vista jurídico.

"Atacar.- Agredir, acometer, embestir, arremeter, asaltar."⁴⁴

"Ataque.- Acción de atacar o acometer. Conjunto de trabajos de trinchera para tomar o defender una plaza. fig. acceso o-

43. Diccionario Enciclopédico Ilustrado. T. I. Op. Cit. pág. 219.

44. Díaz de León, Marco A. "Dicc. de Der. Procesal Penal". Edt. Porrúa, S.A. Méx. 1986, T. I, pág. 253.

acontecimiento repentino de un Estado morbosos. fig. Pendencia, disputa, impugnación."45

De las anteriores definiciones, nos percatamos de que el nombre del Capítulo en donde se encuentra ubicado el artículo 171-penal, que es el de "Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia", es distinto a lo que el mismo ordenamiento penal establece, pues el tipo legal manifiesta: "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 se causa daños a las personas o las cosas." Como podemos observar, el 171 se encuentra en un capítulo al que no le corresponde, ya que el bien jurídico que protegen, es el patrimonio del Estado como lo hemos venido manifestando a lo largo del presente trabajo, se pretende proteger a la seguridad pública, por lo que consideramos que este artículo debería de trasladarse al Título IV, Delitos contra la Seguridad Pública, por que realmente, las personas que cometen este ilícito no atacan a las vías de comunicación, y si atentan contra la seguridad pública, por lo que consideramos que deberá trasladarse este artículo al título cuarto de la ley Sustantiva Penal.

b). VIA DE COMUNICACION

Empezaremos por definir la palabra vía, y por ésta en-

45. Palomar de Miguel, Juan. "Dicc. para Juristas" Edt. Mayo Eds. Méx. 1981 pág. 137.

tiende: "Vía.- del latín vía. f. camino o lugar por donde se transita."⁴⁶ Este concepto es muy amplio, pues no especifica cuantos tipos de caminos hay, únicamente se concretiza para decir que es cualquier camino.

"Vía Pública.- Calle, plaza, camino, etc. por donde transita, circula el pueblo."⁴⁷

Este concepto concuerda con el anterior, al manifestar - que es el camino, agregando este concepto, plaza y calle, por donde transita el pueblo, veamos ahora lo que significa:

"Vía de Comunicación.- Camino, terrestre, marítimo o aéreo utilizado para el comercio de los pueblos entre sí."⁴⁸ Tenemos que este concepto, es más preciso en cuanto al nombre que se le da al Capítulo I del Título Quinto de la ley penal al denominarse: "Ataques a las Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia", pues abarca tanto camino terrestre, marítimo y aéreo, por lo que estamos de acuerdo con este concepto, sin embargo, la Ley de Vías Generales de Comunicación da un concepto más amplio en sus primeros artículos.

"Art. 10.- Son vías generales de comunicación:

I.- Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional;

II.- Las corrientes flotantes, y navegables y sus afluen-

46. Diccionario Salvat T. 26. Op. Cit., pág. 3682.

47. Ibidem, pág. 3683 T. 26.

48. Ibidem, pág. 3683 T. 26.

tes que también lo sean...

III. Los lagos, lagunas y esteros, flotables y navegables...

IV. Los canales destinados o que se destinen a la navegación...

V. Los Ferrocarriles;

VI. Los caminos;

VII. Los puentes;

VIII. El espacio nacional en que transiten las aeronaves.

IX. Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado...

X. Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales escritas, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza; y

XI. Las rutas del servicio postal."

Como podemos apreciar, es enorme la cantidad de cosas a las que la Ley General de Vías de Comunicación señala como vías generales de comunicación y la cual va es más específica en comparación al primer concepto señalado al inicio de este punto.

Asimismo en su artículo 2o. de esta ley, agrega:

"Art. 2o.- Son partes integrantes de las vías generales de comunicación:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y

II. Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y - - obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de - los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicación." De esta suerte, encontramos una nueva variedad de inmuebles que también son partes que integran a las vías generales de comunicación.

Sin embargo, el código penal, también establece algo de esto, en su artículo 165 al manifestar lo siguiente:

"Art. 165.- Se llaman caminos públicos las vías de -- tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuere el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción - que se permita y las dimensiones que tuviere; excluyendo los -- tramos que se hallen dentro de los límites de las poblaciones." Como apreciamos, también esta ley manifiesta lo que se debe entender por caminos públicos, sin embargo, este concepto no es - muy completo, pues le hace falta especificar su concepto.

Pasemos a ver lo que nos dice el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, en su artículo segundo en sus fracciones del IV al VIII, nos dan unos conceptos que nos ilustra--rán para comprender el contenido del presente tema y que nos dica:

"Art. 2o. f. IV.- Vía Pública: todo espacio terrestre de uso común que se encuentra destinado al tránsito de peatones, ciclistas y vehículos en el Distrito Federal;

V.- Tránsito.- Acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública;

VI.- Vialidad.- Sistema de vías primarias y secundarias que sirven para la transportación en el Distrito Federal;

VII. Peatón.- Toda persona que transita a pie por la vía pública;

VIII. Vehículos.- Todo medio de motor o cualquier otra forma de propulsión en el cual se transportan personas o bienes."

De lo anteriormente señalado, podemos darnos cuenta más ampliamente que es necesario conocer todos estos términos, pues ya que nosotros, al transitar por la vía pública, nos damos cuenta de que se encuentran señalamientos sobre la misma y que muchas veces no ponemos cuidado o no sabemos lo que significan y con ello podríamos evitar muchos accidentes, pues como peatones al transitar en las calles y avenidas de una de las grandes ciudades más pobladas, estamos en constante peligro de ser atropellados hasta por los conductores de vehículos, por lo que insistimos, la impartición de una educación vial a todos niveles y de carácter permanente. En lo que si no estamos de acuerdo, es en el concepto que se da del vehículo, pues el vehículo no es un motor, como ya lo explicamos en el punto correspondiente.

Continuando con el presente punto y ampliándolo un poco, el artículo 73 del Reglamento de Tránsito nos ilustra en -- cuanto a cómo tiene dividida la vía pública y de esta manera nos podemos dar cuenta de las ventajas que tenemos como automovilistas al momento de hacer uso de ésta, por ello es importante que toda la ciudadanía, así como a todos los menores capaces, conozcan las normas establecidas en el Reglamento de Tránsito, ya -- que con ello, tomaremos conciencia de lo que marcan las normas -- y así podemos respetarlas, llegando a tener con esto una verdadera convivencia social, y es entonces cuando ya se diría que -- "saber manejar, es saber convivir."

"Art. 73.- La vía pública se integra de un conjunto -- de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos, bicicletas y peatones, así como facilitar la comunicación entre diferentes áreas o zonas de actividad. Las vías públicas se -- clasifican en:

I. Vías Primarias.

a). Vías de acceso controlado.

- 1). Anular o Periférico
- 2). Radial
- 3). Viaducto

b). Arterias Principales

- 1). Eje Vial
- 2). Avenida
- 3). Paseo

4). Calzada

II. Vías Secundarias

- a). Calle colector
- b). Calle local
 - 1). Residencial
 - 2). Industrial
- c). Callejón
- d). Callejuela
- e). Rinconada
- f). Cerrada
- g). Privada
- h). Terracería
- i). Calle Peatonal
- j). Pasaje
- k). Andador
- l). Portal

III. Ciclopistas

IV. Areas de Transferencia.

Como podemos observar, el artículo 73 del Reglamento de Tránsito nos ilustra, en cuanto al nombre que tienen las - - áreas que sin ser calles, tienen un nombre específico y por ende, se encuentran establecidas y contempladas por este reglamento, esto nos ayuda para poder ubicar mejor a la hora en que se esté cometiendo el ilícito contenido en el multicitado artículo

171 penal, verbigracia: Un estibador que se encuentra en el interior de una fábrica o bodega conduciendo un montacarga (vehículo generalmente eléctricos) y lo hace en estado de ebriedad y al momento de conducirlo atropella a uno de sus compañeros de trabajo; de lo anterior podemos manifestar que esta persona ocasionó una lesión imprudencial, pues aunque el reglamento de tránsito lo tome como vehículo, la conducta no se desarrolla en la vía pública, como consecuencia, no viola el bien jurídico -- protegido.

c). ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

De todo lo anterior, podemos decir, que ataques a las vías de comunicación, es la conducta mediante la cual se daña, agrede, alteran las vías o caminos públicos. Sin embargo y desde el punto de vista jurídico tenemos el siguiente concepto:

"Ataques a las vías de comunicación. 1. Concepto bajo este aparente y sencillo rubro, que agrupa a diversos tipos-penales, se comprenden los delitos que cometen aquellos que dañan, destruyen o ponen en peligro las vías, medios o servicios-públicos de comunicación, o bien, que atenten contra la seguridad y funcionamiento de éstos."⁴⁹

Se puede apreciar claramente, que este concepto se encuentra destinado para aquellos que destruyen o ponen en peligro los servicios públicos de comunicación, o bien a los que --

49. Diccionario de Derecho Procesal Penal, T.I. Op. Cit. pág. 253.

atenten contra la seguridad de éstos. Así tenemos que en el tí
tulo quinto, capítulo primero de la ley sustantiva penal denomi
nado "Ataques a las vías de comunicación y violación de corres-
pondencia", se señalan en sus artículos del 165 al 172, diver-
sos delitos como el de Daño en Propiedad Ajena y que a nuestro
criterio, se estaría protegiendo el patrimonio del Estado, a --
través de estos tipos, que sería discusión de otro tema y así -
manifestamos, de lo anterior, que el artículo 171 no debería en
contrarse en este Capítulo, sugiriendo nuevamente, se traslade-
al Título Cuarto, relativo a los delitos contra la seguridad pú
blica.

