

301809



# UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

ESCUELA DE DERECHO

Con estudios incorporados a la

Universidad Nacional Autónoma de México

81  
2ej.

## EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS

TESIS CON  
FALSO DOCUMENTO

### T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a :

**Jesús Godofredo Suárez Zendejas**



## **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.

## INDEX

	Pág.
INTRODUCCION.	6
I.- ANTECEDENTES GENERALES.	11
a) RESEÑA HISTORICA DE LA EVOLUCION DEL AUTOMOVIL Y SU REGLAMENTACION.	13
b) DEFINICION DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA Y DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	26
c) EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, DOLOSO Y CULPOSO.	33
d) DE LOS DELITOS RESULTANTES DEL TRANSITO DE VEHICULOS.	38
II.- LA PRACTICA DE DILIGENCIAS ANTE EL MINISTERIO PUBLICO, EN LOS DELITOS CAUSADOS POR TRANSITO DE VEHICULOS.	57
a) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA CAUSADO POR TRANSITO DE VEHICULOS.	59
b) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LA POLICIA PREVENTIVA EN UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	71
c) REMISION DE LOS CONDUCTORES A UN ORGANO ADMINISTRATIVO.	74
III.- EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS Y SU AVERIGUACION PREVIA.	77
a) ELEMENTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	79
b) CLASIFICACION GENERICA DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	82

	Pág.
c) DE LAS AGRAVANTES Y ATENUANTES DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	118
d) DE LA ACUMULACION DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	121
e) ANALISIS AL INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.	125
IV.- ANALISIS Y PROPUESTA DE REGLAMENTACION EN EL CODIGO PENAL Y REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	131
a) COMENTARIOS A LOS ARTICULOS 62 Y 62 BIS DEL CODIGO PENAL Y PROPUESTA DE SU REFORMA.	133
b) ANALISIS A LOS ARTICULOS 399 Y 399 BIS DEL CODIGO PENAL Y PROPUESTA DE SU REFORMA.	138
c) DEL CAPITULO "ACCIDENTES DE TRANSITO" DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE VEHICULOS DEL DISTRITO FEDERAL Y PROPUESTA DE REGLAMENTACION.	140
d) PROPUESTA DE INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.	142
V.- ANALISIS DE LA AVERIGUACION PREVIA DE UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.	145
a) DE LA REMISION DE LOS CONDUCTORES A LA AGENCIA DEL MINISTERIO PUBLICO. DE LA DECLARACION DEL REMITENTE	147

b) DE LA DECLARACION DEL CONDUCTOR. DEL DERECHO PREVISTO EN EL ARTICULO 134 BIS DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL DISTRITO FEDERAL. EL PROBLEMA DE LOS MENORES CONDUCTORES.	149
c) DE LOS SISTEMAS DE PERITAJE EN MATERIA DE <u>TRAN</u> SITO DE VEHICULOS.	154
d) CONSIGNACION ANTE EL ORGANO JURISDICCIONAL.	158
CONCLUSIONES.	160
BIBLIOGRAFIA.	165

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

Intentar captar con nitidez el complejo fenómeno del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres, fue el objetivo central que movió la elaboración de esta tesis. Objeto de estudio que viene transformándose de manera acelerada sobre todo en los últimos veinte años del presente siglo, y que por lo mismo, tal fenómeno supera y rebasa los distintos cuerpos legislativos que le son consustanciales o le sancionan como los artículos 399, 399 bis, 60 y 62 del Código Penal para el Distrito Federal y otras disposiciones de la Ley General de Vías de Comunicación.

El delito de daño en propiedad ajena con motivo del tránsito de vehículos terrestres, en el siglo pasado como historia de nuestra problemática, ya se daba ante la presencia de carros y diligencias como transporte por los caminos troncales y vecinales, tanto de personas como de mercancías, superando al sistema arrieril como herencia de la época del yugo español, pero cuya legislación desde luego era distinta sobre todo en cuanto a la reparación del daño. Legislación que en este punto de 1871 a 1929 cambia de manera opuesta, sustancialmente por las transformaciones constitucionales de 1917, que finalmente en el Código Penal de 1931 adquieren mayor estabilidad y permanencia.

La problemática actual nos deja observar que el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, ha desbordado sus parámetros legislativos, tanto por el acentuamiento del deterioro ecológico, como por la manifestación de nuevas formas del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, por ello la necesidad de realizar reformas legislativas a profundidad, como elemento imperioso para hacer más racional el rodamiento social del vehículo terrestre de motor, y reafirmar también las funciones del Ministerio Público como ente que persigue al delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos de motor terrestres, y que sus resoluciones afectan a la sociedad mexicana.

La no definición precisa del objeto del daño y el no explicitamiento de los efectos generales y particulares del daño, en los artículos que correspondan y que sancionan el delito, es un problema que a medida que nuestro fenómeno se ha venido transformando, se amplifica, diluyéndose la efectividad de los artículos que lo sancionan, acrecentando el delito, controlándolo menos que al combinarse con puntos estructurales funestos como lo son la actual reparación del daño, manifiestan un negro panorama, sobre todo para quien se ve involucrado en un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos como sujeto pasivo. De ahí que las propuestas de re

forma a los artículos 62, 399 399 bis y todos aquéllos que tengan que ver directamente con el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, se encaminan en mejorarlos.

Encontrar la lógica de la forma del fenómeno que hoy estudiamos y la lógica de su contenido, fueron dos puntos que siempre estuvieron presentes como método y como hilo conductor de la presente investigación del delito que nos ocupa, lo que permitió aprenderlo con mayor precisión, dado que es un fenómeno u objeto de estudio en permanente cambio, acentuándose se en los últimos veinte años.

En el primer capítulo expusimos un análisis del cómo ha evolucionado la relación entre el vehículo terrestre y su legislación, así como el tratamiento de nuestro delito, al menos en el Distrito Federal.

En el segundo capítulo se hizo un análisis somero de las diligencias realizadas tanto por conductores y policía preventiva ante el delito, así como las diligencias ante una remisión de implicados en el propio delito.

En el tercer capítulo se realizó un análisis del delito objeto de nuestro estudio en estricto sentido, encontrando sus puntos más relevantes y atenuantes y la acumulación de ilícitos, típica de este delito, así como del Instructivo de

la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, que capta nuestro delito en sus distintas variantes.

El cuarto capítulo contiene comentarios de la problemática de nuestro fenómeno, enfocados a detectar, primero los puntos negativos que se dan en la práctica, para después plantear propuestas de reforma de los distintos cuerpos legislativos que lo rigen.

En el último capítulo se revisa la averiguación previa - del delito que nos ocupa, involucrando todos sus elementos - desde la remisión del o los implicados al Ministerio Público, hasta el ejercicio de la acción penal o consignación ante el órgano jurisdiccional, pasando por el análisis y la función - que juega el artículo 134 bis del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal y del papel del Consejo Tutelar para Menores, así como el dictamen de los sistemas de peritaje de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

Para los efectos correspondientes, en la presente tesis se llamará al delito de daño en propiedad ajena como DPA y - al tránsito de vehículos como TV, en los momentos que no sea tan necesario el nombre como la parte de la explicación que - integra.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES GENERALES.

SUMARIO: a) RESERVA HISTORICA DE LA EVOLUCION DEL AUTOMOVIL Y SU REGLAMENTACION. b) DEFINICION DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA Y DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. c) EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, DOLOSO Y CULPOSO. d) DE LOS DELITOS RESULTANTES DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

Si se analiza en qué consiste precisamente el mayor bien de todos, o sea, el fin que debe ser el objeto de todo sistema de legislación, se descubrirá que él se reduce a los fines principales: la libertad, y la igualdad. La libertad porque toda dependencia individual equivale a otra tanta fuerza sustraída a la fuerza del Estado; la igualdad, porque la libertad no se concibe sin ella.

ROUSSEAU.

a) RESEÑA HISTORICA DE LA EVOLUCION DEL AUTOMOVIL Y SU REGLA-  
MENTACION.

Hacia fines del siglo XIX, la dinámica de una segunda re-  
volución técnica, amplificó y aceleró la experiencia producti-  
va que sobre el automóvil se tenía, evolucionando de manera -  
sustancial su construcción. En forma colateral se fueron -  
creando industrias que gradualmente fueron girando en torno a  
la construcción del automóvil. Industrias que desarrollaron  
toda una infraestructura necesaria para la evolución del auto-  
móvil y de ellas mismas, generándose así la llamada industria  
de autopartes y toda una industria alterna necesaria para el  
rodamiento externo y uniforme del automóvil. Industria alter-  
na que sobre todo en los países industrializados de princi-  
pios del siglo XX crece de manera sustancial, acelerándose -  
fuertemente su crecimiento y desarrollo en la primera posgue-  
rra que va de 1918 a 1939 y ya no se diga en la segunda pos-  
guerra que parte de 1945, con sus periodos marcados de la -  
cuarta y quinta revolución científico-técnica y el permanente  
estancamiento con inflación a partir de 1974-1975, así como -  
la semindustrialización de la región subdesarrollada del mun-  
do, provocando en todo el orbe, con sus evidentes diferencias,

un desarrollo a la par de un proceso de legislación en torno al rodamiento social del automóvil y sus implicaciones en la vida social, cotidiana, de comunicación y ecológica del ser humano.

El avance de la industria alterna que construye las vías de comunicación por las que transita el automóvil, al unísono con el éxito del mismo como medio de comunicación y el avance científico desarrollaron una relación muy cerrada entre la evolución del rodamiento social del automóvil y su legislación. Relación que desde luego en los diferentes tiempos y lugares adopta y evoluciona de distintas maneras. (1)

La evolución del automóvil evidentemente provoca un desajuste peatonal, dándose una desigualdad entre automóvil y peatón, haciéndose necesaria una legislación permanente y elástica. (2). En el caso mexicano, la creación en 1925 de un fondo para la formación de carreteras integrado en parte con el presupuesto público del gobierno callista y el sobreprecio

-----

(1) "En una palabra: aparte de los distintivos comunes a todos, cada pueblo alberga en sí una causa que lo dirige de una manera especial y que hace de su legislación una legislación propia de él." Vid. Rousseau, Jacques. El Contrato Social, Ed. Sarpe, México, 1983. P. 91.

(2) "Precisamente porque la fuerza de las cosas tiende siempre a destruir la igualdad, la fuerza de la legislación debe siempre tender a mantenerla." *Ibid.* p. 90.

a la gasolina en el mismo año, (3) crearon bases eficaces para la formación de la industria automotriz en nuestro país - precisamente en ese 1925; en este año con la presencia de la primera ensambladora en México, comienza a multiplicarse el número de vehículos, se ensambla el automóvil a través de la importación de CKD la base tecnológica, tecnología proveniente de las regiones industrializadas, así lo define Jordy Micheli, "la base tecnológica con que opera proviene básicamente de la transferencia de tecnología desechada en los países centrales que técnicamente puede entrar a funcionar perfectamente en países como México cuya composición orgánica de capital se encuentra muy por debajo de las de los países centrales." (4). ya para el inicio de los años treinta, gracias al fondo para la construcción de carreteras, armado en el gobierno del Presidente Calles, la longitud total de carreteras cubre 1,426 kilómetros acumulados, carreteras que desde luego - al tener diferente capa de rodamiento, se expresan en tres - clases diferentes como son: las pavimentadas, las revestidas y las de terracería. Las de pavimento alcanzan 541 kilómetros,

-----  
(3) Vid. SALAZAR BUENO, Feliciano. La Economía Mexicana y la Crisis Mundial de 1929-1933. Tesis profesional, Facultad de Economía. U.N.A.M. México, 1978, p. 37.

(4) Vid. MICHELL, Jordy. El Nuevo Modelo de las Relaciones Capital Trabajo en la Industria Automotriz en México. Revista Brecha. Ed. Teoría y Política. México, 1987, p. 78.

con revestimiento 256 kilómetros y con terracería 629 kilómetros. (5). Tal apoyo a la formación de carreteras, necesariamente se expresó en 1925 respecto de 1924 en un considerable aumento de los vehículos registrados, pues del lado de los automóviles en términos absolutos se incrementaron a 7,545 (6) en solo un año, aunque con menor ritmo en el mismo intervalo de tiempo los camiones de pasajeros, los camiones de carga y las motocicletas, con 674, 2,474 y 204 (7), respectivamente.

Dadas las condiciones de lucha militar y política escenificadas en nuestro país, en los primeros veinte años del presente siglo, de una u otra manera, condicionaron tanto la evolución del automóvil -incluimos aquí a automóviles, camiones de pasajeros y camiones de carga- como su legislación. Condicionamiento que bajo cierto ángulo suspendió pero también aceleró bases firmes para dicha relación.

Ya desde los años treinta del siglo pasado -XIX- se inicia una ampliación y mejoramiento de la red caminera de México, adoptando formas distintas para el transporte de carga y pasajeros, cambiando radicalmente con la introducción del ferrocarril, que de hecho revoluciona el transporte en México,

-----  
(5) Vid. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, GEOGRAFIA E INFORMATICA. Estadísticas Históricas de México. Secretaría de Programación y Presupuesto. Ira. reimpresión. México, 1986 p. 566.

(6) Ibid. p. 568.

(7) Ibid. p. 568.

donde el movimiento político-militar ya indicado suspende tal avance, pero al mismo tiempo crea condiciones para que en un nuevo nivel, se prosiga en tiempos de paz con dicho mejoramiento.

De hecho la red caminera del siglo pasado no integraba el territorio nacional, pues sólo habían dos o tres caminos troncales en toda la nación, con pocas ramificaciones, pero bastantes vías de comunicación locales y regionales. La ciudad de México al ser el punto principal de distribución y consumo del comercio interior y exterior, se convirtió en un imán caminero. Desde la ciudad de México partían los caminos que iban a Acapulco, Veracruz, al bajío, al norte del país y a Oaxaca. De tales caminos se desprendían ramificaciones al Océano Pacífico y al norte del Golfo de México. Pero las reformas comerciales del gobierno independiente, incentivaron el tráfico terrestre de mercancías en regiones que habían permanecido mal conectadas al comercio a través de las rutas tradicionales. Así, la región y el litoral del Pacífico se unieron al bajío y a la región centro-norte, al permitirse el tráfico comercial desde los puertos de Matamoros y Tampico en el Golfo y de Mazatlán, Manzanillo, San Blas y Guaymas en el Pacífico.

El volumen y el tipo de tráfico comercial condicionó la importancia de los caminos, por ello los caminos troncales

por donde circulaban mercancías para el exterior e interior del país, fueron los mejor condicionados y los únicos habilitados para la circulación de carruajes. (8)

La primera innovación que se introdujo en el sistema de arriería fue la cración en la década de los treinta del siglo XIX de líneas de carros y diligencias. Tal modificación aunque no alteró el tipo de transporte, agilizó e incrementó el tráfico desplazando a los arrieros y comerciantes que controlaban esas rutas comerciales, las primeras compañías de transporte controlaron casi en su totalidad la infraestructura, pues construyeron los mesones, posadas, hoteles y paradores, mantuvieron en buenas condiciones los caminos y obtuvieron del gobierno federal el monopolio en la recaudación de los derechos de peaje y de paso en las garitas de caminos troncales, una de las primeras tareas de los gobiernos de México independiente fue la de establecer un sistema adecuado de comunicaciones, en el cual figuraba principalmente la red ferrocarrilera. Las dos primeras grandes construcciones al respecto fueron el ferrocarril de México a Veracruz y la del interoceánico de Tehuantepec, posteriormente con la llegada de la inversión extranjera directa a partir de 1880, se amplificó dicha construcción sobre todo en función de los intereses exportado

-----  
(8) *Ibíd.* p. 537.

res del capital extranjero.