CAPÍTULO TERCERO

ANÁLISIS JURÍDICO DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

- I. REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION
 - a) La Denuncia
 - b) La Acusación
 - c) La Querrela

- II. LA COMPETENCIA EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION
 - a) Fuero Federal
 - b) Fuero Común

- III. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION
 - a) Manejar un vehículo de motor
 - b) Encontrarse el conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante
 - c) Cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación.

- IV. LA FRACCION II DEL ARTICULO 15 DEL CODIGO PENAL COMO EXCLUYENTE EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION.

- V. EL CUERPO DEL DELITO, EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION.

- VI. LA PRESUNTA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

VII. LA LIBERTAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE
COMUNICACION

- a) La Caucción
- b) La Fianza
- c). El Arraigo Domiciliario

I. REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Una vez analizados los conceptos generales y esenciales - en relación al delito de ataques a las vías de comunicación, pasemos al estudio del presente capítulo, en donde veremos temas como - los requisitos de procedibilidad, elementos constitutivos del delito en análisis, etc. y así poder determinar más ampliamente el alcance de este ilícito.

Para empezar este estudio, tenemos que el artículo 16 - - Constitucional, señala:

"...No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención a no ser por la autoridad judicial, sin que preceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal...". De lo anterior, se infieren tres requisitos de procedibilidad que son: Denuncia, Acusación y Querrela, pero para enenderlos tenemos que estudiarlos cada uno por separado.

a). DENUNCIA

Partiremos por definirla en términos generales, tenemos - el siguiente concepto:

"Denuncia. Acción y efecto de denunciar. Noticia que de palabra o por escrito se da a la autoridad competente de haberse cometido algún delito o falta."¹

1. Gráfica Estrella, S.A. "Diccionario Enciclopédico Salvat." Edt. Salvat Editores. Méx. 1985. pág. 1153 T. 9.

De acuerdo con la definición que da el profesor Manuel Rivera Silva en su obra "El Procedimiento Penal", diremos que la denuncia es la relación de hechos que se estiman como delictuosos, -- realizados por cualquier persona a la autoridad investigadora, para que ésta tenga conocimiento de ellos y proceda de acuerdo con sus atribuciones, ya sea en forma verbal o escrita ante el Ministerio Público de acuerdo al artículo 21 Constitucional, debiéndolo realizar cualquier persona o autoridad que tenga conocimiento, o en su caso los directamente afectados. El mismo autor, manifiesta que -- existen tres formas u obligaciones para presentar una denuncia: -- Cuando se tiene conocimientos de delitos que se van a cometer, cuando se tiene conocimiento de delitos que se están cometiendo y cuando se es requerido por la autoridad.

Por otro lado el maestro Colín Sánchez manifiesta que en ninguno de los códigos de procedimientos penales, tanto Federal, como local, existe sanción alguna para el que no denuncie un hecho delictivo, señalando además: "Si desde el punto de vista estrictamente legal esto es justificable, por otra parte, estimaríamos que fuera de las situaciones señaladas, la denuncia es un deber de toda -- persona y su justificación está en el interés general para conservar la paz social."²

En cuanto al ilícito en estudio, tenemos que se realiza a través de la denuncia, pues desde el momento en que una persona se-

2. Colín Sánchez Guillermo, Derecho Mexicano de Procedimientos Penales. Edt. Porrúa Méx. 1990 Ed. 12a. pág. 247.

percate de que un sujeto se encuentra ebrio y conduciendo un -- vehiculo de motor, al estar cometiendo la infracción al regla-- mento de tránsito, en esos momentos puede ponerlo a disposición del Ministerio Público, en donde deberá formular su denuncia -- por el delito de ataques a las vías de comunicación, en la prác-- tica regularmente es el agente de la policía preventiva quien -- pone en conocimiento del hecho delictuoso al Ministerio Público.

b) ACUSACION

Por lo que hace a la acusación, tenemos el siguiente-- concepto: "Acusación.- del latín accu-satio, tionis. f. acción-- de acusar o acusarse."

"Acusar.- del latín accusare. tr. imputar a uno algún delito o cosa vituperable, notar, tachar. Manifestar, revelar, descubrir, censurar, reprender."³ Por su parte y desde el pun-- to de vi ta jurídico tenemos el siguiente concepto:

"Acusación.- Cargo que se formula ante un Juez contra persona determinada, por considerarla responsable de un delito-- o falta, con el objeto de que se le aplique la sanción prevista por la ley."⁴

El mismo concepto tienen los autores Sergio García Ra-- ñfrez y Victoria Adato de Ibarra, al mencionar que: "...el pro-- cedimiento sólo se inicia mediante denuncia o querella, entendi

3. Diccionario Enciclopédico Salvat. Op. Cit. pág. 39.

4. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario Jurídi-- co Mexicano. T. VII. Edt. Porrúa Méx. 1985, pág. 35.

das como requisitos de procedibilidad, supuestos a los que algunos autores agregan la flagrancia. En este caso, se entiende, - que la ley suprema ha empleado la voz "acusación" (artículo 16-Constitucional) como sinónima de querrela."⁵

De lo anterior, manifestamos no estar de acuerdo, toda vez que la Constitución hace referencia a este concepto para designar la actuación ante el Juez, por parte del Ministerio Público en el momento de ejercitar la acción penal, de ahí que es temo de acuerdo con lo que dice el maestro Jorge López Vergara al tratar sobre la acusación, al decir: "En el procedimiento penal el único que acusa es el Organó del Ministerio Público, al ejercitar acción penal."⁶ Como podemos observar, efectivamente la acusación es el acto por el cual se solicita al juez, que se castigue al procesado por un delito que cometió, de esta manera vemos que en el delito en estudio operaría la acusación, pero - hasta el momento en que el Ministerio Público consigne la averiguación previa ante el Juez de Paz.

c) QUERRELLA

Iniciaremos con la definición realizada por el jurista Fernando Arilla Bas diciendo: "...la relación de hechos constitutivos de delito, formulada ante el Ministerio Público por -

5. García Ramírez, Sergio y Adato de Ibarra, V. "Prontuario -- del Proceso Penal Mexicano." Edt. Porrúa, S. A. 6a. Ed. - Méx. 1991. pág. 23.

6. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Anuario Jurídico - - Vol. XII. Edt. U.N.A.M., Méx. 1985, pág. 409.

el ofendido o por su representante, pero expresando la voluntad de que se persiga."⁷ Es de notarse, el hecho de que la querella debe realizarse verbalmente o por escrito ante el Ministerio Público, por el sujeto pasivo del delito o por aquellas personas que autorice la ley para tal efecto, quienes deben manifestar el deseo de que se persiga al autor del delito.

Finalmente diremos que la querella no es aplicable al delito en estudio, toda vez que este delito, se persigue de oficio y en caso de concurso sí procederá la querella, por el delito que resulte en algunos casos.

II. LA COMPETENCIA EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Para empezar a estudiar el presente punto veamos como se contempla en el Código Penal lo relativo a la competencia, - así tenemos que los artículos 2o., 3o., 4o. y 5o., establecen - lo siguiente:

"Art. 2o. Se aplicará así mismo:

I. Por los delitos que se inicien, preparen o comencen en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en el territorio de la República, y

II. Por los delitos cometidos en los consulados mexi

7. Arilla Bas, Fernando, El Procedimiento Penal en México. Edt. Kratos. Méx. 1988, pág. 52.

canos o en contra de su personal, cuando no hubieren sido juzgados en el país en que se cometieron.

Art. 3o.- Los delitos continuos cometidos en el extranjero, que se sigan cometiendo en la República, se perseguirán con arreglo a las leyes de ésta, sean mexicanos o extranjeros los delincuentes. La misma regla se aplicará en el caso de delito continuado.

Art. 4o. Los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o contra extranjeros, o por un extranjero contra mexicano, serán penados en la República, con arreglo a las leyes federales, si concurren los requisitos siguientes:

I. Que el acusado se encuentre en la República;

II. Que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró, y

III. Que la infracción de que se le acuse tenga el carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República.

5o. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;

II. Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el de

lincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el -
puerto;

III. Los cometidos a bordo de un buque extranjero sur-
to en puerto nacional o en aguas territoriales de la República,
si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el
ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario, se -
obrará conforme al derecho de reciprocidad;

IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o -
extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o --
aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos
a los que señala para buques las fracciones anteriores, y

V. Los cometidos en las embajadas y legaciones mexica-
nas."

Como se puede apreciar en los artículos de referencia
no se marca con claridad los delitos del orden federal ni los -
del fuero común, sino que debe deducirse de estos preceptos.

Para entender mejor la competencia pasemos a ver lo -
que señala la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación,
así tenemos que en su artículo 51 nos manifiesta lo siguiente:

"I.- De los delitos del orden federal.

Son delitos del orden federal:

a) Los previstos en las leyes federales y en los Tra-
tados;

b) Los señalados en los artículos 2o. al 5o. del Código Penal;

c) Los oficiales o comunes cometidos en el extranjero por los agentes diplomáticos, personal oficial de las legaciones de la República y cónsules mexicanos;

d) Los cometidos en las embajadas y legaciones extranjeras;

e) Aquellos en que la Federación sea sujeto pasivo;

f) Los cometidos por un funcionario o empleado federal, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas;

g) Los cometidos en contra de un funcionario o empleado federal, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas;

g) Los cometidos en contra de un funcionario o empleado federal, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas;

h) Los preparados con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio esté descentralizado o concesionado;

i) Los perpetrados en contra del funcionamiento de un servicio público federal o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado;

j) Todos aquellos que ataquen, dificulten o imposibiliten el ejercicio de alguna atribución o facultad reservada a

la Federación;

k) Los señalados en el artículo 389 del Código Penal, cuando se prometa o se proporcione un trabajo en dependencia, - organismo descentralizado o empresa de participación estatal -- del Gobierno Federal."

Como apreciamos, en esta ley se define más ampliamente qué delitos son del orden federal y podemos deducir, que todos aquellos delitos que no encuadren en lo establecido por los artículos antes mencionados deberán ser considerados del fuero común.

Cabe hacer una crítica respecto a este punto en el -- sentido siguiente:

Se debería de reformar el Código Penal toda vez que - éste es aplicable tanto para el fuero común como al fuero federal, para que así se reglamentaran los delitos que corresponden a cada fuero, y con ello se apegaran más a la realidad social - en que se vive.

Veamos ahora la competencia del delito de ataques a - las vías de comunicación dividido para esto en dos puntos.

a) FUERO FEDERAL

El ilícito de ataques a las vías de comunicación, cuyo tipo penal se encuentra previsto en la fracción II, del artículo 171 del código penal, está sujeto a la competencia del fuero común como federal, así tenemos que, la autoridad que co-

noce, investiga y ejercita acción penal, es el Agente del Ministerio Público Federal, dependiente de la Procuraduría General de la República quien es el encargado de consignar la averiguación que corresponda al juez de Distrito en materia penal, dependiente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

De lo anterior, podemos concluir que en el delito de ataques a las vías generales de comunicación, será regulado por las leyes federales, cuando alguno de los elementos que pide el tipo sea de los que se encuentren señalados, como ya lo manifestamos, en los artículos 2o. al 5o. de la ley Sustantiva penal, en el artículo 51 de la Ley Orgánica del Poder Judicial Federal, así por lo señalado por el artículo 104 de la Constitución Política Nacional, y en cuanto al tipo legal descrito en el artículo 171 penal, tenemos que el artículo 537 de la Ley de Vías Generales de Comunicación hace referencia, a los conductores que transiten en sus vehículos en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o cualquier otra sustancia, se le aplicará multa..., este artículo no hace mención en cuanto a la infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, sin embargo si llegase a ocurrir el que un conductor se encuentre en lo previsto por este artículo y aun cometiere la infracción a los reglamentos de tránsito de la Policía Federal de Caminos, estaría cometiendo el ilícito de Ataques a las Vías Generales de Comunicación, lo mismo sucedería si un diplomático que conduce -- ebrio un vehículo que pertenece al Gobierno comete alguna infracción, en el Distrito Federal, en este último caso, la auto-

riedad competente será el Ministerio Público local, quien inter-
vendrá como auxiliar del Ministerio Público Federal, el cual --
posteriormente será el que conozca el asunto.

Para poder ilustrarnos someramente, describiremos el-
acuerdo que dictó la Procuraduría General de Justicia del Dis-
trito Federal, siendo éste el número A-11-77 de fecha 10. de --
abril de 1977 y su modificación del 22 de abril de 1983, la --
cual establece la competencia en el caso del delito de daño a -
la propiedad, señalando tres hipótesis, en donde la autoridad -
competente para conocer de estos delitos será la Procuraduría -
General de la República:

1. Cuando el sujeto pasivo del delito, sea la Federa
ción.

2. Cuando el daño a la propiedad sea perpetrado con -
motivo o en contra del funcionamiento de un servicio público fe
deral, o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción
de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o -
concesionado.

3. Cuando el presunto responsable sea funcionario o -
empleado federal y lo cometa en ejercicio de sus funciones o --
con motivo de ellas.

b) FUERO COMUN

En el fuero común, la autoridad que conoce, investiga
y ejercita acción penal, es el Agente del Ministerio Público de

pendiente de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, quien es el encargado de consignar la averiguación previa correspondiente al Juez penal de paz, Organo Jurisdiccional dependiente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.

De esta manera, tenemos que el delito de ataques a -- las vías de comunicación, señalado en el artículo 171 fracción-II de la ley penal, será competencia del Ministerio Público del fuero común, esto quiere decir, que cualquier persona que con--duzca en estado de ebriedad (siempre y cuando no pertenezca en las instituciones señaladas por el artículo 51 de la Ley Orgáni--ca del Poder Judicial Federal y se encuentre en servicio), con--duzca un vehículo particular, del servicio público local, o - - cualquier vehículo oficial que pertenezca al Departamento del - Distrito Federal y que cometa alguna infracción a los reglamen--tos de tránsito, será competencia, como ya lo mencionamos, del Ministerio Público del fuero común, quien iniciará la averigua--ción previa correspondiente y seguirá conociendo de los hechos--hasta su consignación al Juez Penal de Paz.

III. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.

Del tipo legal contemplado en el artículo 171 fracción II del Código Penal vigente, se desprende que el delito de Ata--ques a las Vías de Comunicación tiene tres elementos constituti--vos que son:

I. Manejar un vehículo de motor;

II. Encontrarse el conductor bajo el influjo del alcohol o droga enervante;

III. Cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación.

I. "...al manejar un vehículo de motor...", el precepto legal, como podemos ver, hace referencia a los que conduzcan un vehículo de motor, sin especificar el vehículo, de ahí - que puede ser una motocicleta, un automóvil, un camión, un autobús, un tractocamión, una avioneta, un avión, una lancha de motor, etc., pero excluye a los vehículos que carecen de motor, - pues actualmente aun hay lugares en donde se usan las carretas o narias tiradas por animales; asimismo existe una parte de la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte y - que en combinación con el alcohol, también crean un peligro a - la seguridad social. Por lo tanto consideramos que el precepto legal debería de utilizar los términos "...al manejar cualquier vehículo en la vía pública..." de esta manera abarcaría a los - ciclistas, pues ya que en ocasiones son ellos los que producen los grandes percances automovilísticos, como ya lo habíamos mencionado en puntos anteriores.

II. El segundo elemento de procedibilidad que marca - el ordenamiento en estudio, es que el conductor se encuentre - ebrio o bajo la influencia de drogas enervantes, actualmente, - en las Agencias del Ministerio Público, se lleva a cabo un exa-

men clínico práctico, realizado por el médico legista, que consiste, como ya lo mencionamos en el punto respectivo; la observación del aliento, así como su intensidad, observación de la marcha, que regularmente cuando se está ebrio, resulta zigzagueante, determina los reflejos de las pupilas, mediante las pruebas ordinarias que establecerán el estado de sobriedad del sujeto por la retardada dilatación que se observa en ellas; en la escala visual, el sujeto ebrio confundirá las letras del alfabeto, y en base al sentido positivo o negativo, o la supresión o abolición de éstos, se podrá establecer, si se encuentra ebrio y con estos dos elementos, para nosotros serían suficientes para integrar el tipo penal, sin necesidad del tercer punto que a continuación estudiaremos.

III. Otro elemento constitutivo en el delito de Ataque a las Vías de Comunicación, según lo manifiesta el artículo 171 de la legislación penal es, "...cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación..." éste es un elemento que solicita el tipo legal para que se configure el delito, de tal manera que si una persona se encuentra ebria y conduce un vehículo de motor, en tanto no cometa alguna infracción al reglamento de tránsito, no se le podrá detener, pues aun no se encuentran integrados los elementos del tipo asentado en el artículo 171 del código penal, de aquí que no estemos de acuerdo, ya que no es posible que un sujeto ebrio se encuentre atando contra la seguridad pública al ir conduciendo su vehículo

y no ser detenido, sino hasta que se cometa la infracción o -- cuando ya se causó otro delito (daños, lesiones, homicidios, -- etc.).

No es posible que se siga reglamentando a través de estas disposiciones penales, pues el artículo 171 de la ley Sustantiva penal es una norma preventora, ya que castiga a los que atenten contra la seguridad social, y por ello, se debe de eliminar del ordenamiento en estudio lo establecido, referente a la comisión de una infracción, ya que de otra manera, este artículo no está cumpliendo con su cometido.

IV. LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 15 DEL CÓDIGO PENAL COMO EXCLUYENTE DE RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.

Analizados los puntos anteriores, el Código Penal vigente en su capítulo IV, señala las circunstancias excluyentes de responsabilidad, en el artículo 15, con un total de IX fracciones, pero como ya quedó asentado, el delito de Ataques a las Vías de Comunicación, únicamente se dará como excluyente o causa de justificación, como le nombran algunos autores, la contemplada en la fracción II que refiere lo siguiente:

II.- ...excepto en los casos en que el propio sujeto activo haya provocado esa incapacidad intencional o imprudencialmente." Esto es, para que se dé esta excluyente, en el artículo en estudio, es necesario que la intoxicación por droga o

alcohol, sea en forma accidental o en forma involuntaria, de esta manera, señala la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su ejecutoria número 1317 lo siguiente:

"1317.- Ebriedad, como causa de inimputabilidad. Para que opere como eximente, requiere la reunión de tres requisitos: 1) que sea plena o completa para que determine inconsciencia de los actos; 2) que la ingestión del alcohol sea accidental y 3) que este empleo sea involuntario.