La presencia en la década de los treinta en el siglo pasado de arrieros y comerciantes, sustancialmente en los caminos troncales, locales y regionales para efectos de tráfico comercial, como herencia del periodo colonial y, en esa misma década, la mejora de la red caminera sobre todo de los caminos troncales y la introducción de las compañías de carros y diligencias como modernización del tráfico comercial y de personas en dichos caminos troncales, de hecho significó un avance que junto con el ferrocarril aceleraron las comunicaciones en el México del siglo pasado. Comunicaciones usadas en el periodo revolucionario, donde se utiliza ya el automóvil y los otros medios del México independiente ya señalados. Automóvil, camiones de carga, camiones de pasajeros y motocicletas que como ya vimos, alcanzan un buen número para 1925 a la par con el crecimiento de kilómetros de carreteras, iniciándose un quiebre sustancial en la legislación del rodamiento social del vehículo ahora ya automotor, respecto a las ideas legislativas del México del siglo pasado.

Si bien la legislación sobre los caminos troncales, y sobre el tránsito en ellos y en las zonas urbanas de los carros y diligencias, a fines de los años veinte del siglo pasado, de una u otra manera seguía impregnada por la legislación española de la colonia, mientras la corte mexicana estructuraba

la Constitución del Estado, estructuraba también su Código de Procedimientos Penales, ajustaba su bando de policía y buen gobierno y precisaba la administración de justicia que regulara específicamente la relación vehículo-peatón ante la nueva circunstancia de un país independiente, la existencia ya en 1824 de una constitución en la cual en el artículo 124 establece - el Ministerio Fiscal ya no en el tribunal supremo según la legislación española, sino en la Suprema Corte, inauguraba un - proceso legislativo global que necesariamente iba a expresarse en la sanción y reglamento en específico del rodamiento social de los vehículos de la época y todo lo que ello implica respecto del peatón, las vías de comunicación y la propiedad ajena.

Ya para 1824 es reconocida la participación del Ministerio Fiscal en todas las omisiones en que se interese la Federación. Mecanismo de reconocimiento y refinamiento que se extiende en el tiempo y que se manifiesta en grandes partecaguas como en la famosa Ley de Lares de diciembre de 1853, donde de hecho se inicia una sistematización del Ministerio Fiscal, - que indudablemente se manifiesta en un mejoramiento de la administración de justicia. Posteriormente, con la Ley de Jurados, expedida en 1869, el Ministerio Fiscal pasa a ser Ministerio Público, aunque sus procuradores están desligados de lo civil, pero ya para 1880 con la aparición del primer Código -

de Procedimientos Penales, donde ya se expresa una estructura y organización más completa del Ministerio Público, se amplía y perfecciona la promoción de la administración de justicia y por ende, de la regulación del rodamiento social de carros, diligencias de carga y de pasajeros, tanto en sí mismo como en su relación respecto a sus efectos sobre la propiedad ajena.

En el año 1903, por fin se expide la primera Ley Orgánica del Ministerio Público, dejando así de ser sólo un auxiliar en la administración de justicia y pasando a ser una institución de la administración de justicia. No es que el mejoramiento de la administración de justicia y en concreto de la legislación del rodamiento social de carros y diligencias, estuviera en función de la evolución, alcance y perfeccionamiento del Ministerio Público en sí mismo, ya que de una u otra manera, el comisario, el juez penal, el magistrado de sala, proveían a la sociedad mexicana de aquella época, de justicia y en concreto la que tenía que ver con los efectos del rodamiento social de carros y diligencias, sino más bien, el mejoramiento, la ampliación e importancia de las funciones del Ministerio Público, estaba en función del fortalecimiento de una institución e instrumento específico de la organización política republicana y única depositaria de la acción penal y, en

la medida en que el Ministerio Público se fuese fortaleciendo, necesariamente la administración de justicia se iría perfeccionando en un país que estaba aprendiendo a vivir con independencia republicana. En ese sentido la legislación sobre el rodamiento social de carros y diligencias, la evolución de los códigos de procedimientos penales y del Código Penal, encontrarían una institución con más conductividad para expresar las ideas legislativas del legislador. De ahí que el Ministerio Público tenga en el periodo posrevolucionario y en particular en la Constitución de 1917, un giro destacado.

De hecho, el giro destacado que se produce sobre el Ministerio Público en la Constitución de 1917, a través de los artículos 21 y 102 y la aparición, en 1927, de la Ley Orgánica del Ministerio Público donde se crea el Departamento de Investigaciones en cada delegación del Ministerio Público, llevando a la práctica la idea constitucional de que el Ministerio Público tuviese la doble función: titular de la acción penal y jefe de la policía judicial, aunado a la creación en 1934 del Departamento de Averiguaciones Previas, sentando las bases modernas para la expresión legislativa abierta en el Código Penal de 1931, en el caso específico de los artículos 171, 399, 62 y 172, empalmándose con un intensivo desarrollo del ensamblaje de vehículos en el país, que se expresa

como ya vimos en el número de vehículos, dándose una relación nueva entre el desarrollo de la legislación sobre el rodamiento social de vehículos y la evolución tanto tecnológica como al interior de nuestro país respectivamente, que indefectiblemente en conjunto crean la necesidad de un reglamento que regule de manera cotidiana el tránsito de vehículos y el tránsito peatonal, como parámetro específico y práctico de esta nueva, pujante y cambiante relación. Relación entre la evolución del vehículo en México y su legislación general y particular, que de los años treinta al inicio de la década de los noventa del presente siglo, ha tenido anquilosamiento, pero también parteaguas positivos.

Como habíamos visto, el primer núcleo de la formación de la industria automotriz en México, se inicia en 1925 con un fuerte proceso de ensamblaje que dura hasta los inicios de la década de los sesentas de manera dominante, coexistiendo con algunos intentos de mayor integración nacional en los productos automotrices, pero no es sino hasta 1962 que el gobierno mexicano publica el primer decreto de fomento de la industria automotriz, cuyo propósito era el de lograr un grado mínimo de integración nacional de 60% con respecto al costo directo de fabricación del vehículo, para ello la Secretaría de Industria y Comercio de la época prohibió, a partir de septiembre

de 1964, la importación de motores, unidades completas para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos armados. Así mismo, se autorizó la importación de aquellas partes que requirieran de la fabricación de motores y conjuntos mecánicos.

El segundo núcleo de formación de la industria automotriz en México, comienza a formarse en 1965 con la aparición de las fases de fundición y maquinado de las partes del motor (el monoblock, cigüeñales, árbol de leva, múltiples, etc.) así como su ensamblado. Segundo núcleo que se ve apoyado por la publicación de un segundo decreto para el desarrollo de la industria automotriz en 1972. Cuyo intento era coadyuvar a que la inversión nacional participara con mayor dinamismo en la industria automotriz. En esos años se crea la industria nacional de autopartes y se establece una escala de premios para las empresas de la industria terminal que alcanzaran grados de integración nacional superiores al 60%. A partir de 1974, las empresas de la industria terminal deberían generar al menos el 40% de las divisas netas para cumplir la compensación de cuotas y extracuotas, con la exportación de productos automotrices fabricados por la industria de autopartes. Para 1977 se publica el tercer decreto cuyos principales avances respecto a los decretos anteriores fueron el aumento a 50% de

la participación de la industria de autopartes en las exportaciones de la industria terminal y el reconocimiento a las empresas terminales de sólo 20% de las divisas generadas por las maquiladoras para efectos del presupuesto de divisas.

El tercer núcleo para el desarrollo de la industria automotriz se implanta a partir de 1981, en que se incluye a nivel tecnológico el proceso de troquelado (estampado). Esta fase sólo se había incorporado tangencialmente en la Volkswagen y Nissan en pequeñas escalas, en tanto que Ford y Nissan lo introducen ahora en sus nuevas plantas en grandes escalas de producción. El surgimiento de este núcleo permite la introducción de robots, de prensas automáticas, de máquinas herramientas automáticas de control numérico interconectadas a través de sistemas "transfer".

El tercer núcleo de desarrollo automotriz es reforzado con un cuarto decreto en 1983, cuyo objetivo era el de buscar la eficiencia en la industria automotriz y promover las exportaciones, para ello las empresas deberían generar las divisas que requirieran para todas sus importaciones y otros pagos al exterior. Se eliminó el subsidio a la industria automotriz y se debería incrementar el grado mínimo de integración nacional en los automóviles en 10% y en 20% para camiones y autobuses.

El proceso legislativo de los años treinta visto en -

perspectiva, en relación con el desarrollo de la industria - automotriz se rezaga, pese a las reformas sobre todo del Código Penal en 1983 y en 1987. Sin embargo, la década de los ochentas, sobre todo a finales, nos deja observar que se requieren cambios en los puntos particulares del rodamiento social del vehículo terrestre, en ese sentido aparece un nuevo Reglamento de Tránsito y una nueva conciencia respecto a las emisiones tóxicas producidas por el vehículo terrestre. Conciencia que necesariamente empujará a un cambio en la legislación del rodamiento social del vehículo terrestre en todos sus niveles.

b) DEFINICION DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA Y DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

La acepción de daño en términos del diccionario o de una definición sintética, nos expresa que es la "pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación. Esta definición debe entenderse en el sentido de daño material". (9). Definición dada por el profesor De Pina sobre la que es necesario precisar algunas cuestiones. De hecho, la participación en el acto típico del delito de daño en propiedad ajena, de dos conceptos esenciales de la filoso-

-----  
(9) Vid. DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa. México, 1973, p. 132.

fía hegeliana y en específico de la dialéctica de Hegel, como lo son la esencia y el fenómeno, lo que implica que los elementos constitutivos del daño son: la destrucción y el deterioro y, como elemento fenoménico, el perjuicio en el patrimonio. (10). En ese sentido expresa en su obra, Derecho Penal Mexicano, el maestro de la Vega: "Las notas conceptuales genuinas del delito de daño son la destrucción o deterioro de la cosa objeto material del mismo y el perjuicio patrimonial que sufre la víctima a consecuencia de dicha destrucción y deterioro." (11)

Rafael de Pina al ahondar en su definición de daño señala que "el daño puede ser también moral. Mal, perjuicio, deterioro causado a una persona por otra u otras, o por hecho de las cosas". (12). Sobre esto se nos hacen pertinentes algunos comentarios, en principio, el medio a través del cual se realiza el daño, es la cosa ajena o la cosa propia, ya sea con destrucción o deterioro, pero siempre con perjuicio a terceros. Es precisamente aquí donde se han generado polémicas in-

(10) "Ya en el terreno jurídico, y dentro de lo jurídico en materia penal, la palabra daño se restringe en su significado. El jurista distingue entre el daño y el perjuicio y no asimila el daño causado a las personas en su salud, con el daño causado a las cosas en su patrimonio." Vid. GALLART, Tomás. Delitos de Tránsito. Ed. Pac. México, 1986, p. 56.

(11) Vid. GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. Derecho Penal Mexicano. Los Delitos. Ed. Porrúa. México, 1985, p. 320.

(12) DE PINA. Op. cit., p. 132.

terésantes en torno al tema en el sentido de que, al delito de daño en propiedad ajena no se le puede llamar daño en propiedad ajena, puesto que de hecho una de sus fuentes tiene como elemento la propiedad misma o la cosa propia, que interviene en el daño a un tercero, por ello las reiteradas propuestas de llamarle al delito sólo delito de daño o delito de daño en las cosas, o delito de daño a la propiedad y a la posesión. Desde luego que todo perfeccionamiento semántico, sobre todo en el Código Penal, nunca ha sido, deleznable. En el caso del delito de daño, si bien se abstiene del concepto de propiedad ajena, se vuelve para efectos prácticos un poco difícil manejarlo, pues de hecho el concepto de daño requiere hacer énfasis en la cosa ya sea propia o ajena, sobre todo por la estructura del tipo básico y especial de daño. Respecto a la propuesta del delito de daño en las cosas, la ambigüedad de cosa se convierte en el principal obstáculo para algunos como es el caso del jurista Tomás Gallart cuando dice - - "también lo es que la palabra cosa suele ser ambigua. En nuestro lenguaje moderno se le utiliza para designar cualquier objeto, suceso, enfermedad, etc., en tanto la palabra propiedad designa con más precisión el objeto que se presume dañado." - (13). En efecto, el concepto de daño en las cosas aparte de -

-----  
(13) GALLART, Tomás. Op. cit. p. 57.

ambiguo no define la otra idea sustancial de delito que es la propiedad, finalmente en relación a la última propuesta llama da delito de daño a la propiedad y a la posesión, nos parece un concepto con mayor precisión, en cuanto que involucra elementos cuya estructura son de nula contradicción respecto a la definición del artículo 399 del Código Penal para el Distrito Federal.

Para efectos de este trabajo de tesis, dada la polémica en torno al concepto propiedad ajena, nos remitiremos a las raíces fáctico-ontológicas del daño, como son la destrucción y el deterioro, en la propiedad de terceros a través de la propiedad de quien origina el daño, tal definición de manera parcial nos sirve como base teórica para abordar nuestro tema en cuestión, que si bien utiliza el concepto propiedad ajena, ello no nos hace caer en lugar común, puesto que su uso de tal manera en el título de esta tesis es porque en la práctica así se estila, permitiéndonos no caer en confusiones.

Por otro lado, el delito de daño en la propiedad o en la posesión producto del tránsito de vehículos, de hecho es el enfoque central que en esta tesis se intenta resaltar, aunque habría que apuntar que el tránsito vehicular provee algunas otras disposiciones penales como el homicidio y las lesiones corporales, aparte de las relacionadas con la propiedad. El -

delito como acto que sanciona la ley (14), al menos teóricamente posee cuatro requisitos: conducta, tipicidad, anijuricidad y culpabilidad, respecto a la conducta, ella de por sí genera un daño, ya sea a través de la destrucción o del deterioro (15), la conducta típica de hecho se efectúa por acción y por omisión, la acción se expresa a través de elementos de efecto inmediato y mediato, en este caso respecto a nuestro trabajo de tesis, el vehículo se convierte en el elemento o medio por el que se destruye el objeto material, destrucción o deterioro de manera inmediata o mediata a partir de una acción de rodamiento social del automóvil o vehículo. La omisión aunque se manifiesta por un incumplimiento de la conducta debida, es la acción que al exteriorizarse en el tránsito vehicular la que se convierte en la conducta típica del perjuicio patrimonial por tránsito de vehículos.

El tránsito de vehículos per-se al ser objeto de destrucción o deterioro, nos deja ver que no son indiferentes para el dañador, por lo que la cosa ajena o propia en perjuicio de terceros, se convierte en una cosa protegida o tutelada jurí-

- 
- (14) "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales". Vid. CODIGO PENAL, Reglas Generales sobre delitos y responsabilidades. Ed. Teocalli. México, 1986, p. 6.
- (15) "En el deterioro, la propiedad se estropea o menoscaba, pero aún está en condiciones de uso y, en la destrucción se imposibilita totalmente para su uso, sin ser posible su recomposición. Por consiguiente, el delito de daño a la propiedad puede ser total o parcial". GALLART. Op.cit.p.60.

dicamente. En ese sentido el daño por tránsito de vehículos - en propiedad ajena o en la propia con perjuicio en el patrimonio de terceros, se convierte en un acto antijurídico que la tutela jurídica convierte en un bien jurídico en strictum sensum, dable de sancionar vía leyes penales. Por el lado del requisito de culpabilidad, la ciencia del derecho señala a la ignorancia y al falso conocimiento, como elementos que en cierto momento junto con otros que veremos más adelante, impiden que la culpabilidad pueda consolidarse. El propio derecho los expresa en el concepto llamado error, subdividiéndolos en error de derecho y error de hecho (16). Pero por el problema que implica determinar la diferencia entre ambos errores, ahora se les maneja como error de tipo y error de prohibición, aunque cabe aclarar que el derecho positivo mexicano nunca reconoció el error de derecho (17), pero que actualmente en el

- 
- (16) "La antigua teoría sobre el error de hecho y su distinción con el error de derecho, en opinión de Enrique Kury se encuentra obsoleta, en razón de su impracticabilidad, - pues en los casos particulares resulta imposible "trazar un límite entre los elementos de hecho y de derecho que integran el delito especialmente después de la progresiva invasión de los tipos por elementos normativos, por lo demás, las consecuencias que habrían de extraerse de esa distinción serían casi siempre erróneas, cuando no manifiestamente injustas." Apud. VILLALOBOS, Ignacio. Manual de Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. Mexico, 1983, 435.
- (17) "Pues el sujeto al creer en la injusticia de la ley o en la moralidad de su violación, la conocían, pues únicamente a través de ese conocimiento podía realizar valoraciones sobre ella y el hecho ejecutado o pretender moralmente legitimar su violación." Ibid. p. 435.

Código Penal mexicano se expresa más tenue como error de prohibición (18), convirtiéndose en un caso especial y condicionado. En este caso la consolidación de la culpabilidad, se ve limitada pero al mismo tiempo la legislación se vuelve realista al tomar en cuenta al error de prohibición como un caso especial. Respecto al error de hecho o de tipo, observamos que éste se expresa en error de hecho esencial e inessential, donde el esencial puede moverse en dos extremos, ya sea la invencibilidad o la vencibilidad del error en el hecho, que necesariamente expresa dos polos opuestos como son la inculpabilidad y la culpabilidad, en el caso del error de hecho inessential al ser un error accidental la inculpabilidad no forma parte de él. (19)

El delito de daño en la propiedad por tránsito de vehículos, puesto en el tamiz del error prohibitivo y del error tipo, nos deja observar que la culpabilidad de dicho delito se

- 
- (18) "Cuando el hecho se realice por error o ignorancia invencible sobre la existencia de la ley penal o del alcance de ésta, en virtud del extremo atraso cultural y el aislamiento social del sujeto, se le podrá imponer hasta la cuarta parte de la multa correspondiente al delito de que se trate o tratamiento en libertad, según la naturaleza del caso." CODIGO PENAL. Edic. cit. p. 19.
- (19) "Realizar la acción u omisión bajo un error invencible con respecto de alguno de los elementos esenciales que integran la descripción legal, o que por el mismo error estime el sujeto activo que es lícita su conducta se excluye la responsabilidad si el error es vencible." *Ibid.* pp. 9-10.

restringe, por lo que dicho delito para su correcto encuadre jurídico y requisitorio habría que completar su visualización con dos conceptos que se ciñen al delito en estudio con más - precisión, como lo son: la intencionalidad y la imprudenciali- dad que se manifiesta en el dolo y en la culpa, confirmando - el requisito de culpabilidad del delito. Dolo y culpa que se- rán fuente de estudio en el próximo párrafo.

c) EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, DOLOSO Y CULPOSO.

Las figuras del delito doloso y culposo (20) en el daño a la propiedad, en tanto intencionales e imprudenciales (21) y que según nuestro Código Penal también preterintencionales (22), en donde para este último delito se dan varias posicio- nes a partir de las cuales se le define (23). Las figuras do-

- 
- (20) "Delito doloso=delito intencional; delito culposo=delito de imprudencia." DE PINA. Op. cit. p. 137.
  - (21) "Delito intencional: infracción penal cometida dolosamen- te, con propósito consciente y deliberado. Delito de im- prudencia: llamado también no intencional o culposo, es la acción u omisión que causa un daño sancionable penal- mente. El Código Penal para el Distrito Federal (y Terri- torios) declara que se entiende por imprudencia toda im- previsión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado que cause igual daño que un delito intencio- nal." Ibíd. p. 137.
  - (22) "ART. 8.- Los delitos pueden ser: intencionales; no in- tencionales y preterintencionales." CODIGO PENAL. Edic. cit. p. 6.
  - (23) "Respecto a la preterintencionalidad, existen tres tesis. La primera le asimila el dolo en general; para una segun- da teoría, los delitos preterintencionales no son sino -

losa y culposa marcan un horizonte analítico más preciso en el análisis del daño a la propiedad "ajena", horizonte por lo demás, también polémico.

En principio, en torno al dolo como una de las formas del elemento subjetivo del delito, se da un consenso en cuanto que la voluntad y la intención son las bases del dolo (24). Así el delito de dolo se da cuando el sujeto activo de manera voluntaria e intencional, comete un acto antijurídico a sabiendas de ello, en ese sentido el delito de daño en propiedad "ajena" dolo, cumple con el acto punitivo del sujeto activo donde la acción jurídica, se expresa por oficio. La acción del dolo al dañar la propiedad expresa si bien una voluntad y una intención delictuosa, conlleva una ventaja que no va a permitir nin

-----  
delitos calificados por el resultado, y por último, una teoría mixta que se ha abierto paso con éxito en las modernas corrientes doctrinales, la cual considera la preterintencionalidad como una suma de dolo en el inicio, y culpa en cuanto al resultado mayor no querido ni aceptado". GALLART. Op. cit. p. 46.

- (24) "Generalmente se distinguen las siguientes clases de dolo: 1.- Dolo determinado, que existe cuando se ha querido y previsto el resultado del delito; 2.- dolo indeterminado, que consiste, según Carrara en que la acción malvada se encamina a lesionar un derecho ajeno, acompañada de la previsión de poder lesionar, además, otros derechos; - 3.- dolo eventual, que existe cuando el resultado previsto no se quiere, pero se acepta o ratifica; 4.- dolo premeditado, que se caracteriza, según Cuello Calón en la perseverancia, en la mala voluntad y la frialdad de ánimo; 5.- dolo simple, que es el que normalmente aparece en todo delito, y 6.- dolo pasional, cuya presencia se advierte en los delitos llamados de ímpetu o pasionales". - Ibid. pp. 45-46.

guna oportunidad de defensa para la parte ofendida en el momento del delito, ello hace que la propiedad sea altamente frágil cualquiera que ella sea, aunada a lo difícil que es comprobar la voluntad e intención delictuosa del delito sobre todo cuando el delito de daño en propiedad "ajena" por tránsito de vehiculos está presente, que por cierto veremos más adelante.

En cuanto al delito culposo, sus elementos más sustanciales que lo integran son: la falta de prudencia, la negligencia, la impericia, la falta de reflexión y la falta de cuidado, tal delito se deja ver en el daño y en la omisión. De los componentes del delito culposo, notamos que la negligencia implica no hacer lo necesario para no cometer la omisión o el daño mientras que al actuar con imprudencia, de hecho se realiza una acción sin el cuidado necesario. Aquí, para algunos autores, se expresa una flagrante contradicción entre el contenido de estos dos componentes de delito culposo. Del lado de la negligencia, se señala que ella en estricto sentido es un no hacer (25), y la imprudencia es un hacer omitiendo algo (26), por lo que la imprudencia no puede ser lo que es -

-----  
(25) "Mientras que la negligencia es un no hacer y contiene una eficacia pasiva". Vid. GONZALEZ DE LA VEGA. Op. cit. p. 195.

(26) "Ahora bien, notemos que la imprudencia es un hacer, omitiendo algo, y contiene eficacia activa". Ibid.

la negligencia, según el decir de algunos juristas. En ese sentido, considero que sin necesidad de ir a las raíces semánticas del concepto de negligencia e imprudencia, podemos intentar clarificar dicha polémica.

Me parece que el concepto de negligencia (27), si bien es un no hacer y un actuar con desgano según el diccionario, sus ritmos de accionar en la práctica a través del sujeto activo no son tan absolutos y totales, sino más bien parciales y ello condiciona no hacer de la negligencia, el accionar con desgano implica ese un hacer parcial pero no total ni absoluto, por ello es que el no hacer por parte del sujeto activo, no es tan tajante si no más bien de ese no hacer total sólo deja de hacer cierta parte, por lo que el no hacer se convierte en parcial, valiéndose suficiente para la expresión de la omisión y el daño. El no hacer lo necesario total más bien es el que permite el acceso de la negligencia, hacia el daño, el acto o la omisión. En el caso del concepto de imprudencia (28) si como se dice es un hacer omitiendo algo, ese algo omitido es lo necesario para la no existencia del daño, lo necesario

-----  
(27) "Negligencia: descuido, desgano o falta de atención en el cumplimiento de las obligaciones o en el ejercicio de los derechos". DE PINA. Op. cit. p.247.

(28) "Imprudencia: cualquier imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o cuidado que cause igual daño que un delito intencional". Ibid. p. 195.

que no se hizo apareciendo así el daño. En ese sentido, al menos, el manejo de los conceptos de negligencia e imprudencia al interior del delito culposo, logran un punto común a nuestra manera de ver, que es el no hacer lo necesario, convirtiéndose los dos conceptos en parciales al estar en movimiento - vía sujeto activo, entonces parcialidad y dinámica son los elementos a través de los cuales deben analizarse al menos estos dos componentes del delito culposo, ya que en la medida en que el delito culposo se visualice en forma estática y total llegaremos a conclusiones a nuestro modo de ver erróneas, como la que dice que "no puede ser imprudencia lo que es negligencia" (29), pues de facto los elementos que componen el delito culposo para su estudio, no podemos medirlos desde la perspectiva del sinónimo, si no desde la óptica de su participación en la dinámica del delito, donde el objetivo no es encontrar igualdades sino puntos comunes o puntos de amarre, a partir de los cuales los conceptos que forman parte de un delito, no se contrapongan pero sí le den cuerpo definitorio, en este caso, al delito culposo.

El daño en propiedad "ajena" vía delito culposo, es un delito que al catalogarse en el Código Penal, como no intencional, éste se persigue sólo por querrela entablada por -

-----  
(29) DE LA VEGA. Op. cit. p. 195.

el afectado del daño, no persiguiéndose de oficio.

d) DE LOS DELITOS RESULTANTES DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

Los delitos derivados del tránsito de vehículos, según la clasificación establecida en el Código Penal, son los siguientes:

- Ataques a las vías de comunicación.
- Previsión de daño por vehículo no ocupado.
- Ataques a las vías generales de comunicación.
- Abandono de personas.
- Homicidio, y
- Lesiones.

-Ataques a las vías de comunicación.

El delito de ataques a las vías de comunicación, derivado del tránsito de vehículos (30), es un delito formal ya que

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

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

II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daños a las personas o a las cosas". Vid. CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Editores Mexicanos Unidos. México, 1979, p. 64.

su tipo penal se agota por el movimiento del conductor, no haciéndose necesario un resultado externo, pues en dos ocasiones la disposición del exceso de velocidad se infringe. En ese sentido también es un delito de peligro por el daño que causa y es un delito doloso puesto que la imprudencia y la negligencia, dada la estructura del delito en el Código Penal, violación en mínimo dos veces del exceso de velocidad, no puede presentarse esas dos veces, so pena de escapar del delito culposo y caer en el delito doloso. Es además un delito complejo ya que se unen dos infracciones, dando paso a una conducta delictiva de mayor importancia, también al delito de ataque a las vías de comunicación, derivado del tránsito de vehículos, se le considera de acuerdo al número de actos integrantes de la acción típica, como plurisubsistente, pues surge de la unificación de dos actos ya que la realización de una conducta no alcanza a integrar el tipo, pero la unión de ambas sí lo integran y finalmente es un delito de denuncia.

En el Reglamento de la Ley sobre Justicia y Buen Gobierno del Distrito Federal, se encuentra contemplada una definición de infracción que establece, "a quien lleve a cabo acciones u omisiones que alteren el orden público o afecten la seguridad pública y libre tránsito o que tengan efectos en estos lugares", así mismo, el diccionario de la Real Academia de la lengua menciona que deberá entenderse como infracción -

"la transgresión o quebrantamiento de una ley, pacto o tratado". En el caso del artículo 171, en su fracción I maneja que a quien viole dos o más veces el Reglamento de Tránsito, manifestando ya el dicente, el periodo de tiempo que debería contener la disposición que podría ser de dos años. Respecto al exceso de velocidad, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal manifiesta en su numeral 117 que la velocidad máxima en la ciudad de México es de 60 kilómetros por hora (31), es decir, la velocidad en el Distrito Federal será genéricamente la de 60 kilómetros, a menos que exista indicación de lo contrario, pudiendo ésta ser aumentada o disminuida, de acuerdo a las circunstancias especiales de la vía. El bien jurídico tutelado en este delito será la seguridad de las personas en su integridad y en su vida, así como de los bienes muebles o inmuebles de las personas que conviven en sociedad. El sujeto activo de este delito será precisamente cualquier conductor de vehículo que realice la infracción en dos ocasiones, mientras, el sujeto pasivo es en sí la sociedad en general.

En relación a la fracción II del artículo 171, encontramos que se da un cambio en los elementos constitutivos del de

-----  
(31) "ART. 117.- La velocidad máxima en la ciudad es de sesenta kilómetros por hora. El Departamento del Distrito Federal, podrá modificar la velocidad en las vías donde lo estime necesario. Al efecto instalará las señales correspondientes". Vid. REGLAMENTO DE POLICIA Y TRANSITO. Ed. - Porrúa. México, 1986, p. 83.

lito, que violan el Reglamento de Tránsito, aunado a la presencia de las personas y las cosas como sujetos pasivos de aquél. Los elementos constitutivos de esta fracción II, son los siguientes: al que en estado de ebriedad; bajo el influjo de drogas enervantes; se cometa alguna infracción a los elementos de tránsito; manejando un vehículo de motor; independencia de la sanción si le corresponde por daños a las personas o al patrimonio de las mismas.

Respecto al estado de ebriedad, ya el propio Reglamento de Tránsito expresa una sanción de 36 horas de arresto (32) al conductor que maneje un vehículo en tal situación. Al momento de verse realizada esta situación, el oficial de la Secretaría de Protección y Vialidad, no deberá de tomar tal actitud como una infracción al Reglamento de Tránsito, sino como una conducta completamente delictiva y remitir al conductor y automóvil a la agencia del Ministerio Público respectiva y no al juzgado calificador. Ya el anteproyecto de Código

-----  
(32) "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. Para los efectos de este ordenamiento, se considera que una persona se encuentra en estado de ebriedad cuando tenga 0.08 por ciento o más de contenido alcohólico en la sangre.