No se dan estas condiciones, si el sujeto activo refiere, hasta en sus detalles lo acaecido el día del evento, lo que indicó consciencia o semiconsciencia para recordar si aceptó la invitación de beber, tuvo conocimiento de que lo que ingería era alcohol descartándose que por ignorancia, error o engaño así lo hiciera y finalmente, al convenir en tomar voluntariamente se ubicó en condiciones de embriagarse, lo que imposibilitó la operación de la causal examinada."⁸

Esta ejecutoria nos viene a ampliar más el concepto, al manifestar que en tanto no se den las circunstancias que señala, se entenderá que el sujeto se puso en estado tóxico, (con alcohol o droga) en forma voluntaria.

Finalmente mencionaremos lo que señala Carrancá y Trujillo, al decir: "La ingestión de diversas sustancias tóxicas, como la quinina, la atropina, el yodoformo, el ácido salicílico, la tropococaína, etc., puede producir un estado de inconsciencia

8. Jurisprudencias y Tesis Jurisprudenciales, pág. 356.

cia. Si es accidental produce la inimputabilidad la excluyente funciona entonces como causa de inimputabilidad."⁹

V. EL CUERPO DEL DELITO, EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Iniciaremos el presente punto, definiendo lo que se refiere la palabra Cuerpo del Delito, de esta manera tenemos:

"Cuerpo del Delito.- Cosa en que, o con qué, se ha cometido un delito o en la cual existen las señales de él."¹⁰

De aquí podríamos manifestar, que el cuerpo del delito es la materialización de la figura delictiva descrita concretamente por la ley.

Por otro lado, el artículo 19 Constitucional, establece los requisitos para la expedición del auto de formal prisión, estableciendo que: "Ninguna detención podrá exceder del término de tres días, sin que se justifique con un auto de formal prisión, en el que se expresará: el delito que se impute al acusado; los elementos que constituyen aquél; lugar, tiempo y circunstancias de ejecución, y los datos que arroje la averiguación previa, los que deberán ser bastantes para comprobar el cuerpo del delito y hacer probable la responsabilidad del acusado."

9. Carrancá y Trujillo, Raúl y Carrancá y Rivas, Raúl, "Código Penal Anotado." Edt. Porrúa S.A. 14a. Ed. Méx. 1989, pág.-30. Nota 54.

10. Diccionario Jurídico Mexicano T. VIII. Op. Cit. pág. 45.

El Ministerio Público deberá recabar todos los elementos probatorios que estime pertinentes para la integración del cuerpo del delito, en virtud de ser éste uno de los fines que se persiguen durante la averiguación previa. De esta manera tenemos que el artículo 94 de la Ley Adjetiva penal común, nos dice: Cuando el delito deje vestigios o pruebas materiales de su perpetración, el Ministerio Público o el agente de la Policía Judicial lo hará constar en el acta que levante, recogiénolos si fuere posible."

De esta manera, podemos decir que el cuerpo del delito se da cuando hay tipicidad, de acuerdo a lo que establezca el tipo, es decir, que la conducta se adecúe al tipo, atendiendo a la situación concreta. De lo anterior, tenemos que para la comprobación del cuerpo del delito el Ministerio Público deberá recabar todos los elementos probatorios que estime pertinentes para la integración del mismo, por su parte el maestro Guillermo Colín Sánchez en relación a la comprobación del cuerpo del delito afirma: "La comprobación del cuerpo del delito implica una actividad racional, consistente en determinar si la conducta o hecho se adecúa a la hipótesis de la norma penal que establece el tipo."¹¹

Esta actividad, deberá estar encaminada a la comprobación de los elementos descritos en la conducta o hecho delictivo, según lo establezca la ley penal.

11. Colín Sanchez, Op. Cit., pág. 218.

Finalmente, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en relación al presente punto, define al cuerpo del delito de - la siguiente manera:

"Cuerpo del Delito, Concepto de: Por cuerpo del delito debe entenderse el conjunto de elementos objetivos o externos que constituyen la materialidad de la figura delictiva descrita concretamente por la ley penal."

Quinta Epoca:

Suplemento de 1956, pág. 178 A.D. 4173-53. Héctor González Castillo. Unanimidad de 4 Votos.

Tomo CXXX, pág. 485, A.D. 6337/45. J. Jesús Castañeda Esquivel. Unanimidad de 4 Votos.

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. XIV, pág. 86. A.D. 110/57, Victor Manuel Gómez-Gómez. Unanimidad 4 Votos.

Vol. XVII, pág. 77. A.D. 2677/58, Juan Villagrán Hernández, 5 votos.

Vol. XLIV, pág. 54, A.D. 6698/60, José Zamora Mendoza, 5 votos.

De tal manera y de acuerdo al artículo 171 del Código Penal, podemos decir, que el cuerpo del delito se integra; cuando una persona se encuentra ebria; que conduzca un vehículo de motor y que cometa además una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación. En cuanto a la comprobación del Cuerpo del Delito, serán las diligencias que practique el Ministerio Público; de esta manera tenemos que para la comprobación del cuerpo del delito en el ilícito de ataques a las vías de comuni

cación, se comprobará con: La denuncia de cualquier persona, -- que en la práctica generalmente es la Policía Preventiva; la -- parte informativa o nota de remisión de ésta; la declaración de testigos en su caso; la declaración del conductor ebrio, la fé- del certificado médico expedido por el médico legista en el - - cual deberá manifestar el estado de ebriedad del conductor, la fe de vehículo tripulado por el ebrio, la fe de boleta de in- - fracción expedida por el Juez Calificador o del policía preven- tivo, la inspección ocular del lugar de los hechos.

Sin embargo, cuando hay concurso de delitos (lesio- - nes, daños, etc.) se realizarán otras diligencias, según el de- lito cometido.

Nosotros consideramos que el cuerpo del delito se de- berá comprobar únicamente con la denuncia de cualquier persona- o del agente de tránsito, la nota de remisión suscrita por és- - te, la declaración del conductor ebrio, el certificado médico - legista, que hará constar la ebriedad del conductor, con la fe- de vehículo, el cual deberá a nuestro juicio de cualquier ca- - racterística, debiéndose eliminar como lo hemos venido plantea- do a través del presente trabajo, la infracción, como requisito o elemento del tipo y debiendo quedar el concepto de "vehículo" con un carácter amplio.

VI. PRESUNTA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Otro de los requisitos de fondo que establece el artículo 19 Constitucional es la Presunta Responsabilidad. En cuanto a este elemento, el Código Penal del Distrito Federal no define lo que es, ya que únicamente se limita a hacer un enlistado en el artículo 13 de los sujetos que pueden ser responsables de los delitos, estableciendo que: "Son responsables del delito: I. Los que acuerden o preparen su realización; II. Los que lo realicen por sí; III. Los que lo realicen conjuntamente; IV. Los que lo lleven a cabo sirviéndose de otro; V. Los que determinen intencionalmente a otro a cometerlo; VI. Los que intencionalmente presten ayuda o auxilien a otro para su comisión; VII. Los que con posterioridad a su ejecución auxilien al delincuente, en cumplimiento de una promesa anterior al delito; y VIII. Los que intervengan con otros en su comisión, aunque no conste quien de ellos produjo el resultado."

De tal forma, podemos darnos cuenta, que la ley Sustantiva penal no nos dice qué es la presunta responsabilidad, sin embargo el profesor Manuel Rivera Silva nos dice al respecto:

"La obligación que tiene un individuo a quien le es imputable un hecho típico, de responder del mismo, por haber actuado con culpabilidad (dolo u omisión espiritual) y no existir causa legal que justifique su proceder o lo libere de la san-

ción..."¹²

En realidad no existe un criterio uniforme respecto - al término que debe utilizarse para denominar este requisito de fondo; así algunos autores hablan de presunta responsabilidad, - otros de posible responsabilidad y otros más de probable respon- sabilidad.

Pensamos que lo correcto es hablar de probable respon- sabilidad, en virtud de que con este concepto no se refiere a - la prueba plena o certeza de que una persona es responsable del ilícito que se le imputa; si no, a la posibilidad de que ésta - pueda ser responsable.

"En resumen, la probable responsabilidad existe cuan- do se presenten determinadas pruebas, por las cuales se pueda - suponer la responsabilidad de un sujeto."¹³

De esta manera y en relación al delito que nos ocupa, la presunta responsabilidad, quedará acreditada con los mismos- elementos que sirvieron de base para acreditar el cuerpo del de- lito y con los elementos que establezcan la presunción de que - el indiciado cometió el delito por ubicarse en tiempo, lugar y- circunstancias en que sucedieron los hechos, ya que la presunta responsabilidad es la presunción de que el detenido realizó la- conducta que establece el tipo, como se puede inferir del artí- culo 245 del Código de Procedimientos Penales al decir:

12. *Ibidem*, pág. 264.

13. Diccionario Enciclop-édico Salvat Op. Cit. pág. 785.

"Art. 245.- Las presunciones o indicios son las circunstancias y antecedentes que, teniendo relación con el delito, pueden razonablemente fundar una opinión sobre la existencia de los hechos determinados."

Podemos deducir que la presunta responsabilidad, se comprueba principalmente con la declaración del detenido al ubicarse en tiempo y lugar, además de señalar que conducía el vehículo en estado de ebriedad.

VII. LA LIBERTAD EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN.

Por último, en este capítulo analizaremos la forma de obtener la libertad en el delito de Ataques a las Vías de Comunicación, estudiando las tres formas utilizadas en la práctica y que son: la caución, la fianza y el arraigo domiciliario.

Tenemos que el artículo 20 Constitucional dice lo siguiente: "Art. 20.- En todo juicio del orden criminal tendrá el acusado las siguientes garantías:

I. Inmediatamente que lo solicita será puesto en libertad provisional bajo caución, que fijará el juzgador, tomando en cuenta sus circunstancias personales y la gravedad del delito que se le impute, siempre que dicho delito, incluyendo sus modalidades, merezca ser sancionado con pena cuyo término medio aritmético no sea mayor de cinco años de prisión sin más requisitos que poner la suma de dinero respectiva, a disposición de-

la autoridad judicial, u otorgar otra caución bastante para asegurarla, bajo la responsabilidad del juzgador en su aceptación.