Los métodos, técnicas y procedimientos que la autoridad competente aplicará para verificar, en un caso dado, los supuestos de este artículo, serán los contenidos en el instructivo que el Jefe del Departamento del D.F. expedirá y publicará en la Gaceta Oficial y otros medios". Ib.pp.75-76.

Penal del año 1949, manifestaba tal situación en uno de sus artículos, preveía una pena al que en estado de ebriedad maneja vehículos de motor, independientemente de la sanción. El estado de ebriedad es considerado en la práctica más que en la doctrina, de la siguiente manera:

°Ebrio completo.

°Aliento alcohólico, no ebrio.

Al llegar cualquier conductor, por la razón que sea, a la agencia del Ministerio Público, éste siempre envía al conductor al servicio médico de la oficina, para que se le practique el examen de ebriedad, mal llamado psicofísico, donde el médico adscrito a cada una de las oficinas investigadoras llena un formato de examen, realizando las siguientes pruebas:

°Nivel de conciencia

°Coordinación: signos vitales.

Esto es, el médico toma los datos generales del conductor en donde deduce la supuesta conciencia en que se encuentra su nivel o su grado, preguntando también la fecha del día y el lugar donde se encuentra el conductor y el número de sus placas, color y modelo de su automóvil. La única prueba de coordinación que se realiza es la de Ramberg, que consiste en levantar al conductor y ponerlo de pie con los brazos en línea paralela al frente y poniendo la cabeza hacia atrás, en donde resultará que si el conductor se encuentra en estado de

ebriedad se dará un inequilibrio de su parte o, en su caso, de encontrarse normal, se dará un equilibrio completo, a continuación y como última parte del supuesto examen se le pide al conductor que sopla sobre el propio libro del médico o la hoja del examen, para conocer el contenido de su aliento, momentos después, se da la conclusión por parte del servicio médico que se anota en la última parte de la hoja-examen, conclusión que puede ser alguna de las siguientes tres: ebrio, con aliento alcohólico; no ebrio. La hoja que se anexa a la presente es una copia fiel del examen y preguntando directamente a los servicios médicos en agencias del Ministerio Público adscritas a la Delegación Cuauhtémoc, el Carmen, el médico de una y otra no concluyeron de la misma manera, ya que en el primer caso, si el conductor reúne el 50% de las pruebas positivas, será considerado el mismo como ebrio y, en el segundo caso, la opinión del galeno expresa que a simple vista y por experiencia sacará la conclusión del estado de ebriedad de algún conductor. Con esto, notamos que no existe dentro de los servicios médicos del Departamento del Distrito Federal, un criterio definido a seguir. Sin embargo, los resultados son aceptables en la práctica, ya que ante el órgano judicial jamás se ha llegado a impugnar alguno de los certificados médicos de ebriedad, dictados por los médicos en las agencias del Ministerio Público investigador. Pese a ello y -

dado que en el Reglamento de Tránsito se menciona que una persona se encuentra en estado de ebriedad cuando tenga un 0.08% o más de concentración alcohólica en la sangre, el certificado-examen aunque contiene una parte para pruebas de laboratorio, siempre en dicho rubro aparece la leyenda NO SE REALIZACION, tal es el caso de los hospitales del Departamento del Distrito Federal, como el Rubén Leñero o el de la Cruz Roja de Polanco.

En relación a otro de los elementos constitutivos del ataque a las vías de comunicación, tenemos que bajo el influjo de drogas enervantes se convierte en un elemento que en la práctica tiene problemas técnicos para su medición, para los servicios médicos del Departamento del Distrito Federal, pues carece de prueba alguna, al menos en la práctica.

De la infracción al Reglamento de Tránsito como otro elemento constitutivo del delito de ataques a las vías de comunicación, queremos analizar cuál es la postura del oficial de la policía preventiva. El oficial se encuentra imposibilitado para detener vehículo alguno, así como a su conductor, sólo para la revisión de documentos, para la reafirmación de un supuesto estado de ebriedad del conductor. El Código Penal para el Estado de México considera como delito del conductor el conducir un vehículo en estado de ebriedad, sin fijarse o esperar a que infrinja o viole una disposición del Reglamento -

de Tránsito del estado. En el caso del Distrito Federal también en el Código se maneja de la misma manera, ya que el manejar un vehículo en estado de ebriedad es una infracción, es decir, el delito lo es siempre al conducir en estado de ebriedad, pues dicha conducta abarca en sí además de la infracción que subsume a la infracción misma a la realización de la comisión de un delito, por lo que siempre deberán los oficiales de la Secretaría de Protección y Vialidad, presentar a los conductores a la agencia del Ministerio Público, el cual con la declaración del propio oficial y la calificación de las infracciones del conductor por parte del juzgado calificador correspondiente, podrá hacer la respectiva consignación a la autoridad judicial competente, que será precisamente el juez de paz. Sin embargo, la realidad de esta situación es completamente diferente, pues en primer lugar, no siempre el oficial de la Secretaría de Protección y Vialidad remite a un conductor en estado de ebriedad ante la representación social del Ministerio Público por razones ya conocidas y obvias, sino que esta situación se desprende en la mayoría de las ocasiones de la comisión de otro delito, como lo podría ser el daño en propiedad ajena, lesiones u homicidio y en esta situación, si el oficial de Protección y Vialidad presenta al conductor ante el Ministerio Público, que al momento de ser pasado al servicio médico es encontrado como ebrio, es aquí cuan-

do el agente investigador inicia su averiguación del delito - que se realizó, para su persecución. En el momento de ser tomada la declaración al conductor, se desprenderá en la mayoría de los casos la infracción o infracciones en que haya incurrido, percatándose el dicente que en algunas ocasiones el agente del Ministerio Público por la vía de los peritos en tránsito de la institución, permitían retirarse al conductor en estado de ebriedad, pues no había sido condenado por el peritaje, sin embargo, debe aunque no sea responsable del daño en propiedad ajena o lesiones o cualquier otro delito, quedar en calidad de detenido y ser consignado al órgano correspondiente, ya que es presunto responsable del delito de ataques a las vías de comunicación.

En cuanto al manejo de vehículos de motor, ello limita el elemento constitutivo en tanto que al existir vehículos sin motor, como es el caso de una bicicleta, que pudiendo realizar su conductor en estado de ebriedad delitos derivados del tránsito de vehículos como el daño en propiedad ajena, lesiones o incluso homicidio.

El último elemento que se desprende del tipo encuadrado en la fracción II del artículo 171, relativo a los ataques a las vías de comunicación, que así mismo y en conformidad con la reforma o anteproyecto del Código Penal para el Distrito Federal de 1949, menciona que dicho delito de ataques a las

vías de comunicación debería de comprenderse en un capítulo especial, que debería llevar por nombre "Delitos cometidos por los conductores de vehículos", acepción mal dada, ya que existen más delitos cometidos por los conductores de vehículos, que los que contempla dicho código. En primer lugar, lo que menciona el último elemento constitutivo del artículo 171 son las dos acciones o actos repetitivos sobre la infracción a las disposiciones de exceso de velocidad, dando un término para que se incurra en él, cuyo intervalo es de dos años. También al aportado por el suscrito, en artículo por separado menciona la parte a estudio del artículo 171 y que es relativo a los conductores que conducen vehículos de motor en estado de ebriedad, sin la mención de la infracción para que sea admisible la conducta antijurídica. Este último elemento es precisamente la opción de acumulación del delito de ataques a las vías de comunicación, con cualquier otro delito cometido en la conducción o tránsito de vehículos y que dispone: "Independientemente de la sanción que corresponde si causa daños a las personas o cosas", es decir, la figura jurídica debe existir en la práctica, ya que la legislación la ordena. Es frecuente observar en las agencias del Ministerio Público, dentro del libro de sus boletas de infracciones para con el juzgado calificador, un sin número de boletas de conductores que

realizaban la acción en estado de ebriedad, causando en la mayoría de los casos daño en propiedad ajena, llegando a un arreglo entre los particulares al otorgar el perdón de parte de uno de los conductores o dueño del inmueble o mueble al que se le provocó el daño. En el otro caso, los agentes investigadores envían al sujeto-conductor ebrio al juzgado calificador a efecto de que cumpla su arresto hasta de 36 horas, conducta por demás ilegal y contraria al ánimo del legislador, ya que con una política criminal y la debida difusión en los medios de comunicación, de la aplicación estricta de los dos supuestos tipificados en el artículo 171, la incidencia sobre los delitos derivados del tránsito de vehículos se vería completamente disminuida, siendo esto un gran avance en el área de la previsión de los delitos y no en la forma de su persecución, una vez que hayan sido cometidos, es decir, invitar a la población a no realizar esas dos conductas: la del exceso de velocidad y la de conducción en estado de ebriedad, ya que en caso contrario será aplicable el señalamiento dispuesto en el artículo 171 del Código Penal. Este delito da una amplia pauta para el estudio de otras infracciones al Reglamento de Tránsito, que pudiesen constituirse en delito al realizar un conductor dicha infracción repetidamente.

-Previsión del daño por vehículo no ocupado.

En el mismo título en donde se encuentran los delitos en materia de vías de comunicación y correspondencia, encontramos un artículo olvidado por los estudiosos y doctrinarios de los delitos derivados por el tránsito de vehículos, que precisamente es un delito que carece de nombre aunque se le puede dar el mismo al encuadrado en el artículo 171, y que es el de ataques a las vías de comunicación o nombre propuesto por el dicente que sería Delito de la previsión del daño por vehículo ocupado o no.

Para detectar los elementos constitutivos de dicho delito, es necesario fraccionar el artículo 169 del Código Penal que dice así: "Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o de cualquier otro modo haga imposible el control de su vehículo y pueda causar daño, se le impondrán de uno a seis años de prisión".

En primer término, "Al que ponga en movimiento..." aquí no se especifica que al que ponga en movimiento lo hace circulando, es decir, manejándolo y en dicho caso se convertiría en conductor, encontrándonos entonces ante un delito derivado del tránsito de vehículos. Únicamente mediante la conducción es posible poner en movimiento el vehículo al que se refiere el legislador y, no empujándolo, jalándolo, asiéndolo o cual-

quier otra acción o acto, por lo que es lógico pensar que un camión, una locomotora, una aeronave o un navío, únicamente puede ser puesto en movimiento mediante su conducción, por lo que este delito cae dentro de los comprendidos en el tránsito de vehículos. La duda en este sentido es si el legislador previó en el momento algún delito mayor que podría ser resultante de la acción o actos cometidos de tal conducta.

Otro elemento constitutivo es "una locomotora, carro, camión o vehículo similar", que de hecho significa cualquier tipo de automóvil, pues con la última parte el legislador al mencionar vehículo similar, amplía enormemente su criterio. Desde luego, creemos que en este encuadre no se tuvo en cuenta a los vehículos sin motor, como las bicicletas u otros parecidos, pero sí previendo como vehículos similares los vagones de ferrocarril sueltos, las cajas de algunos camiones o algún accesorio de un vehículo, lo que habla del buen criterio del legislador en esta parte.

En el caso de otro de los puntos constitutivos del abandono de vehículos, como lo es el siguiente, "lo abandone o de cualquier modo haga imposible el control del vehículo", se puede apreciar cuál fue el ánimo del legislador de poner dicho artículo, pues se aprecia que es un delito de los de peligro, ya que se condiciona su resultado material, es decir, que si se llegase a cumplir el daño, éste se acumularía

en el delito. Es un delito de oficio, privativo de la libertad formal, ya que no tiene en sí la condición de un resultado material de daño, que si bien se condiciona, no se toma como elemento indispensable para agotar el tipo. Es un delito doloso y en ocasiones puede ser un delito preterintencional al no poder el sujeto activo, prever el correcto resultado de la acción que se está realizando.

Es así que el Código Penal trata de dar una mayor penalidad a este tipo de acciones, utilizada en países con cierta habitualidad, por lo que se reglamenta en México con opción a la acumulación en los resultados obtenidos en este delito.

Respecto a la parte constitutiva del delito expresado en el artículo 171, llamada pueda causar daño, se desprende la posibilidad de causar un daño a las cosas o a las personas, si condiciona el daño que pudiera ser alguno de los mencionados. El legislador pensando y anteponiéndose al posible daño que se pueda causar, menciona correctamente esta condición, ya que en el punto anterior se encuentra también estipulado que del abandono del vehículo se haga imposible el control en su velocidad y al sucederse esta situación, es comprensible la posibilidad de que dicho vehículo sin control pueda fácilmente causar daño, que se acumularía a la pena del presente ilícito.

La pena correspondiente como otro de los elementos que -

dan forma al delito en cuestión, corresponde de uno a seis años de prisión, el bien jurídico tutelado en este delito será la seguridad de las personas en su vida e integridad corporal y en su patrimonio, así como los bienes materiales del Estado. El sujeto activo de este delito lo será un conductor, tal vez no habitual, sino alguna persona que adquiera la calidad de tal.

De acuerdo a la clasificación de los delitos, éste conforme a su resultado, será de los llamados formales, ya que el legislador previene la realización del daño, no siendo necesario ni condicionante, expresada en el tipo del delito, sino únicamente con la realización de la acción. De los actos que la componen, como ya se planteó, es formal, porque no es necesaria la producción de un resultado externo, ya que en caso de realizarse éste, se acumularía al presente delito. Así mismo, de acuerdo a la clasificación de los delitos por el daño que causan es un delito de peligro y nunca de lesión, ya que posteriormente a la conducta del agente puede resultar otro delito que como ya se comentó, se acumula, sin embargo, en caso de no producirse daño alguno, pero como lo menciona el tipo "pueda causar daño". En sí este delito no causa lesión a bien jurídico alguno, sino hasta la posterior realización del mismo. De acuerdo al elemento interno, este delito,

como ya se planteó, es intencional en la carga de la prueba - ante el órgano jurisdiccional y tocará comprobar al agente - realizador que dicho ilícito pudo haberse hecho de manera imprudencial, aunque genéricamente es un delito intencional, no así como los demás delitos resultantes del tránsito de vehículos, ya que existe dentro de sus primeras líneas del tipo del delito el elemento ya estudiado, "al que ponga en movimiento" ello expresa la intencionalidad de la acción del agente que - realiza los actos para su conformación, además y afirmando - los anteriores considerandos, la postura de la Procuraduría - General de Justicia del Distrito Federal, con la circular del criterio a seguir ante un delito cometido por tránsito de vehículos, al manifestar dicha circular que se encuentra en todas las agencias investigadoras de dicha institución, los lineamientos a seguir por parte de los funcionarios de las agencias, ante un delito cometido por tránsito de vehículos, donde también menciona que "cuando procede la libertad caucional los casos en que no procede la caución a cada caso específico y otras", sin embargo, considero que la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal no incluye al delito en estudio, en dicha circular, ni en la que se encuentra ahora, ni en ninguna de las anteriores, repartidas en agencias investigadoras, en virtud de que se considera a dicho delito como no imprudencial, sino intencional, considerando además que toca

al órgano judicial la decisión de otorgar libertad alguna al sujeto activo, así como otras concesiones que pudieren otorgarse ante la agencia investigadora del Ministerio Público. En cuanto a la posibilidad de la tentativa en este delito, ésta es y debe ser aceptada en virtud de que al momento de ser interrumpida la conducta del agente sin haber realizado todos los actos encaminados sin llegar a su realización, admite la posibilidad de la tentativa.