La caución no excederá de la cantidad equivalente a la percepción durante dos años de salario mínimo general vigente en el lugar en que se cometió el delito. Sin embargo, la autoridad judicial, en virtud de la especial gravedad del delito, las particulares circunstancias personales del imputado o de la víctima, mediante resolución motivada, podrá incrementar el monto de la caución hasta la cantidad equivalente a la percepción durante cuatro años del salario mínimo vigente en el lugar en que se cometió el delito.

Si el delito es intencional y representa para su autor un beneficio económico o causa a la víctima daño y perjuicio patrimonial, la garantía será cuando menos tres veces mayor al beneficio obtenido o a los daños y perjuicios patrimoniales causados.

Si el delito es preterintencional, o imprudencial, -- bastará que se garantice la reparación de los daños y perjuicios patrimoniales, y se estará a lo dispuesto en los dos párrafos anteriores."

Analizando la fracción I, podemos decir, que la libertad es una garantía individual a la cual tiene derecho todo detenido.

Así tenemos que en la fracción I, en su primer párrafo dice que el detenido podrá obtener su libertad cuando el de-

lito tenga como pena, en el término medio aritmético menos de cinco años de prisión y como único requisito, poner la suma de dinero respectiva a disposición del juzgado, por lo que entendemos que aquí se habla de la caución.

Por lo que se refiere al párrafo primero parte final de la fracción en estudio, podemos decir que al referirse a "otra caución bastante para asegurarla" se refiere a cualquier garantía que el juez acepte. En la práctica la garantía que en este aspecto recibe el juez consiste en el billete de depósito que le presenta el procesado, de una afianzadora para garantizar su libertad. Al igual la afianzadora por su parte le solicita a la persona que va a afianzarse para otorgarle dicho billete, el 15% de la caución impuesta por el juez y una copia de una escritura de un bien inmueble.

Por lo que nosotros pensamos que éste es el fundamento en que se basa el juez para otorgarle la libertad a un procesado.

Por lo que hace al párrafo segundo, únicamente señala que la caución no excederá de 200 veces el salario mínimo vigente durante dos años, y que se podrá aumentar hasta 4 años atendiendo a la gravedad del delito y las circunstancias particulares del imputado o bien de la víctima, debiendo motivar esto último al juez, que conozca del asunto.

El párrafo tercero de la misma fracción que se anali-

za, como vemos se refiere a que, si es un delito intencional y al autor le representa un beneficio económico o algún daño patrimonial a la víctima, la garantía deberá consistir en un monto de cuando menos tres veces mayor al beneficio o a los daños causados.

El último párrafo de esta fracción se refiere a los delitos preterintencionales, o de imprudencia, y bastará con garantizar la reparación de los daños y perjuicios patrimoniales, y remitiendo a las fracciones anteriores.

De todo lo antes expuesto se puede concluir que el único facultado constitucionalmente para poner en libertad a una persona mediante la caución es la autoridad judicial.

a). CAUCION

Por lo que hace a la caución, tenemos el siguiente concepto: "Caución. (del latín Cauto-tiones.) f. prevención, precaución o cautela. Condición o garantía precautoria impuesta por la autoridad judicial para acordar provisional de un acusado mientras se lleva a cabo la instrucción del procedimiento. Tiene por objeto la comparecencia del acusado ante el juez o tribunal y el cumplimiento de la sentencia, contra él, en su día siguiente."¹⁴

Como se puede apreciar en este concepto, la caución -

14. Ibidem T. 6 . pág. 786

es una garantía que tiene el indiciado, misma que es fijada por el juez, para que el acusado siga gozando de su libertad. Traslándonos al delito en estudio, tenemos que procede la caución al indiciado, toda vez que el término medio aritmético no excede de cinco años de prisión, de ahí que nosotros proponemos que esta penalidad que marca el artículo 171 de la ley penal es muy baja, ya que el que conoce de este asunto, es el Juez de Paz, - por lo que deberá aumentarse la pena de 3 a 6 años de prisión - de tal manera que la competencia sería ya del Juez Penal, esto con el doble objeto de: Primero, que se fije una caución mayor y segundo, con el fin de que los conductores piensen más detenidamente al conducir un vehículo en estado ebriedad y con todo - lo expuesto cumpla con su objetivo, el de garantizar la seguridad pública.

En resumen podemos decir que la única facultada para caucionar a los detenidos es la autoridad judicial, como se puede apreciar en el artículo 20 Constitucional.

b) FIANZA

Por fianza se entiende lo siguiente:

"Fianza.- (de fi-ar). Cosa o dinero que están sujetos a una responsabilidad y que son garantía de algo. Persona que se fía a otra para la seguridad de una obligación. Obligación subsidiaria que se constituye para el cumplimiento de una-

bligación principal."¹⁵

En cuanto a este concepto, el Código de Procedimientos Penales lo toma como sinónimo al de caución, en sus artículos relativos a la caución, en especial en su artículo 562 fracción II y III al decir: "II. En caución hipotecaria, otorgada por el reo o por terceras personas, sobre inmuebles que no tengan gravamen alguno y cuyo valor catastral sea, cuando menos, de tres veces el monto de la suma fijada, y

III. En fianza personal bastante, que podrá constituirse en el expediente."

Sobre este particular y trasladándonos al artículo 171 del Código Penal podemos decir que el único facultado para aceptarla es la autoridad judicial, bajo su propia responsabilidad, al decir el artículo 20 Constitucional "u otra caución bastante para asegurarla."

En la práctica el juez solicita a la persona detenida que otorgue a favor del Juzgado una fianza para garantizar su libertad y el indiciado presenta en estos casos un billete de depósito a su nombre y a disposición del Juez que conozca del asunto.

Tenemos por otro lado que la afianzadora, para librar el billete de depósito le solicita al solivitante, el 15% de la cantidad fijada por el Juez, además de que debe presentar dos -

15. Ibidem T. 11., pág. 1591.

testigos como avales y una escritura pública de un bien inmueble.

Por lo que hace al contenido del billete de depósito, deberá ser el siguiente: contener el nombre completo de la persona afianzada; a disposición de qué autoridad se expide, el monto de la fianza, además de estar seriado.

c) ARRAIGO DOMICILIARIO

En concepto de arraigo nos dice lo siguiente:

"Arraigo. (del latín Da-ada redicare).- Fijar o afirmar a alguien en una virtud, vacío, costumbre o posesión."¹⁶

Como podemos apreciar, arraigo significa fijar o afirmar a alguien bajo la estipulación de carácter moral.

Jurídicamente hablando, encontramos el fundamento legal del Arraigo Domiciliario en el artículo 11 de nuestra Constitución Política, al decir:

"Art. 11.- El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil..."

Como se puede apreciar claramente en el párrafo anotado anteriormente, la autoridad facultada para dictaminar sobre el tema en estudio es la autoridad judicial, ya que por mandamiento expreso, fundando y motivando la causa por la cual deter

16. Diccionario Enciclopédico Ilustrado Selecciones del Reader's Digest, pág. 149 T. I. Méx. 1978.

mina el arraigo, que consiste en que la persona no podrá mudarse de residencia.

Por otro lado tenemos que el Código de Procedimientos Penales del fuero común en su artículo 271, señala:

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

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

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

CAPÍTULO CUARTO

JURISPRUDENCIAS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

- A) Jurisprudencias que señalan los requisitos para que se dé el delito de Ataques a las Vías de Comunicación.
- B) Jurisprudencias en relación al Estado de Ebriedad en el Delito de A.V.C.
- C) Jurisprudencias relacionadas con la intencionalidad en el delito de A.V.C.
- D) Jurisprudencias sobre el concurso de delitos en el delito de A.V.C.
- E) Jurisprudencias en relación a la excluyente de responsabilidad en el delito de A.V.C.
- F) Jurisprudencias relativas a la pena de suspensión para conducir en el delito de A.V.C.

JURISPRUDENCIAS EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

En este capítulo comentaremos las principales tesis jurisprudenciales referentes al delito de ataques a las vías de comunicación como son los referentes al Estado de Ebriedad, excluyentes de responsabilidad entre otras.

a) JURISPRUDENCIAS QUE SEÑALAN LOS REQUISITOS PARA QUE SE DE EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

Veamos primeramente en orden de ideas las tesis que hablan de los requisitos para la integración del delito en estudio. Así tenemos las siguientes:

"El delito de Ataques a las Vías de Comunicación previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal, se integra no solamente con la conducción de un vehículo en estado de embriaguez, sino que se requiere además que se cometa alguna infracción a los Reglamentos de Tránsito y Circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio."

Sexta Epoca, Segunda Parte:

Vol. LIII, pág. II. A.D. 5014/61. Lázaro López Palacios.
Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LVIII, pág. 82, A.D. 7115/61. Hugo Aguilar Rendón.
Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LIX. pág. 39. A.D. 7257/61. Abel Cuéllar Chaire.
Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LX. pág. 61.A.D. 8490/61. Fernando Cruz Hernán--
dez. Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LXIII pág 58.A.D. 1573/62. Victor Venegas Venegas.
3 Votos.

"Vehículos, Conducción de, En Estado de Ebriedad. Para la comprobación del delito previsto por el artículo 171, fracción II del Código Penal, no basta la demostración de que el acusado - conducirá algún vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes; es preciso que se le haya atribuido y comprobado la comisión de una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación."

Sexta Epoca, Segunda parte: Vol. LXXIV. Pág.411 A.D. 5/1963. Felipe Quevedo Navarro.. 5 votos.
la. Sala. Apéndice de Jurisprudencia 1975 SEGUNDA PARTE. Pág. 81. 5o. Relacionada de la Jurisprudencia, --
"ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION, CONDUCCION DE VEHICULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD", tesis 32, pág. 79.

"CONDUCCION DE VEHICULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD. Por lo que se refiere al delito de violación a los reglamentos de tránsito, los elementos materiales que lo constituyen son el hecho de - manejar vehículos de motor, en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes y cometer alguna infracción a los Reglamentos de Tránsito y Circulación."

Sexta Epoca. Segunda Parte. Vol. XIII. pág. 47. A.D. 7823/57. Alvaro Reyez Pérez. Unanimidad de 4 Votos.

COMENTARIO: Estas tesis jurisprudenciales ratifican el contenido del artículo 171 fracción II del Código Penal vigente en el Distrito Federal al reafirmar que para la configuración -- del delito de Ataques a las Vías de Comunicación no basta con el hecho de conducir en estado de ebriedad un vehículo de motor, si no que se requiere además que se cometa una infracción al Reglamento de Tránsito distinta de la que implica por si solo el manejar ebrio.

De lo anterior, pensamos que este último elemento de fondo no es necesario, ya que la comisión de la infracción, en el delito de ataques a las vías de comunicación es un elemento que no tiene razón de ser en el tipo, pues este elemento retarda la comisión del delito en estudio, por que hasta que se cometa la misma se puede proceder en contra del conductor y además no estar acorde con la realidad social que se vive a diario en esta ciudad. Por lo que consideramos que este elemento debe desaparecer del tipo penal.

b). JURISPRUDENCIAS EN RELACION AL ESTADO DE EBRIEDAD EN EL
DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

Continuemos ahora con las jurisprudencias que nos hablan en cuanto a la ebriedad del conductor en el delito de ataques a las vías de comunicación, así tenemos las siguientes:

"EMBRIAGUEZ, CONDUCCION DE VEHICULOS EN ESTADO DE. Al tipificar el delito de manejar en estado de embriaguez, la ley -

no alude a grados de ésta ni al tiempo de ella, sino sólo a que la embriaguez exista contemporáneamente al hecho de manejar artefactos mecánicos."

Sexta Epoca. Segunda Parte. Vol. LXXIII. pág. 18.
A.D. 7163/62. Engelberto Barrios Cárate. Unanimidad
de 4 Votos.

"VIAS DE COMUNICACION, ATAQUES A LAS, CONDUCCION DE -
VEHICULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD. Para la integración del deli-
to de manejar en estado de ebriedad, la ley no exige ebriedad -
completa, pues solamente fija para la comisión del delito, mane-
jar en estado de ebriedad, de modo que con cualquiera que sea -
el grado de ebriedad, se llena el presupuesto legal, siendo de-
observar que donde la ley no distingue, el sentenciador tampoco
puede válidamente establecer distinciones."

Sexta Epoca, Segunda Parte: Vol. LXI, pág. 49. A. D.
7434/58. Carlos Salazar Ortega. Unanimidad 4 Votos.

"1324, Ebriedad estado de, aliento alcohólico.- No se
considera técnicamente 'estado de ebriedad' al simple aliento -
alcohólico que cuando mucho provoca euforia o tristeza, excita-
ción o sueño pero nunca automatismo de conducta ni semiconscien-
cia..."¹

COMENTARIO: Uno de los elementos que integra el tipo-
del delito de Ataques a las Vías de Comunicación es el conducir
en estado de ebriedad un vehículo de motor. La Ley Penal no --
1. Jurisprudencia y tesis jurisprudenciales de la Suprema Cor-
te de Justicia de la Nación. Ediciones Mayo, 1964, Primera
Sala Penal, pág. 358.

en estado de ebriedad un vehículo de motor. La Ley Penal no -- distingue entre los diversos grados de embriaguez, por tal motivo, siempre que se pruebe que el activo conducía ebrio un vehículo de motor, independientemente del grado de embriaguez, se - cumplirá con este requisito.

Por otra parte, cuando se pruebe únicamente que el manejador despedía aliento etílico, no se cumplirá con el presupuesto legal, en virtud de que éste no constituye un grado de - ebriedad, sino únicamente un indicio de que aquél ingiere bebidas embriagantes. Consideramos que bastará que el sujeto activo del delito en estudio, se encuentre imposibilitado para conducir un vehículo de motor independientemente de la cantidad de alcohol que haya ingerido, toda vez que como ya lo habíamos mencionado, el tipo penal no establece el grado de alcohol tope para considerar a una persona ebria, y por otro lado, aunque existiera un grado tope, no funcionaría, ya que el organismo y corpulencia de cada persona varía, por lo que también varía el grado de alcohol para que se dé el estado de ebriedad en las personas.

c). JURISPRUDENCIAS RELACIONADAS A LA INTENCIONALIDAD EN EL
DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

Pasemos a ver lo que las tesis jurisprudenciales nosdicen acerca de la Intencionalidad en el delito de Ataques a -- las Vías de Comunicación.

"ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION, CONDUCCION DE VEHICULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD, ES DELITO INTENCIONAL. La circunstancia de haberse encontrado el acusado en estado de ebriedad no le resta la característica de intencional al delito de Ataques a las Vías de Comunicación, ya que uno de los elementos constitutivos de tal infracción, prevista y sancionada por el artículo 171, fracción II del Código Penal, es el estado de ebriedad, elemento material del delito que no puede encerrar en sí mismo una excluyente de responsabilidad, puesto que la intención delictuosa se presume salvo prueba en contrario y la misma se remonta al inicio de la intoxicación alcohólica, en que las facultades volitivas se encuentran en condiciones normales."

Amparo directo 5652/1973. Felipe Fonseca Zavala. Junio 14 de 1974. Unanimidad de 4 Votos. Ponte Mtro. Mario G. Rebolledo F. 1a. Sala. Séptima Epoca. Volumen 66. Segunda Parte. pág. 16.

"EBRIEDAD., ESTADO DE. El estado de ebriedad, por sí mismo no altera la culpabilidad dolosa."

Sexta Epoca. Segunda Parte. Vol. LXII. pág. 32 A.D. 3118-62 Carolino Vázquez Sánchez. 5 Votos.

"EBRIEDAD, IMPRUDENCIA POR MANEJAR EN ESTADO DE. El hecho de manejar en estado de ebriedad es bastante por sí solo, para considerar que el acusado obró imprudencialmente."

Tomo CXXVII A.D. 6686/1955. 5 Votos pág. 700.

- A.D. 5236/1952. Unanimidad de 4 Votos.
pág. 1044.
- TOMO CXXVII A.D. 5187/1954. Unanimidad de 4 Votos.
pág. 381.
- A.D. 6565/1959. Mario Sánchez Valenzuela.
Unanimidad de 4 Votos.
- Sexta Epoca. Vol. XXXIII. Segunda Parte. Pág. 53.
A.D. 1931/1961. Jesús Manuel Rivera Medra
no. 5 Votos.
- Sexta Epoca. Vol. L Segunda Parte pág. 34.
Jurisprudencia 126 (Sexta Epoca). Pág. 265 Volumen
10. Sala Segunda Parte Apéndice 1917-1975; anterior
Apéndice 1917-1965. Jurisprudencia 123. pág. 252.

COMENTARIO: Estamos de acuerdo en que el delito de -
ataques a las vías de comunicación, sea doloso, pero considera-
mos que si el bien jurídico protegido es la seguridad pública, -
debería tipificarse desde el momento en que el conductor está -
ebrio.

Esto en virtud de que la ebriedad no va a alterar la
culpabilidad dolosa del conductor, toda vez que el mismo con- -
sientemente ingiere bebidas alcohólicas.

d). JURISPRUDENCIAS SOBRE EL CONCURSO DE DELITOS EN EL DELITO
DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

Tocaremos ahora, las Jurisprudencias que aunque no -
nos hablan directamente lo que se refiere al concurso, si nos -
ilustra en cuanto al criterio que podríamos seguir para el fin-
del presente trabajo.

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

- Tomo XCCVII. A.D. 6686/1955. 5 votos. pág. 700.
A.D. 5236/1952. Unanimidad de 4 Votos.
pág. 1044.
- Tomo CXXVIII.A.D. 5187/1954. Unanimidad de 4 Votos.
pág. 381.
A.D. 6565/1959. Mario Sánchez Valenzuela.
Unanimidad de 4 Votos.
- Sexta Epoca. Vol. XXXIII. Segunda Parte Pág. 53.
A.D. 1931/1961. Jesús Manuel Rivera Medrano. 5 Votos.
- Sexta Epoca. Vol. L. Segunda Parte. Pág. 34.
Jurisprudencia 125 (Sexta Epoca). Pág. 264. Volumen
1a. Sala. Segunda Parte Apéndice 1917-1975; anterior
Apéndice 1917-1975; Jurisprudencia 122. Pág. 252.

"IMPRUDENCIA, DELITOS POR VIOLACION DEL REGLAMENTO DE TRANSITO. Quien violando reglamentos de tránsito, ocasiona daños físicos o patrimoniales al conducir vehículos, obra imprudencialmente y debe responder a título culposo del resultado dañoso."