-Ataques a las vías generales de comunicación.

El delito de ataques a las vías generales de comunicación, contenido en el artículo 167 del Código Penal, en la fracción VI (36), manifiesta en primer lugar, como elemento para su constitución una interrupción ya sea de comunicación telefónica o telegráfica e inclusive de energía eléctrica, manifestando al respecto la destrucción o el deterioro de instalaciones de producción o servicio telegráfico, eléctrico, telefónico incluso de gas, debiendo en todo caso, existir el primer requisito mencionado por la fracción VI del artículo -

-----  
(36) "Al que interrumpiere la comunicación telefónica o telegráfica, alámbrica o inalámbrica o el servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas, energía eléctrica, destruyendo uno o más postes o aisladores, el alambre, una máquina o aparato de un telégrafo, de un teléfono, de una instalación de producción o de una línea de transmisión de energía eléctrica". CODIGO PENAL. Edic. cit. p. 43.

en cuestión, que es precisamente la interrupción del servicio que se pretende proporcionar, entendiendo por interrupción la acción de estorbar o impedir la continuación de una cosa, es decir, al que impida por cualquier circunstancia el servicio de suministro de gas, luz, comunicación telegráfica, telefónica destruya de alguna manera los lugares de producción de los servicios proporcionados.

-Lesiones y homicidio.

En el caso del delito de lesión contenido en el artículo 288 del Código Penal (34), sus puntos constitutivos más sustanciales son: heridas, contusiones, fracturas, quemaduras; toda alteración en la salud; cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano; y si esos efectos son producidos por una causa externa. De todos estos elementos constitutivos hay un punto de ligazón que es "si esos efectos son producidos por una causa externa", aquí la conducta del que guía un vehículo genera una acción con efectos inmediatos y mediatos de lesión, como las expresadas en el artículo en -

-----  
(34) "ART. 288.- Bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa". Ibid. p. 85.

cuestión, convirtiéndose dicha conducta y su vehículo en elementos externos que los producen.

Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro (35). Privar de la vida a otra persona es el elemento constitutivo del delito de homicidio, que junto a los otros delitos derivados del tránsito de vehículos, se convierte de los más usuales en el tránsito de vehículos. Privar de la vida a otra persona, necesariamente se expresa como resultado externo aunque, como en los otros delitos derivados del tránsito de vehículos, la acumulación del delito (36) dependerá de la continuidad o discontinuidad (37) de la omisión, de si haya o no sentencia irrevocable y de si la acción de persecuimiento está o no prescrita.

-----  
(35) CODIGO PENAL. Eidic. cit. p. 87.

(36) "ART. 18.- Hay acumulación: siempre que alguno es juzgado a la vez por varios delitos, ejecutados en actos distintos, si no se ha pronunciado antes sentencia irrevocable y la acción para perseguirlos no está prescrita".  
Ibid. p. 12.

(37) "ART. 19.- No hay acumulación cuando los hechos constituyen un delito continuo o cuando en un solo acto se violen varias disposiciones legales penales. Se considera para los efectos legales, delito continuo aquél que se prolonga sin interrupción, por más o menos tiempo, la acción o la omisión que lo constituyen". Ibid. pp. 12-13.

## CAPITULO II

### LA PRACTICA DE DILIGENCIAS ANTE EL MINISTERIO PUBLICO, EN LOS DELITOS CAUSADOS POR TRANSITO DE VEHICULOS.

SUMARIO: a) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA - CAUSADO POR TRANSITO DE VEHICULOS. b) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LA POLICIA PREVENTIVA EN UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. c) REMISION DE LOS CONDUCTORES A UN ORGANISMO ADMINISTRATIVO.

"Considerando humanamente las cosas, a falta de sanción natural, las leyes de la justicia son vanas entre los hombres; ellas hacen el bien del malvado y el mal del justo, ya que éste las observa con todos, sin que nadie las cumpla con él".

ROUSSEAU.

a) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS -  
EN UN DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE -  
VEHICULOS.

En el capítulo X del Reglamento de Tránsito en estudio -  
(1), el llamado de los "Accidentes de Tránsito" cuenta única-  
mente con tres artículos. El primero de ellos, reglamenta la  
situación de los conductores de vehículos cuando se ven invo-  
lucrados en un delito donde resulten personas lesionadas o -  
muertas; el segundo artículo prevé la situación de los conduc-  
tores de vehículos, cuando únicamente se comete lo que se co-  
noce como delito de daño en propiedad ajena, así como la con-  
ducta de los oficiales de protección y vialidad ante tal si-  
tuación; el tercero, contempla la situación de los conducto-  
res a efecto de retirar los automóviles del lugar, así como -  
los materiales que pudieren encontrarse en dicho lugar.

En el artículo 197, encontramos, entre otras cosas, la -  
obligatoriedad de las siguientes conductas, por parte de los con-  
ductores de vehículos, en el caso que resulten personas lesio-  
nadas o fallecidas. El legislador con esto no da la correspon-

-----  
(1) REGLAMENTO DE POLICI Y TRANSITO DEL DISTRITO FEDE-  
RAL. Edic. cit.

diente diferencia, entre si dicha persona lesionada es producto de un daño en propiedad ajena o de un choque o simplemente se trata de atropellamiento de persona, sin carecer esto aparentemente de funcionalidad alguna, sin embargo, más adelante el legislador señala que se debe permanecer en el lugar del accidente a efecto de prestar o facilitar asistencia al lesionado, aunque en la mayoría de los llamados daños en propiedad ajena en los que resulten lesionados, es difícil prestarles la ayuda adecuada en virtud de las propias dificultades que resultan de los lesionados en el daño en propiedad ajena.

En la primera parte del artículo 197 del Reglamento de Policía y Transito del Distrito Federal, se presentan los siguientes elementos:

- a) Los conductores de vehículos y los peatones.
- b) Que se encuentren implicados en un accidente de tránsito.
- c) Del que resulten personas lesionadas o fallecidas.
- d) Deberán proceder de la manera que se describe a continuación:

En primer lugar, menciona a los conductores de vehículos y considerando la amplia acepción de la palabra vehículo, tal vez es el ánimo del legislador integrar en el reglamento de tránsito a los navíos, aeronaves y sistemas ferroviarios, -

pues ya se comentó que por vehículo no debe únicamente considerarse a los automóviles, si no alcanzarían tal clasificación, los aviones, barcos y trenes, sin embargo, es obvio que el ánimo del legislador es únicamente mencionar a los conductores de vehículos que considera el propio reglamento de tránsito en su capítulo II y que genéricamente se encuentra clasificado de la siguiente manera:

Por su peso: Ligeros.

Pesados.

Por su tipo: Bicimotos.

Motocicletas.

Triciclos automotores.

Automóviles.

Camionetas.

Vehículos de transporte colectivo.

Camiones unitarios.

Remolques y semiremolques.

Otros.

Por el servicio que prestan: Públicos.

Particulares.

Es de la anterior clasificación que se puede deducir que para efectos del reglamento de tránsito, por vehículo se debe entender únicamente los que se encuentran ya clasificados en el interior del propio reglamento, sin ser tomados en cuenta las aeronaves, navíos, trenes, pues dicho estudio corresponde a la Ley General de Vías de Comunicación.

Por conductor se debe entender precisamente la persona que se encuentra en ese momento, en calidad de chofer del vehículo - en cuestión. La persona que realiza los movimientos necesarios para la circulación del vehículo, sin importar la personalidad del mismo, es decir, la calidad de conductor la puede tener cualquier persona. En el artículo 60 del Reglamento de Tránsito en estudio, si bien se señala que es necesario para conducir un vehículo automotor, poseer una licencia o el permiso respectivo, anteponiendo la prohibición de conducir sin tal permiso, en algunos actos punitivos se da la suspensión - de la licencia de conducir o su cancelación definitiva, por - ello es que cuando la persona que conducía el vehículo en el momento de la omisión, no comprueba su calidad de conductor, es frecuente ver como el órgano judicial no sanciona de manera alguna al conductor.

Por peatón, según la línea del artículo 197, se entiende cualquier persona que se encuentre en las vías públicas del - Distrito Federal, que por cierto también regula el Reglamento de Tránsito (2). En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se señala que por peatón no sólo debe enten-

-----  
(2) "ART. 1.- El presente Reglamento establece las normas que rigen el tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas del Distrito Federal". REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL. Edic. cit. p. 42.

derse el viajero o cartero que entrega sus objetos a pie, sino además la forma de transporte de una persona que es precisamente a través del caminar o andar.

En relación a los implicados en un accidente de tránsito tenemos que, al encontrarse tanto el peatón como el conductor involucrados en un accidente de tránsito, es difícil que se tome como delito por tránsito de vehículos, algún empujón provocado por una persona que camina por la acera de una calle hacia otra que igualmente camina, ya que el legislador manifiesta ya sea el conductor o el peatón que se encuentren involucrados en un accidente de tránsito, sea en su persona o en su vehículo. En el caso de encontrarse un peatón involucrado en un accidente de tránsito, solamente si lo es en su persona o como sujeto pasivo, o de atropellamiento. Es difícil encontrar a un peatón inmiscuido en un accidente de tránsito como sujeto activo, o reúne la calidad de peatón o la de conductor, pero no ambas, ya que si bien es común encontrar peatones involucrados en accidentes de tránsito, siempre lo son como sujetos pasivos. Ello manifiesta la condicionalidad de este artículo, sea cual fuere el delito cometido, las formas de proceder únicamente serán cuando hayan resultado personas lesionadas o fallecidas en el accidente de tránsito. Aquí el legislador trató de dar más alcance al artículo, al mencionar aparte de los conductores a los peatones, sin poder éstos alcanzar -

la personalidad jurídica de sujetos activos de cualquier delito derivado del tránsito de vehículos, ya que dejaría de ser peatón para pasar a ser conductor, sin ser ello posible desde luego. Podría pensarse que al momento de plasmarse dicha condición de peatón o de conductor, el legislador mencione como obligación además de la intrínseca, la del conductor del vehículo involucrado, la obligación que pudiesen tener los peatones que pasaren por el lugar del accidente, de prestar ayuda a los involucrados.

El tercer elemento del artículo en estudio señala que del que resulten personas lesionadas o fallecidas, texto al parecer completo pero al mismo tiempo condicionante, ya que no menciona en virtud de ser un Reglamento de Tránsito y no un Código Penal. El legislador menciona un obligatoriedad para la persona activa o sujeto activo del delito, de actuar del modo establecido en el Reglamento de Tránsito, como lo es el de no abandonar el lugar del accidente, ello no es otra cosa que el delito contemplado en el Código Penal vigente para el Distrito Federal expresado más atrás, llamado abandono de personas.

Es menester del suscrito manifestar de acuerdo al artículo en estudio, las diligencias obligatorias tanto por el Reglamento de Tránsito, apoyado en algunas ocasiones por el Código Penal en el caso en que haya lesionados, ellas serán las

siguientes:

- a) Permanecer en el lugar del accidente.
- b) Prestar o facilitar asistencia a los lesionados.
- c) Procurar dar aviso a las autoridades competentes para que tomen conocimiento de los hechos.
- d) En caso de no existir atención médica inmediata, los implicados no deberán remover a los lesionados, a menos que sea la única forma de proporcionarle auxilio oportuno.

La primera de las obligaciones de una persona involucrada en un accidente de tránsito, se manifiesta en una acción de permanencia en el lugar de los hechos, ratificada por el Código Penal para el Distrito Federal, ya que manifiesta "que deje en estado de abandono sin prestarle o facilitarle asistencia a persona que...", sin embargo, como se manifestará en el punto correspondiente, este abandono de persona que tipifica el Código Penal, únicamente se refiere a la persona que es atropelladas, ya que no incluye a las personas lesionadas o muertas en un delito como el daño en propiedad ajena, es decir, que del producto de un choque y no de un atropellamiento resultare una persona fallecida o lesionada, ya que al momento de intentar el sujeto activo del delito abandonar el lugar de los hechos o del accidente, pero siendo alcanzado más ade-

lante, y remitido a la agencia del Ministerio Público, éste deberá otorgar su inmediata libertad bajo caución después de su depósito, ya que definitivamente no se encuentra perfectamente tipificado el delito de abandono de personas, pues el atropellamiento se debe entender el pasar precipitadamente por encima de una persona, derribar o empujar a alguna, sin embargo, el propio Código Penal no reconoce más que en este artículo - la palabra atropello, entendido por las lesiones, es así que al llegar hasta la agencia investigadora del Ministerio Público, no se da una diferencia de hecho de cuál fue el motivo de la existencia de las lesiones que presenta el lesionado, no - distinguiendo si fueron provocadas por un atropello o un daño en propiedad ajena entre dos automóviles o automóvil contra - inmueble, resultando alguna o algunas personas, pues el beneficio de la libertad bajo caución, el conductor o conductores la van a alcanzar por atropellamiento o por daño en propiedad ajena. En cuanto a lesiones únicamente en el D.P.A., se deberá caucionar al conductor además de la establecida por las lesiones provocadas por los daños que presente el vehículo propio, si es que no acreditó su propiedad y los daños causados por el otro automóvil no dando ello una diferenciación de las conductas imprudenciales o no derivadas del tránsito de vehículos, pero que son diferentes como lo son las lesiones producidas por un D.P.A., ya sea con otro vehículo, mueble o inmue

ble y, las lesiones provocadas en un atropellamiento, que dan la pauta para que el conductor que provoca las lesiones resultantes de un D.P.A. por tránsito de vehículos, sin permanecer en el lugar del accidente para efectos de prestar o facilitar asistencia al lesionado, pero finalmente es detenido por una patrulla calles adelante, no comete dicho conductor, más que únicamente una falta o infracción sancionada por una multa. Sin embargo, el conductor de un vehículo y otros como un jinete, motociclista y ciclista, al momento de no permanecer en el lugar del accidente para facilitar asistencia al o a los lesionados, cambia su personalidad a la de un sujeto activo en la realización de un delito que precisamente es el de abandono de personas, situación que es completamente imparcial, ya que las dos conductas son aparentemente realizadas en una conducta de imprudencialidad, aunque el conductor del vehículo que lesionó, producto de un D. P. A., a diferencia del conductor que lesionó producto de un atropellamiento, nunca podrá ser un sujeto activo del delito de abandono de personas, ya que últimamente será un infractor.

La segunda diligencia obligatoria que debe rendir un conductor involucrado en un accidente de tránsito, complementario del primero, menciona que el objeto de la permanencia del conductor inmiscuido en un accidente de tránsito, donde -

resulten personas lesionadas o fallecidas, son los siguientes: en primer lugar, a efecto de prestar ayuda o asistencia al lesionado o lesionados y, en segundo lugar, dar aviso a las autoridades competentes a efecto de que tomen conocimiento de los hechos, nuevamente nos encontramos con conductores involucrados con los delitos de lesiones u homicidios los cuales siguiendo las pautas establecidas por el propio reglamento en estudio, deberán, en primer lugar, permanecer en el sitio del accidente, siendo la permanencia para prestar ayuda a los lesionados, dar aviso a la autoridad para que tome nota de los hechos.