- Sexta Epoca. Segunda Parte:
Vol. XXVI. pág. 84. A.D. 6619/58. Baldomero Berino --
Rangel. 5 Votos.
Vol. XXVII. pág. 99 A.D. 818/58. Valdemar Ortega García. Unanimidad de 4 votos.
Vol. XXIX. pág. 88 A.D. 2365/59. Salvador Amor López.
Unanimidad de 4 Votos.

Vol. XXIX. pág. 88. A.D. 2365/59. Salvador Amor López.
Unanimidad de 4 Votos.

Vol. XXXVII. pág. 184. A.D. 7993/59. Porfirio Reyes-
Sánchez. 5 Votos.

Vol. LIII. Pág. 31 A.D. 4889/60 Manuel Vázquez Pichar-
do. 5 Votos.

COMENTARIO: Tenemos que estas jurisprudencias nos hablan del con-
curso de delitos que se dan con el delito que estamos estudian-
do y en especial del daño en propiedad ajena, mismo que se per-
seguirá a petición de la parte ofendida, es decir, de querrela.

Se puede apreciar en el Código Penal en el Capítulo -
Segundo del Título Tercero, que se reglamentan las sanciones a-
los delitos imprudenciales y preterintencionales en sus artícu-
los 60, 61 y 62.

Así tenemos que el daño en propiedad ajena siempre se
rá de querrela, no así las lesiones, ya que el artículo 62 mani-
fiesta que serán de querrela en tanto que el conductor no se en-
cuentre en estado de ebriedad o intoxicado por alguna droga y -
no se haya dejado abandonada la víctima, lo cual quiere decir -
que cuando el conductor se encuentra ebrio se perseguirá de ofi-
cio. En cuanto al delito de homicidio, cuando está en concurso
con el delito de ataques no señala el código penal cómo debe de
perseguirse, por lo que debemos entender que se perseguirá de -
oficio.

e) JURISPRUDENCIAS EN RELACION A LA EXCLUYENTE DE RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE ATAQUE A LAS VIAS DE COMUNICACION.

EMBRIAGUEZ NO EXCLUYENTE. La inconciencia producida por la ebriedad, no excluye la responsabilidad del acusado, si éste llegó a tal estado por la voluntaria ingestión de bebidas embriagantes.

Sexta Epoca. Segunda parte.

Vol. IX. Pág. 54 A.D. 6002/57. Ramón Tovar Flores. Unanimidad 4 votos.

Vol. XII. Pág. 124 A.D. 1575/56. Pablo Cervantes Armenta. Unanimidad de 4 votos.

Vol. XXII. Pág. 128 A.D. 1583/60. Catalina Sánchez-Arellano. Unanimidad 4 votos.

Vol. XXXIX. Pág. 55 A.D. 2083/60. Feliciano Romo - Muñiz. Unanimidad 4 votos.

Vol. LXXII. Pág. 20 A.D. 5866/62. Manuel Trujillo - Cocote. 5 votos.

EMBRIAGUEZ COMO EXCLUYENTE. El hecho de que el acusado anduviera en estado de ebriedad al cometer el delito no puede servir de base para considerar la existencia de la excluyente relativa, si no existe prueba ni dato alguno que demuestre que se encontraba al cometerlo en estado de inconsciencia de sus actos, determinando por el empleo accidental e involuntario de substancias embriagantes.

Sexta Epoca. Segunda parte: Vol. XXII. Pág. 92 A.D.

Sexta Epoca. Segunda parte. Vol. XXX. Pág. 14 A.D.

969/1959. Pablo Anguiano Arredondo, Unanimidad de 4 votos. 1a. sala. Apéndice de Jurisprudencia 1975.

SEGUNDA PARTE.

EMBRIAGUEZ COMO EXCLUYENTE. La causa de inimputabilidad de un estado de inconsciencia producido por la ebriedad, -- tiene como requisitos el empleo accidental o involuntario de -- sustancias embriagantes, de tal manera que si la ebriedad es -- procurada por el acusado en un acto deliberado, resulta que la acción primaria tuvo su origen libre y es por tanto causa material y moral del resultado ilícito; esto además de que el requisito de accidentalidad elimina los casos en que el empleo de licro que produce la embriaguez no sea simplemente ocasional, a -- virtud de que la exculpación no puede cubrir al vicioso, dada -- la peligrosidad antisocial que representa.

Sexta Epoca. Segunda Parte. Vol. XIV. Pág. 109 A.D. 1243/1956. Francisco Hernández Campos. Unanimidad de 4 votos.

1a. Sala. Apéndice de Jurisprudencia 1975 SEGUNDA PARTE. Pág. 272, 3a. Relacionada de la JURISPRUDENCIA, "EMBRIAGUEZ NO EXCLUYENTE", Tesis 130. pág.271.

COMENTARIO: Con frecuencia en la vida práctica se ha tratado de utilizar el estado de embriaguez como una excluyentes de responsabilidad, aún cuando ésta ha sido procurada voluntariamente por el sujeto activo; sin embargo, para que ésta proceda deben cumplirse ciertos requisitos, como son:

PRIMERO: La comprobación del estado de inconsciencia, - complemento producido por el uso de bebidas etílicas, mediante - dictamen pericial emitido por facultativos, y;

SEGUNDO: La acreditación de que dicho estado de inconsciencia se produjo como consecuencia del empleo accidental e involuntario de bebidas embriagantes.

f). JURISPRUDENCIAS RELATIVAS A LA PENA DE SUSPENSION PARA CONducir EN EL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION.

Pasemos a ver las jurisprudencias que nos hablan acerca de la suspensión para conducir como pena en el delito contemplado por el 171 de la ley penal.

"VEHICULOS DE MOTOR, SUSPENSION PARA MANEJARLOS. Trátándose de la suspensión para manejar vehículos de motor por el término de seis meses, que conforme al primer párrafo del artículo 60 del Código Penal Federal, es concurrente con la pena de prisión, cabe señalar que su imposición al inculcado es correcta, tanto si con antelación fue condenado por sentencia ejecutoria, por un delito imprudencial, como si dicha suspensión se basa en que la sociedad debe de ser preservada, aunque sea por un tiempo limitado, de la peligrosidad que en menor o mayor escala demostró el delincuente en el ejercicio del oficio de una profesión en otra clase de infracciones penales; sin que obste que con esa suspensión deja de laborar en su trabajo habitual, dado que sobre el interés personal está el de la comunidad, que es el que debe prevalecer."

Sexta Epoca. Segunda Parte: Vol. 36, pág. 41 A.D.
2666/71. Mariano Hernández Calzada. 5 Votos.

"VEHICULOS, IMPROCEDENCIA DE LA PENA DE SUSPENSION PARA CONducir.- Es violatoria de garantía por inexacta aplicación

de la Ley, la sentencia que derivando la sanción del precepto legal que establece para los delitos imprudenciales, la pena de suspensión o privación de derechos para ejercer profesión u oficio, impone suspensión de derechos para manejar vehículos de motor a quien sin tener oficio de chofer cause daños por culpa al conducir un automóvil."

Sexta Epoca. Segunda Parte:

Vol. LXXXVI, pág. 45. A.D. 3887/63. José Santiago Lara Caro. 5 Votos.

Vol. LXXVI, pág. 45. A.D. 6576/62. Gerardo Ibarra - Bugos. 5 Votos.

Vol. LXXXV, pág. 21. A.D. 8873/63. Fernando Jiménez Velázquez. Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LXXXVIII, pág. 16 A.D. 8264/63. Isaac Juárez-Arroyo. Unanimidad de 4 Votos.

Vol. LXXXVIII. pág. 46. A.D. 9611/63. Jorge Escuinca Aguilar. 5 Votos.

COMENTARIO.- Como podemos darnos cuenta, que una vez más las Jurisprudencias se contraponen, pues mientras una está de acuerdo en que se suspenda al conductor de manejar por un tiempo determinado, la otra manifiesta que es una violación a una garantía.

Nosotros nos unimos al criterio que sostiene la primera Jurisprudencia descrita en este punto. Asimismo consideramos que el artículo 171 de la Ley Sustantiva Penal, deberá ser reformado, debiendo quedar claro, cuándo y en qué casos se suspenderá el derecho a usar licencia, para que la gente en gene--

ral comprenda fácilmente al leer la descripción del tipo penal- (art. 171), ya que la ley está dirigida para toda la ciudadanía y por ello debe ser clara y precisa con el fin de que ésta lo comprenda.

Por nuestra parte, proponemos un modelo del artículo- 171 de la ley pena, el cual consideramos que debería quedar de la siguiente manera:

"Art. 171.- Se impondrá de 3 a 6 años de prisión, multa de 30 a 70 veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal. En caso de reincidencia, además de las anteriores, se le impondrá suspensión del derecho a usar licencia de manejador de 6 meses a 2 años. La pérdida del derecho a usar licencia de manejador será definitiva para los reincidentes, por segunda vez así como las señaladas en un principio:

I. Al que en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga o sustancia tóxica, cualquiera que sea, incluyendo medicamentos, siempre que causen perturbación en los sentidos, en los movimientos reflejos o en la marcha motora del agente, maneje un vehículo en la vía pública.

Con esto consideramos que la gente va a tomar conciencia del mal que hace, cuando conduce un vehículo en la vía pública, y debemos tomar en cuenta que primero está la seguridad y tranquilidad social, que el capricho de personas negligentes, pues el objetivo en este trabajo, es el que se prevengan accidentes de carácter fatal, y que la gente madure en el sentido -

de la responsabilidad que consiste en manejar un vehfculo en es tado de ebriedad, que la gente comprendamos que es necesario -- que haya leyes que regulen nuestras conductas cotidianas actua- les y reales, para que con ello se logre el objetivo que se per sigue, el de transitar por la vfa pfblica tranquilamente y en - forma segura.