En el caso en que la persona sujeto pasivo del delito de lesiones se encontrara en el supuesto que muriera momentos después nos encontramos con que el conductor es ahora el sujeto activo de un delito de homicidio imprudencial, aquí el sujeto activo permanece en el lugar del accidente pero sabedor de la muerte del sujeto pasivo, en ese momento sin llamar la correspondiente ayuda médica, se estará aquí frente a una conducta delictiva o por lo menos ante una conducta infraccionaria, que quebranta alguna disposición del Reglamento de Tránsito. Si para el Reglamento de Tránsito aunque aun se encuentre muerta la persona que fue atropellada o resultante de un D. P. A., es necesario como acto indispensable y a efecto de

no violar ninguna disposición del Reglamento de Tránsito el asistir a la persona muerta. Ello viéndolo desde otra perspectiva no es necesario pues, en primer lugar, si bien es clara la obligación de facilitar asistencia al lesionado pero no al fallecido, ya que ni en el caso de que no se preste ayuda al lesionado en el reglamento no hay una multa que respalde dicha omisión de ayuda hacia el lesionado.

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, menciona una prohibición hacia los conductores o peatones que se encuentren ante la situación directa en un accidente de tránsito, consistente en no remover o desplazar a los lesionados del lugar de los hechos, con la condicionante que tal desplazamiento de los lesionados sea la única forma de proporcionarles el auxilio oportuno. En el Código Penal en su artículo 3Q4 respecto del delito de homicidio, plantea tres circunstancias para la expresión de dicho delito, la primera que la muerte se deba a la alteración causada por la lesión en el órgano u órganos interesados; que la muerte del ofendido se verifique dentro de los siguientes 60 días desde que fue lesionado; que si se encuentra el cadáver del occiso declaren dos personas después de haberse realizado la autopsia, que la lesión fue mortal. En ese sentido se tendrá una lesión como mortal aunque se pruebe lo siguiente:

- 1.- Que se habría evitado la muerte con auxilios oportunos.
- 2.- Que la lesión no habría sido mortal en otra persona.
- 3.- Que fue a causa de la constitución física de la víctima (3).

La primera condición que es la que se amolda al D.P.A. - por tránsito de vehículos, en el caso de que se preste auxilio al lesionado pero si tal persona muere, el conductor del vehículo se encontrará como presunto responsable del delito de homicidio imprudencial, pero no será un infractor del Reglamento de Tránsito, pues éste da por hecho una obligación tácita de atención al lesionado por parte del conductor, pero ello no obsta para que no se le acuse de homicidio producto de un D.P.A. por tránsito de vehículos, pues el conductor nunca podrá alegar en su defensa ante el órgano judicial la asistencia al lesionado.

Por otro lado, el conductor o el peatón involucrado en el accidente de tránsito, del que resulten personas lesionadas o fallecidas, debe tomar medidas de señalamiento preventivo y encauzamiento de la circulación para evitar que ocurra otro accidente.

-----  
(3) CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl y CARRANCA Y RIVAS, Raúl. Código Penal Anotado. Ed. Porrúa. México

El cooperar con el representante de la autoridad por parte del peatón o conductor inmiscuidos en un accidente de tránsito, donde resulten personas lesionadas o fallecidas consistente en cooperar con el representante de la autoridad que intervenga, a efecto de retirar los vehículos accidentados que obstruyan la vía pública y proporcionar los informes del accidente. La cooperación por parte del conductor con el agente de la autoridad.

b) DILIGENCIAS REALIZADAS POR LA POLICIA PREVENTIVA EN UN DPA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

Los agentes de protección y vialidad ante un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, deberán de remitir al conductor a la agencia del Ministerio Público y al sujeto pasivo del delito, es decir, existen dos posibilidades: en caso de que fuera un lesionado, el oficial de protección y vialidad deberá solicitar la ambulancia a efecto de trasladar al sujeto hasta el nosocomio de urgencias más cercano, tomando conocimiento de los hechos y manifestándolos al agente del Ministerio Público en una nota de remisión, además de solicitar el arrastre del automóvil o vehículo a las afueras de la agencia del Ministerio Público, situación completamente diferente a la de la existencia de lesionados o muertos en un accidente donde intervenga un vehículo del sistema ferroviario,

naviero o aeromotor, pero en el caso de los vehículos reconocidos por el Reglamento de Tránsito como los mismos en su capítulo correspondiente, éstos deberán ser remitidos a la agencia investigadora del Ministerio Público. La autoridad competente que deberá tener conocimiento del hecho será los oficiales de protección y vialidad, mismos que en su calidad de remitentes deberán poner en conocimiento del Ministerio Público los hechos. La mayoría de veces en aproximadamente 50% de los casos, se encuentra a los automóviles o automóvil en el mismo lugar en que quedaron después del contacto, ya sea con cuerpo blando -persona- o con cuerpo duro -automóvil, inmueble- ordenando el oficial que se muevan los vehículos hacia la orilla de la calle, y si se trata de una persona atropellada por vehículo, moviliza el automóvil y hace valla con la patrulla al cuerpo del lesionado, hasta que llegue la ayuda de los servicios médicos. Dicha situación aparentemente no influye, sin embargo, al momento de intervenir el perito en materia de tránsito terrestre el cual concluye siempre basado en la declaración del conductor o conductores, encuentra el problema de dos declaraciones que coinciden perfectamente para con los daños que presentan los automóviles, pero dichas declaraciones completamente distintas, es aquí en donde fácilmente a través de un pequeño dibujo que el oficial de protección y -

vialidad realizaría de la posición exacta de los automóviles en que los encuentra y que dicho croquis o dibujo pueda ser - anexado a la correspondiente averiguación previa, ello sería como una fotografía de los hechos y del lugar de los mismos - que se presentaría y aportaría muchos elementos a la averiguación previa, ayudando sobremanera a la resolución rendida por los perito de tránsito terrestre. Dicho dibujo deberá contener la posición exacta de los automóviles, conteniendo entre otros, posición de los vehículos parte trasera y frente, relacionados con los puntos cardinales, datos de los vehículos como marca, modelo, color, placas, número de carriles de la calle en que se encuentran y otros datos de la misma como, nombre, número de carriles, circulación, estado de la misma y - otros. Existencia de semáforos y, si es el caso de una persona atropellada, la posición en que ésta se encuentra, como lo serán, los miembros superiores, miembros inferiores dirigidos hacia un punto cardinal y otros.

Por otro lado, se menciona que se deberá dar la información correspondiente sobre el accidente, pero hay ocasiones - en que los conductores están inconscientes, producto del accidente, también encontrarse en estado de ebriedad, sin la posibilidad de dar la inofrmación adecuada, con lo cual el oficial arriba a la agencia del Ministerio Público sin aportar -

dato alguno a la averiguación previa, de ahí la importancia - del dibujo o croquis, lo que aportará los primeros datos para el trabajo de los peritos.

c) REMISION DE LOS CONDUCTORES A UN ORGANO ADMINISTRATIVO.

La densidad de un reglamento de tránsito de vehículos te rrestres, acerca para el conductor, la probabilidad de que - sea remitido a un órgano administrativo. Las posibilidades - son tantas como lo es el número de artículos que integran el reglamento, aunque sustancialmente disminuyen, dependiendo de la clasificación del accidente, en la medida de si es adminis trativa o de procedibilidad penal. En ese sentido el Reglamen to de Tránsito nos expresa que "cuando resulten únicamente da ños a vehículos de propiedad privada los implicados sin necesi dad de recurrir a autoridad alguna, podrán llegar a un - acuerdo sobre el pago de los mismos. De no lograrse éste se - rán presentados ante el Juez Calificador para que intervenga conciliatoriamente con el auxilio, en su caso, de peritos en materia de tránsito. Si alguno de los implicados no ácepta la intervención del Juez, se turnará el caso al agente del Minis terio Público que corresponda." (4).

Si bien el Reglamento de Tránsito tiende más a la falta

-----  
(4) Ibíd. p. 116.

administrativa, los efectos de un accidente de tránsito tienden fuertemente al daño en propiedad ajena y, en consecuencia, a una clasificación múltiple de omisión genérica y penal. De ahí que el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos posea un fuerte contenido de acción del órgano administrativo.

El ministerio Público en tanto órgano administrativo (5) y como autoridad pública para perseguir los delitos, se ve regida en sus actos, si bien en términos generales por la Constitución de 1917, en términos particulares por su Ley Orgánica y el Código de Procedimientos Penales. En ese sentido la remisión de algún conductor a un órgano administrativo, por daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, manifestará los medios legales como punto de arranque del procedimiento penal, donde de hecho se incluye el polo opuesto como lo es la libertad bajo caución, como la otra opción. La remisión de un conductor al órgano administrativo se forma con dos elementos: el acto de remisión strictum sensum en tanto diligencia no básica y los efectos iniciales de la remisión, en que en ciertas ocasiones se abre un resquicio a través del artículo

-----  
(5) "En atención a que las disposiciones que norman su funcionamiento se subordinan a los principios del Derecho Administrativo y todo esto impone, en consecuencia, reconocerle el carácter de órgano administrativo". Vid. GARDUÑO, Jorge. El Ministerio Público en la Investigación de Delitos. Ed. Limusa. México, 1988, p. 24.

lo 93 del Código Penal (6), antes de llegar siquiera a las diligencias acusatorias básicas la remisión de un conductor a un órgano administrativo se da en función de las características de las circunstancias que suelen ser múltiples y variadas, donde el sujeto activo detenido, el sujeto pasivo en buen estado físico y los vehículos serán trasladados al órgano administrativo, juez calificados o a un arreglo entre los particulares, tal traslado está compuesto por una acción física y por una expresión legislativa regulada por leyes y códigos. - Acción física consistente en denunciar los hechos donde se expondrá si hubo muertos y lesionados y el lugar donde se encuentra el o los vehículos depositados, junto con el croquis (7) del D.P.A. por T. V.

- 
- (6) "ART. 93.- El perdón o el consentimiento del ofendido extingue la acción penal, cuando concurren estos requisitos:  
I. Que el delito no se pueda perseguir sin previa querrela. CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Edic. cit. p. 38.
- (7) "Se denomina, en cambio, croquis la reproducción no sujeta a medidas ni proporciones" ARILLA BAS, Fernando. El Procedimiento Penal en México. Ed. Kratos. México, 11a. - edic., 1988, p. 239.

CAPITULO III

EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO  
DE VEHICULOS Y SU AVERIGUACION PREVIA.

SUMARIO: a) ELEMENTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. b) CLASIFICACION GENERICA DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. c) DE LAS AGRAVANTES Y ATENUANTES DEL DELITO DE - DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. d) DE LA ACUMULACION DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIE DAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS. e) ANALISIS AL INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD - AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS, DE LA PROCURADU- RIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.

Para descubrir las mejores reglas sociales que convienen a las naciones sería preciso una inteligencia superior, capaz de penetrar todas las pasiones humanas; sin experimentar ninguna.

ROUSSEAU

a) ELEMENTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS CONSTITUTIVOS DEL DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

La destrucción y el deterioro como elementos sustanciales del llamado daño en propiedad ajena, aplicados al tránsito de vehículos, dejan observar elementos positivos y negativos. Es evidente que el acto de destruir una cosa ajena en principio debe ser sancionado, claro, observando circunstancias y detalles. Destruir una cosa ajena afecta al patrimonio privado o público según sea el caso. La destrucción de una cosa ajena con motivo del tránsito de vehículos, conlleva un perjuicio de la propiedad del sujeto pasivo, perjuicio que la ley tutela jurídicamente. Entonces la destrucción de la cosa ajena con motivo del tránsito de vehículos, al manifestarse en perjuicio de terceros y estar bajo protección jurídica, se convierte en un elemento positivo constitutivo del llamado DPA por tránsito de vehículos, aunque el DPA en estricto sentido sea criticado por su expresión semántica inexacta para lo que el legislador pretendió expresar originalmente.

El tutelaje provocado por la destrucción es positivo porque para una sociedad donde la propiedad sobre la cosa es fundamental, ello la vuelve en su columna vertebral y si ella en sus diferentes modalidades es protegida conlleva una carga positiva. Si bien la destrucción es la acción global del daño -

de la cosa ajena, también se expresa el daño de la cosa ajena en términos parciales como lo es el deterioro, entendiéndolo como menoscabo de la cosa aún en condiciones de uso. El deterioro y la destrucción en tanto un resultado producido, cuyo daño es instantáneo con efectos continuados, unisubjetivo, de querrela y algunas veces acumulativo, son objeto de tutela jurídica. La tutela jurídica del deterioro y la destrucción que será objeto de análisis y propuesta en el próximo capítulo, - hace relevante como elemento interno, la imprudencia, que a su vez le dan cuerpo una serie de elementos polémicos entre sí, como la imprevisión, la negligencia, la impericia, la falta de reflexión y la falta de cuidado, donde van a expresarse a través del sujeto activo no de una manera estática ni total sino dinámica y parcial y que independientemente de sus diferencias respecto a la imprudencia, el no hacer lo necesario - se convierte dentro del contexto de la dinámica y de lo parcial en su elemento representativo y homogeneizador, ya que - la conducta en que se desenvuelve la acción de un delito culposo es dinámica y el no hacer lo suficiente es parcial porque al expresarse un DPA la unidad o el acto de manejar no pudo manifestarse de una manera standard, que llamaríamos total. Ello así como está planteado en el Código Penal genera un elemento positivo, el cual permite flexibilizar la remisión de un conductor a un órgano administrativo. .

La tutela jurídica de la comisión en la cosa ajena por tránsito de vehículos terrestres, si bien posee un accionar positivo al sancionar el daño en la cosa ajena y, además, flexibilizar en ese delito la administración de justicia, la legislación de tal comisión en el presente genera elementos negativos que pasan a ser constitutivos del llamado daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres. La presencia en no pocas veces de un DPA por TV de la intencionalidad abierta, que se le ha dado en llamar daño por injuria, es decir, con la intención de perjudicar a otro, o en su defecto la expresión de otra de las clasificaciones del delito como lo es la preterintencionalidad, que se da cuando el resultado rebasa a la intención (1), donde su teoría mixta expone que al darse un DPA por TV se expresa la suma de dolo al inicio y la culpa en cuanto al resultado, hace que el delito en cuestión no sea sancionado en su verdadera magnitud pues la propia legislación se convierte en traba para ello, convirtiéndose dicha situación en un punto negativo constitutivo del DPA por tránsito de vehículos, reforzándose con el hecho ya señalado en el capítulo I de esta tesis de que el daño en propiedad ajena está mal tipificado en el capítulo VI "Daño en propiedad ajena" del Título Vigésimo Segundo del Código Penal, -

-----  
(1) Cfr. MARQUEZ PINERO, Rafael. Derecho Penal. Parte General. Ed. Trillas. México, 1986, p. 270.

llamado "Delitos en contra de las personas en su patrimonio", en el caso del artículo 399, ya que el delito en contra del patrimonio puede hacerse con la cosa propia, que en el caso de si estuviese tipificado como delito intencional sería su daño el precio de la agresión, pero como está clasificado como imprudencial, aun la legislación protege al agresor, entonces cosa propia, cosa ajena y tipificación imprudencial se convierten en una mezcla negativa que de algún lado hay que cambiar a través del trabajo legislativo, sobre todo de su tipificación.

b) CLASIFICACION GENERICA DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

Los delitos se clasifican genéricamente en función de su gravedad, la forma de la conducta del agente, por su resultado, por el daño que causan, por su duración, por el elemento interno o culpabilidad, delitos simples y complejos, delitos unisubsistentes y plurisubsistentes, delitos unisubjetivos y plurisubjetivos, por la forma de su persecución y de acuerdo a su persecución legal (2) .