Por otro lado creemos que deberfa reglamentarse mds - ampliamente este delito, debiendo quedar inmersas las jurisprudencias que mds se apeguen a la realidad y que no se contrapon- gan con el fin de este artfculo, el cual tambi6n deber6 ser reu bicado al capftulo correspondiente, de acuerdo al bien jurfdico que se pretende proteger mediante esta norma penal.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Se debe de dividir el Código Penal, para que así exista un Código Penal del Fuero Común, y uno del Fuero Federal, esto con el fin de que la sociedad conozca mejor sus derechos y para que quede bien establecido qué delitos son del fuero común y qué delitos del fuero federal.

SEGUNDA. Deberá cambiarse del título quinto, el delito de ataques a las vías de comunicación, para quedar en el título cuarto, en razón de que el bien jurídico protegido en este delito es la seguridad pública, misma que se encuentra claramente establecida en el título cuarto.

TERCERA. El término vehículo de motor, que describe la fracción II del artículo 171 del Código Penal, nos parece demasiado restringido, si tomamos en cuenta que actualmente se han sumado a la circulación un sinnúmero de vehículos, que no son precisamente de motor, como son bicicletas, triciclos e incluso de tracción animal, por lo que en lo sucesivo deberá adoptarse el concepto genérico de vehículo.

CUARTA. Deberá de derogarse el tercer elemento del tipo penal establecido en el artículo 171 fracción Única, de la Ley Penal, consistente en la comisión de una infracción al Reglamento de Tránsito, por contraponerse con la esencia y el fin del Bien Jurídico que se pretende tutelar, toda vez que desde el momento que una persona conduce un vehículo en estado de ebriedad pone-

en peligro a la sociedad.

QUINTA. Se tendrá que aumentar la penalidad en el delito previsto en el artículo 171 fracción II del Código Penal, para que de esta manera, los conductores tomen conciencia del peligro en que ponen a la sociedad al conducir en estado de ebriedad y así poder prevenir la comisión de este delito y otros que pueden -- surgir como consecuencia del mismo.

SEXTA. En razón del alto índice de conductores ebrios que ponen en peligro constante a los integrantes de la sociedad y a la falta de responsabilidad de éstos, deberá aplicarse la sanción de suspensión del derecho a usar licencia de manejador en un tiempo de 6 meses a 2 años a los reincidentes, y la suspensión definitiva para los reincidentes por segunda vez.

SEPTIMA. Derogar el artículo 150 del Reglamento de Tránsito, - toda vez que se contrapone con el artículo 171 de la ley penal, porque hay duplicidad de normas y no ser justo que el conductor que pone en peligro a la sociedad, se le imponga una sanción de carácter administrativo.

OCTAVA. Se tiene que derogar el artículo 271 del Código de Procedimientos Penales del fuero común, por la razón de que contra viene los artículos 11 y 20 Constitucionales en lo referente a la caución y el arraigo domiciliario, en virtud de que nuestra ley suprema faculta exclusivamente a la autoridad judicial para caucionar o bien para arraigar a los detenidos.

BIBLIOGRAFIA

1. Arilla Bas Fernando, "El Procedimiento Penal Mexicano." Edt. Kratos Méx. 1988.
2. Burchell Samuel, C. "La Edad del Progreso". Edt. Taime - - Life International, Estados Unidos de América 1973 traducción Bárcena Agustín.
3. Carrancá y Trujillo Raúl, "Derecho Penal Mexicano. Parte General". 15a. ed. Edt. Porrúa Méx. 1986.
4. Castellanos Tena Fernando, "Lineamientos Elementales de Derecho Penal", ed. 25a. Edt. Porrúa, Méx. 1988.
5. Colín Sánchez Guillermo. "Derecho Mexicano de Procedimientos Penales." 12a. ed. Edt. Porrúa S. A. Méx. 1990.
6. Cuello Calón Eugenio, "Derecho Penal Parte Especial." T.II, Vol. I, Edt. Bosch, Casa Editora, Barcelona 1975.
7. Díaz de León Marco Antonio, "Diccionario de Derecho Procesal Penal." Edt. Porrúa Mex. 1986 T. I.
8. Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Edt. Selecciones del -- Reader & Digest, Méx. 1978.
9. Diccionario Enciclopédico Salvat, Gráfica Estrella, S. A. -- Salvat Editores. Méx. 1985 Tms. 1, 6, 9, 11, 15, 18 y 26.
10. Escamilla Serrano, Rafael, "Enciclopedia Práctica del Automóvil". Edt. Aran, T. I. España 1985.
11. García Ramírez, Sergio y Adato de Ibarra, "Prontuario del -- Proceso Penal Mexicano." Edt. Porrúa 6a. ed. Méx. 1991.
12. González Blackaller y Guevara Ramírez, "Historia de México." Edt. Herrero S. A. 15a. Ed, Méx. 1974.
13. Instituto de Investigaciones Jurídicas, "Anuario Jurídico."-- Vol. XII, Edt. U.N.A.M. Méx. 1985.

14. Instituto de Investigaciones Jurídicas, "Diccionario Jurídico Mexicano." T. VII, Edt. Porrúa Méx. 1985.
15. Jiménez de Asua Luis, "La Ley y el Delito", 10a. ed. Edt. - Sudamericana Buenos Aires, 1980.
16. Jiménez Moreno Wilberto y otros. "Compendio de Historia de México." Edt. Eclasa Constitución 18 Méx. 1966.
17. Jiménez Navarro Raúl, "Materia de Toxicología Forense." 1a. ed. Edt. Porrúa Méx. 1980.
18. López Carteco, Pedro y otros. "Nueva Enciclopedia Temática." Edt. Cumbre, S.A. T. VI Méx. 1984.
19. Miguel de Castro Vicente y otros. "Historia del Automóvil." Edt. Ediciones SEACSA Barcelona España 1967.
20. Osorio Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas Penales y Sociales". Edt. Eliasta S.R.L. Argentina 1978.
21. Palomar de Miguel Juan "Diccionario para Penalistas." Edt.- Porrúa Méx. 1986, T. I.
22. Pons Agustín Pedro, "Enciclopedia Médica Familiar", Edt. Inter Argos, Barcelona 1979.
23. Porte Petit Celestino, "Apuntamientos de la Parte General - del Derecho Penal." Edt. Porrúa 9a. ed., Méx. 1984.
24. Quiroz Cuarón Alfonso, "Medicina Forense." 1a. ed. Edt. Porrúa Méx. 1977.
25. Raluy Poudevida Antonio, "Diccionario Porrúa de la Lengua - Española." 23a ed. Edt. Porrúa, Méx. 1983.
26. Ramírez Gronda Juan, "Diccionario Jurídico." 10a, ed. Edt.- Claridad, Buenos Aires Argentina 1988.
27. Rivera Silva Manuel, "El Procedimiento Penal." 14a. ed. -- Edt. Porrúa Méx. 1984.
28. Sodi Pallares Ernesto y Sotelo Regil, "Peritajes de Tránsito." Edt. Limusa. Méx. 1978.

29. Vergara, "Historia del Auto", Edt. La Sorgente Italia 1960.
30. Villalobos Ignacio, "Derecho Penal Mexicano", 2a. ed. Edt. Porrúa Méx. 1960.

LEGISLACIÓN

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 93a ed, Edt. Porrúa Méx. 1991.
2. Díaz Barreiro, Juan Manuel. "Diccionario de Derecho Penal-Mexicano o sea el Código Penal puesto en forma de diccionario. (1871), 1a. ed. Edit. Instituto de Ciencias Penales. - Méx. 1987.
3. Robles Ortega Antonio. "Código Penal Concordado", Edt. Talleres Lino Tipográficos, La Providencia, Méx. 1929.
4. Código Penal de 1931, 49a. ed. Edt. Porrúa, Méx. 1991.
5. Reglamentos sobre Policía y Tránsito. 22a. ed. Edt. Porrúa, Méx. 1989.
6. Reglamentos de Tránsito, 7a. ed. Edt. PAC, S. A. C. V. - - Méx. 1992.
7. Ley de Vías Generales de Comunicación, 20a. ed. Edt. Porrúa Méx. 1990.
8. Código de Procedimientos Penales, 43a. ed, Edt. Porrúa, Méx. 1991.
9. Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación Edt. PAC-Méx. 1988.
10. Carrancá y Trujillo Raúl y Carrancá y Rivas R. Código Penal Anotado. 14a. Ed. Edt. Porrúa Méx. 1989.
11. Jurisprudencias y Tesis Jurisprudenciales de la S.C.J.N. - Edt. Mayo 1964 1a, sala Penal.
12. Jurisprudencias Mexicanas Penal 1917-1989 4a. ed. Edt. Cárdenas Editor y Distribuidor, Méx. 1989.

HEMEROGRAFÍA

1. Diario Oficial de la Federación, Tomo CXL, número 48, director Carlos Franco Sodi, jueves 28 de octubre de 1943, México.- 1943.
2. Diario Oficial de la Federación T. CLXXIV, núm. 12, lunes - 15 de enero México 1951.
3. Diario Oficial de la Federación, T. LXXIX número 55, lunes- 28 de junio México 1976.
4. Diario Oficial de la Federación Tomo GDLIX, número 20 Director doctor Armando Vega R., lunes 30 de diciembre de - - 1991.
5. Revista Judicial, Suprema Corte de Justicia. director Víctor Pérez Vargas, año 60., número 22, San José Costa Rica, - julio de 1962.
6. Acuerdo, número A/11/77, del primero de abril de 1977, Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.