El delito en función de su gravedad se podrá clasificar

-----  
(2) Cfr. PORTE PETIT CANDAUDAP, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, - 1990, pp. 291 y 55.

de forma bipartita y tripartita. La forma bipartita se refiere a una distinción entre una fracción y comisión de un delito, es decir, la diferencia entre delito y falta. La falta es una violación a una disposición de un reglamento y el delito, la conducta contraria a los derechos nacidos de un contrato social, como podría ser el derecho de propiedad (3). Lo anterior significa, de acuerdo con los exponentes de la corriente bipartita, que el delito es la conducta realizada en contra de alguno de los derechos tutelados por la legislación penal, concedidos a una persona particular.

El delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, acorde con esta clasificación corresponde a los llamados delitos y en ningún caso a una falta, ya que derivado de un contrato social existe la propiedad privada de una persona hacia una cosa, mencionando su tutela al momento de causar un daño sobre el mismo. Sin embargo, el Reglamento de Tránsito da la pauta de que el DPA por tránsito de vehículos, en ciertos casos sea considerado como una falta y no un delito.

Al establecer en su articulado que, "cuando solamente hu**u**bieran resultado daños materiales de un accidente de tránsito,

-----  
(3) Cfr. CASTELLANOS, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1987, p. 135.

ambos conductores serán presentados ante el Juzgado Calificador, a efecto de que pueda mediar entre ambos un arreglo satisfactorio para los mismos y, en su caso, la intervención de los peritos en materia de tránsito, a efecto de cuantificar el monto de los daños retirándose de la oficina del cargo administrativo, al momento de llegar a un convenio", de lo anterior se desprende que el Reglamento de Tránsito considera a nuestro delito en estudio como una falta, en virtud de que el juzgado calificador es el órgano capacitado para conocer únicamente de faltas administrativas, siendo el único órgano autorizado para conocer de delitos el Ministerio Público.

De acuerdo a la escuela tripartita, además de los llamados delitos y faltas, toman en consideración a los crímenes, considerándolos como los atentados contra la vida y los derechos naturales (4), si bien es cierto que del tránsito de vehículos puede resultar un homicidio o lesiones, encuadraría aquí la conducta del agente, concluyendo su intencionalidad, por tanto, el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, en ningún caso podría considerarse como un crimen, incluyéndolo nuevamente de acuerdo a su gravedad y acorde con el Código Penal como un delito.

En legislaciones penales de otros países como lo es la -

-----  
(4) Ibidem.

legislación italiana, encontramos una verdadera división entre un crimen y un delito, encontrando apartados de ambos, y si bien consideran el tránsito de vehículos y sus delitos-daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio y otros como simples delitos, se encuentra en el interior de su legislación - que al momento de un conductor dirigir su vehículo cargado de explosivos o de cualquier material altamente explosivo, con el propósito inmediato de causar un daño a otro automóvil o bien inmueble, será considerado como un verdadero crimen, - siendo su resultado ya no tomado en cuenta por los legisladores del país, ya que como también existe la acumulación, el resultante daría la pauta a efecto de juzgar por otro delito, siendo claro que la conducta primaria sería considerada como crimen. En ese sentido nuestra legislación penal ante la completa ausencia de las conductas mencionadas en nuestro país, no se toma en cuenta la misma, encuadrándola en el delito de daño en propiedad genérico, ocupándose además nuestra legislación de los delitos en general, en donde la conducta que se realizaría para la comisión de un crimen se subsume a la del delito y la realización de una falta se contempla prevista no en nuestro Código Penal sino del correspondiente Reglamento de Tránsito, reglamento de buen gobierno o reglamento correspondiente, conociendo de las faltas la correspondiente autoridad administrativa y de los delitos con fundamento en nuestra

Carta Magna, la agencia del Ministerio Público los consignará al juzgado del Poder Judicial, ello nos permite percatarnos de que la clasificación de los delitos de acuerdo a su gravedad carece de importancia para nuestra legislación actual. La clasificación según la forma de la conducta del agente, se expresa a su vez en dos elementos que son la acción y la omisión. De acuerdo a la definición a la letra del diccionario, encontramos que acción es el resultado o efecto de hacer y de acuerdo con los estudiosos de la materia, encontramos que los delitos de acción se cometen mediante un comportamiento positivo a través del actuar, en éstos se viola una ley prohibitiva, dividiendo a los de omisión en de simple omisión o de comisión por omisión, siendo los primeros, considerados como los de falta de actividad que es jurídicamente ordenada, no importando el resultado material de la conducta o de su falta de la misma (5), sancionando en sí la inactividad, encontrando ejemplos de estos delitos en el interior de nuestra legislación penal. Los de comisión por omisión son aquéllos en los cuales el sujeto dirige su voluntad conscientemente hacia la no realización de una conducta produciéndose derivado de esa inactividad, un cambio en el mundo exterior.

-----  
(5) Cfr. OSORIO Y NIETO, César Augusto. Síntesis de Derecho Penal. Parte General. Ed. Trillas. México, 1984, p. 45.

La verdadera diferencia entre ambos delitos de omisión se encuentra en primer lugar, en el resultado que en el primero es puramente formal, es decir, no existe un verdadero cambio en el mundo exterior, no así en los de comisión por omisión, donde se da un resultado material, encontrando un resultado en el mundo exterior. La segunda diferencia en los de omisión simple en su realización, se viola una ley dispositiva y, en los de comisión por omisión, se viola además de una ley dispositiva una prohibitiva.

El daño en propiedad ajena o el daño en la propiedad o en la posesión por tránsito de vehículos, en la clasificación de los delitos de acuerdo a la conducta del agente, cabría preguntarse si pertenecerán a los llamados delitos de acción u omisión en cualquiera de sus dos clasificaciones y si al realizar la conducta se viola una ley prohibitiva o dispositiva.

El capítulo VI del Título Vigésimo Segundo del Código Penal señala los delitos en contra de las personas en su patrimonio, sustancialmente en sus artículos 397 y 399 al mencionar el delito de daño en propiedad ajena, da paso a la siguiente definición legal "cuando por algún medio se cause destrucción o deterioro de cosa ajena o propia en perjuicio de terceros", situación que da lugar a la problemática de daño en propiedad ajena. El hecho de que en ocasiones el daño es sobre la pro-

propiedad propia o bienes propios en esas circunstancias se desprende que el delito de daño en propiedad ajena es de los llamados de acción y al realizarlo se viola una ley prohibitiva, ya que además se agregan los numerales siguientes: "al que por medio de incendio, inundación o explosión con daño o peligro..." afirma nuevamente que pertenece a los de acción, indicando la legislación un no hacer, es decir, una prohibición. El artículo de estipular al daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, el cual sólo menciona en su sanción, sin dar un tipo real del delito, situación explicada por el suscrito en su punto referente, manifestando que el DPA por tránsito de vehículos se realiza cuando "en la conducción de su vehículo se causa destrucción o deterioro, de cosa ajena o propia en perjuicio de terceros" no incluyendo en esta definición el elemento imprudencial, concluyendo que el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es un delito de los llamados de acción. Sin embargo, analicemos las siguientes conclusiones de peritos de tránsito de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal:

a) El automóvil A al no circular por el carril derecho, exclusivo para su circulación, lo hacía por el carril izquierdo no permitido.

b) El conductor del vehículo A no se cercioró que al momento de incorporarse al carril derecho, éste se encontraba -

ocupado por el automóvil conducido por el conductor del vehículo B, quien circulaba normalmente por el carril izquierdo, pretendiendo rebasar al vehículo A.

c) El conductor del vehículo A no indicó su incorporación al carril derecho con su direccional correspondiente.

En ese sentido tenemos que el conductor del vehículo A - violó lo establecido en los artículos 124 y 93, ambos numerales son de carácter dispositivo y no prohibitivo, ya que lo establecido en ellos da una obligación al conductor del automóvil que se encuentre circulando. En las tres conclusiones puede notarse que se implica una omisión por parte del conductor del vehículo A, a lo establecido en el Reglamento de Tránsito de vehículos, es decir, la conducta del agente que cometió el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, se cometió por omisiones del conductor del vehículo A, ya que efectivamente realizó la acción de conducir el vehículo, sin embargo, cometió las omisiones que dieron como desenlace la realización del DPA. Además de que se da un cambio en el mundo exterior, pues se produjo daño sobre una propiedad privada ajena, así como sobre la propia, existiendo un daño en los vehículos A y B. A simple vista el DPA por tránsito de vehículos en este caso específico, parecería de los llamados delitos de omisión, pero no lo es, y es simple su explicación ya que las normas infringidas o las disposiciones son de un re-

glamento de tránsito, que tendría como consecuencia directa - una infracción de un elemento de protección y vialidad y no - la percecución de un DPA por tránsito de vehículos, es claro que las conductas de omisión dan como consecuencia la aplicación de una infracción, sin embargo, en sí la acción imprudencial es la causa directa de la realización del DPA por tránsito de vehículos violando una ley prohibitiva, ya que al que - por cualquier medio, incluyendo como medio la conducción de - un vehículo, y haciendo un cambio en el mundo exterior, que en ningún caso sería de omisión, en ninguna de sus clasificaciones o divisiones, por lo que la conclusión explícitamente mostrada es de acción.

Tales casos parecen correctos y lo son, ya que el DPA - por tránsito de vehículos es un delito que de acuerdo a su - clasificación y, de acuerdo a la conducta del agente, viola - lo establecido en el Reglamento de Tránsito de vehículos, en ese sentido el caso especial del accidente de tránsito cometido, ya lo contempla el Código Penal en su artículo 9 que expresa lo siguiente: "obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado de las circunstancias y condiciones personales que le imponen" (6), debiendo agregar además del incumplimiento de un deber de cuidado, el total cumplimiento de los diferentes reglamentos ya que el

-----  
(6) CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Edic. cit.

conductor al momento de tripular su automóvil e infringir una regla de nuestra legislación de tránsito, al no realizar la conducta impuesta en el reglamento mencionado, no es su voluntad dirigida hacia la realización de un DPA, sin embargo, al ocurrir éste sobre otro automóvil o cualquier bien mueble o inmueble, se debió a la acción prohibida o la omisión requerida o no por parte del conductor, obligado al hacer o no hacer previamente, al encontrarse su acción u omisión sancionada ya por el respectivo reglamento de tránsito de vehículos.

Así entonces se concluye que el DPA por tránsito de vehículos es un delito de acuerdo a la clasificación de la conducta del agente, tanto de acción como de omisión y esté en cualquiera de sus dos elementos ya sea de simple omisión o de comisión por omisión, dependiendo del caso específico y de las diversas formas de conducta del conductor del vehículo involucrado en el accidente.

De acuerdo al resultado que producen en la otra clasificación del delito, ésta se refiere principalmente al cambio resultante en el mundo exterior. Los delitos según esta clasificación pueden ser formales o materiales.

Estos delitos tipificados en él se agotan mediante la realización de una conducta, el movimiento corporal o en la omisión del agente realizador, no siendo necesaria la existencia de un resultado externo ya que lo que se sanciona, no es

en sí el resultado que pudo haber causado la realización del delito sino la conducta del agente (7). El DPA por tránsito de vehículos no se incluiría en esta clasificación de los delitos de acuerdo al resultado que producen, es decir, que no es de los llamados formales, ya que para su existencia en el mundo del derecho es necesario un cambio en el mundo exterior, un resultado externo, en ese sentido el Código Penal dispone que "cuando por cualquier medio se cause destrucción, deterioro..." es necesario el resultado de la acción, pues si bien en un momento dado al producirse un DPA por tránsito de vehículos en contra de otro vehículo, bien inmueble o mueble, es necesario un deterioro a los mismos, situación que sucedió personalmente a quien esto escribe, al tener una falla mecánica en el automóvil que conducía y golpear sin querer el automóvil por el carril al frente, e interviniendo un oficial de protección y vialidad, quien en contubernio con el conductor del otro automóvil pretendió obtener algún convenio económico para ambos, negándose y siendo remitido a la agencia del Ministerio Público correspondiente, donde se negó el inicio de la respectiva averiguación previa, ya que ninguno de los dos automóviles presentaba daño alguno, aunque posteriormente sí se inició, resultando el avalúo para automóviles de la si-

-----  
(7) Cfr. MARQUEZ PINERO, Rafael. Op. cit. p. 139.

guiente manera:

1.- El automóvil A placas A modelo A no presenta daños - que ameriten reparación.

2.- El automóvil B placas B modelo B no presenta daños - que ameriten reparación.

La llamada fe de vehículo o inspección por parte de la - autoridad, que no sería precisamente la inspección judicial, resultó:

De tener a la vista en las afueras de esta oficina el - automóvil de la marca A modelo A placas de circulación A y el automóvil de la marca B modelo B placas de circulación B sin apreciar daños a la vista. Habiendo devuelto los automóviles en el momento y enviando la averiguación previa correspondiente a reserva de esta institución.

Por lo que hace a los delitos materiales, se dan cuando se produce un resultado material, un cambio en el mundo exterior, ya que los delitos necesitan de ciertos elementos para la integración de los mismos. El DPA por tránsito de vehículos necesita para su integración un deterioro o destrucción, sobre un bien ajeno o propio con perjuicio para tercero, sin la producción del daño material, del deterioro o de la destrucción no existiría el delito de daño en propiedad ajena, ya que al existir la acción u omisión del conductor del vehículo infringiendo la norma correspondiente del Reglamento de Tránsi-

to y proyectar el vehículo sobre otro o sobre algún bien mueble o inmueble, existiría hasta ese momento la conducta típica, sin que al momento producirse daño alguno por la pericia, experiencia o suerte del propio conductor, no siendo la realización de un DPA sino sólo la infracción al Reglamento de Tránsito.

Otra clasificación del delito es por el daño que causa, el daño en propiedad ajena es un delito en el cual se trata de un bien jurídicamente protegido, sobre el cual una persona ya sea física o moral -incluso instituciones gubernamentales- tiene la propiedad y en ningún caso la posesión. De acuerdo a esta clasificación, los delitos se encuentran divididos en de lesión y de peligro. En los delitos de lesión es necesaria la integración de varios elementos como lo son: la consumación del delito, un daño directo y efectivo y que el daño directo y efectivo haya recaído sobre intereses jurídicamente protegidos (8). La consumación en el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos se convierte en indispensable, ya que la no realización de un daño directo, efectivo y real sobre un bien mueble o inmueble dará lugar a la comisión de otro delito o a la infracción de algún reglamento como el de tránsito de vehículos o el de algún órgano administrativo y -

-----  
(8) Cfr. OSORIO Y NIETO, César Augusto. Op. cit. p. 46.

en ningún caso a una supuesta tentativa de DPA por tránsito de vehículos en forma imprudencial, entonces será necesaria la consumación del delito, es decir, la existencia completa de la conducta por parte del agente conductor de un vehículo.

Por lo que hace al daño directo y efectivo ya se habló de él en líneas anteriores, abundaremos sólo en relación al DPA por tránsito de vehículos y de la consumación del delito con la existencia de un daño directo y efectivo. En el caso específico del delito a tratar, tenemos que la falta de alguno de los dos elementos dará lugar no a la comisión del delito de DPA por TV sino a cualquiera otra figura jurídica reglamentada.

En torno al tercer elemento, el interés jurídicamente protegido no es otro que la propiedad sobre bienes muebles e inmuebles y en ningún caso lo será únicamente la posesión de los mismos, la propiedad en sus diferentes conceptos según el jurista Sabino Ventura Silva, "es la facultad que corresponde a una persona —el propietario— de obtener directamente de una cosa determinada toda utilidad jurídica que es susceptible de proporcionar, o como el señorío del hombre sobre la cosa garantizado por el derecho objetivo contra toda injerencia extraña" (9), es en materia penal elemento indispensable para

(9) VENTURA SILVA, Sabino. Derecho Romano. Ed. Porrúa. México, 1982, p. 112.

la integración del delito de daño en propiedad ajena, ya que si bien no existe una mención de la propiedad como elemento fundamental del delito, en su forma de persecución mencionaremos siempre que el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, es de querrela necesaria legalmente formulada y el representante legal para la persecución del delito es el agente del Ministerio Público, en su caso al momento de hacer la necesaria consignación ante el órgano jurisdiccional, precisa de la existencia de la querrela formal realizada por el legítimo propietario de la cosa mueble o inmueble quien además, deberá presentar la documentación necesaria para poder acreditar ser el propietario del bien, asimismo, en la agravante del daño en propiedad ajena que es la conducción de un vehículo de servicio público local o federal, el agente del Ministerio Público se ve obligado a la consignación en el término de veinticuatro horas, se ve precisado a requerir las pruebas de legítimo propietario, pues además en la acumulación del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos con otro delito como el expresado en el capítulo primero de esta tesis, es necesaria la acreditación de la propiedad y la presencia del propietario, a efecto de formular su querrela, ya que en caso contrario el presunto responsable únicamente será consignado por los delitos que se acumularon con el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos y no por este delito precisa-

mente, haciéndose un desglose a una mesa de trámite de la ins  
titución a efecto de la perfección de la averiguación previa  
y su consignación posterior o su reserva correspondiente. En  
último lugar se menciona en la clasificación de los elementos  
de lesión, término mal utilizado ya que debería decir daño y  
no lesión, ya que la lesión en terminología penal se encuen-  
tra considerada en el artículo 288 de nuestra legislación pe-  
nal como a las que se confieren a las personas y no a los ob-  
jetos, este último elemento es el interés jurídicamente prote  
gido por una norma que al momento de la realización de la con-  
ducta ilícita viola lo contenido en la norma. Este último ele-  
mento es precisamente la existencia de una norma que se en-  
cuentra perfectamente estipulada, al interior de algún código  
o ley y es clara la existencia de la legislación referente a  
los delitos del daño en propiedad ajena por tránsito de vehí-  
culos en nuestro Código Penal, que si bien no consta de un ti  
po, tal vez en virtud de haber sido en su mayoría legislado -  
con base en reformas y no como un todo principal, en la pro-  
mulgación del Código de 1931 al pensar los legisladores en -  
aquella época la poca repetición de conductas dirigidas a la  
realización de este delito contemplado genéricamente en el ar  
tículo 399 y específicamente en el 62 y 62 bis del Código Pe-  
nal vigente para el Distrito Federal, así vemos que es fácil  
apreciar que el daño en propiedad ajena por tránsito de vehícu

los en la clasificación de acuerdo al daño que causan, pertenece a los llamados de lesiones, cuya denominación debería ser de daño.

La segunda división en "de acuerdo al daño que causan" son los delitos llamados de peligro, los cuales no causan un daño directo a un interés jurídicamente protegido por una ley o norma, pero que los ponen en situación de la cual deriva la posibilidad de la realización de un daño sobre dicho interés (10), si bien del tránsito de vehículos surge un delito de los llamados de peligro que es el ataque a las vías de comunicación, el cual al de su realización no cause ninguna lesión o daño sobre ningún interés jurídico, sí la posibilidad de la realización de algún otro delito en el que se causen daños a algún interés, sin embargo, el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos al momento de su realización es un delito de lesión haciéndose necesaria la existencia del daño. Sin embargo, en el mismo existe la posibilidad de la causación de otros delitos, operando en este momento la acumulación al delito original, ya que aparte del daño en propiedad ajena y el daño en propiedad federal, ataques a las vías generales de comunicación, homicidio, etc., siempre existiendo la posibilidad -palabra clave para los delitos de peligro- de la realiza

(10) V. OSORIO Y NIETO, César Augusto. Op. cit. p. 46.

ción de un daño sobre otros intereses que van más allá de la simple propiedad de un bien mueble o inmueble. Por lo tanto, el delito a estudio no es de los considerados de peligro, ya que en el momento de realizar la conducta es cometido el cambio en el mundo exterior.

Otra de las clasificaciones del delito es por su duración, la mayoría de los estudiosos del derecho los dividen de la siguiente manera: Instantáneos, permanentes, instantáneos con efectos permanentes, continuados. Esta clasificación de acuerdo a la conducta realizada, a la unidad o pluralidad de acciones, a la manifestación de la voluntad y otros de acuerdo al resultado, cantidad de lesiones jurídicas causadas al momento de la realización, sin importar si fue una o varias las acciones cometidas para la realización de la lesión jurídica.

En el caso del instantáneo no se atiende a los resultados, es decir, a la lesión producida ya que su efecto en la comisión del delito de esta índole, no se atiende a la clasificación de su duración, sino a la acción a la cual la ley le da el carácter de consumada, ya el jurista Soler al respecto nos dice que "el carácter de instantáneo no se le da a un delito los efectos que causa, sino a la naturaleza de la acción a la que la ley acuerda el carácter de consumatoria" (11), es así

(11) Cfr. CASTELLANOS, Fernando. Op. cit. p. 138.

que el delito instantáneo atiende a la manifestación de la voluntad, a la acción que lo consuma se perfecciona en un solo momento, la acción puede estar compuesta de varios actos pero lo que se atiende es la unidad de acción, si en ésta se realiza la consumación del delito sin importar que dicha acción esté formada de acciones diversas, de hechos diversos o de actos varios. El momento de su consumación que se encuentra expresado dentro del lineamiento de la norma, es la que da al delito instantáneo ese nombre. La acción del evento consumativo tipificado por la ley se produce en un solo instante, nuestro delito en estudio pertenece precisamente a esta clasificación de acuerdo a su duración, ya que la acción u omisión realizada se perfecciona en solo instantes al momento de lesionar el bien jurídico protegido por la norma, pues aunque se realicen diversos movimientos o actos, se suman todos ellos a una sola unidad de acción, produciendo el resultado que será precisamente el daño sobre algún bien mueble o inmueble. Sin embargo, la mayoría de los juristas dividen esta clasificación en además de instantáneos con efectos permanentes, ya que todos los delitos dejan un efecto permanente. No existen los delitos instantáneos sin efectos permanentes o delitos instántaneos con efectos instantáneos. Los estudiosos acerca de lo instantáneo se refieren siempre a la acción con que se realiza el delito y no al resultado, sin mencionar si este re

sultado es o no instantáneo o permanente, manifestando una diferencia a los efectos permanentes, pero sin aclarar si existe un delito de acción instantánea con efectos instantáneos, pero ello no existe pues el efecto en la realización de un delito es permanente, es por ello que siempre debe existir la clasificación de delito instantáneo con efectos permanentes. Los estudiosos manifiestan que si la conducta destruye, disminuye o causa daño al bien jurídico tutelado en forma instantánea, afirmando la explicación de los llamados instantáneos en cuanto a la unidad de acción, no importando la cantidad de actos y movimientos que se realicen, en ese sentido se expresa - el profesor Fernando Castellanos, al decir que el delito de homicidio en el cual el bien jurídico protegido es la vida, - al momento de su realización en una sola acción, o sea, instantáneo, su efecto perdura al momento de la realización pero no permanece (12). Lo anterior jurídicamente es aceptado, sin embargo, las consecuencias, pensamos, continúan en terceros.

EL delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, es en su mayoría instantáneo ya que la unidad de acción se desenvuelve de varios actos o acontecimientos, con una sola acción y resultado que será el daño a la propiedad, siendo de efecto instantáneo o permanente, al respecto el ju-

-----  
(12) Ibidem.

rista Pavón Vasconcelos menciona como ejemplo a las lesiones, las cuales perduran en la salud del sujeto ofendido (13). En ese sentido también preguntamos si el daño y el deterioro sobre el bien afectado no perdura en el mismo durante determinado tiempo, la respuesta de hecho es afirmativa pues el bien jurídico es la propiedad y ella se encuentra permanentemente afectada o disminuida al causársele daño, no atendiendo en este momento a la gravedad del daño, sino al deterioro causado sobre el bien jurídico, es por ello que nuestro delito es de los llamados instantáneos con efectos continuados.

En los delitos continuados el elemento indispensable para su comprensión es la pluralidad de acciones, que no se conjugan en una sola unidad de acción sino en varias divididas, en actos o movimientos, pero dándose una sola lesión jurídica, es decir, sólo sufre en una acción el bien jurídico, su tipificación, sin embargo, corresponde al órgano judicial el darle carácter de tal a ese delito. El jurista italiano Poletti al referirse al estudio del presente delito, la consumación es más o menos prolongada, no obstante, el maestro Fernando Castellanos señala que "para los efectos legales se considera aquél en que se prolonga sin interrupción por más o menos tiempo, la acción u omisión que lo constituyen" (14), el prime

-----  
(13) PAVON VASCONCELOS, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1978, pp. 225 y 226.

(14) CASTELLANOS, Fernando. Op. cit. p. 138.

ro de ellos atiende la condición de acuerdo al resultado y la segunda de acuerdo únicamente a la acción u omisión en la que el agente realizó el ilícito, ambas correctas fijando su atención cada una de ellas sobre la parte a estudio que le corresponda, Sin embargo, ahondando en el estudio de ambos, se desprende la misma finalidad al tratar de manifestar que la conducta se realiza a través de un cierto tiempo específicamente marcado, la primera de las definiciones pone de manifiesto la previa existencia de los elementos del cuerpo del delito y, posteriormente, en su consumación se dará la permanencia, mientras la segunda, manifiesta que la permanencia es en sí durante el tiempo de la acción u omisión, sin importar si los elementos del delito se encuentran reunidos o no, con ello apreciamos que ambas definiciones son correctas y complementarias, pues para la legislación penal vigente, no hay delito cuando las conductas constituyen un delito continuado. En ese sentido la diferencia entre el continuo y el permanente, consistirá en la pluralidad de acción al momento de la comisión en el continuo y la sola acción que persiste en el tiempo.

El delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, es un delito de los llamados instantáneos con efectos permanentes o instantáneo impropio, no siendo en ningún caso permanente y continuo, en ese sentido el jurista Porte -

petit señala que por delito instantáneo con efectos permanentes se debe entender aquél que tan pronto se consuma, es - decir, se produce su consumación, se agota, ha sido realizado pero que sus efectos producidos perduran. Respecto del delito instantáneo con efectos instantáneos el jurista Bettio señala que son delitos que tienen por objeto bienes jurídicamente - destructibles, aunque atendiendo a la naturaleza del bien jurídico lesionado, para distinguir un delito instantáneo respecto a uno con efectos permanentes, no puede ser tomado como definitivo. Finalmente, consideramos con mayor precisión la - definición de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el sentido de que son delitos instantáneos "aquéllos cuya duración concluye al momento mismo de presentarse, porque consisten en actos que en cuanto son ejecutados cesan por sí mismos sin poder prolongarse", así como se desprende de lo establecido en la siguiente ejecutoria: "Si bien es cierto que para - que se configure como continuo un ilícito, es necesario que - no haya interrupción entre la terminación de un hecho y la - iniciación de otro..." (15).

Por el elemento interno o culpabilidad es otro de los - puntos en que se clasifican los delitos y en donde intentare-

-----  
(15) Apéndice. Recopilación del SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION. Jurisprudencia con Resoluciones en Materia Penal 1917-1990. T. 3, p. 151.

mos poner en su tamiz el delito de daño en propiedad ajena - por tránsito de vehículos.

En base a este elemento interno o culpabilidad del agente realizador del ilícito, los delitos se clasifican en dolosos y culposos, además de los llamados preterintencionales. La legislación penal mexicana los clasifica en intencionales y preterintencionales. El daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es un delito esencial y genéricamente imprudencial y no intencional, como este elemento interno de dolo representa un gran reto para el juzgador, ya que al momento de la averiguación previa es imposible para el agente investigador deducir una supuesta intencionalidad sobre el daño - causado en la circulación de un vehículo, sin embargo se prevé esta situación sólo hasta que llega al juzgador, en el caso de que el conductor de un vehículo que imprudencialmente comete el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos en otro vehículo y trata de darse a la fuga sobre la calle de dos carriles, el automóvil que sigue al actor - del delito provoca dos delitos de daño en propiedad ajena - por tránsito de vehículos en la parte posterior del automóvil, estas dos últimas conductas no podrían -a criterio del juzgador lo fueron- ser ya no imprudenciales sino completamente intencionales.

En el caso de delito preterintencional se causa un re-

sultado típico mayor al requerido o al aceptado, si el delito se causa por imprudencia, al respecto el profesor Castellanos Tena nos dice que es preterintencional cuando el resultado sobrepasa la intención del agente (16). La jurista Flor de María García sostiene que en el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos la figura de la preterintencionalidad da la pauta necesaria a una rotunda negativa de su existencia, ya que si bien se necesitara de la existencia de un delito doloso y posteriormente, de acuerdo al Código Penal, un resultado más causado por un accidente, sólo en su caso específicamente planteado como ya se previno en el primer capítulo, podría presentarse la preterintencionalidad en el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, ya que al prever su resultado el conductor del automóvil no prevé completamente su conducta provocando un delito de mayor jerarquía, como lo sería un homicidio o lesiones, siempre debiendo el legislador comprobar la existencia de un delito doloso.

De acuerdo al número de actos integrantes de la acción típica, es otro criterio de clasificación de los delitos. Clasificación que se abre en unisubsistentes y plurisubsistentes, se considera a los primeros de acuerdo a su fraccionalidad y los segundos en supuesta no fraccionalidad de las acciones, -

-----  
(16) CASTELLANOS, Fernando. Op. cit. p. 141.

actos o movimientos que integran la conducta, los primeros si se agotan en una pluralidad de actos (17). Los maestros Porte Petit y Castellanos Tena coinciden en la definición de estos delitos, manifestando que los delitos unisubsistentes son los que se forman por un solo acto y los plurisubsistentes constan de varios actos (18). Dentro de los delitos unisubsistentes la verdadera definición de acto a diferencia con la acción, sin embargo, los autores no diferencian la verdadera complejidad de los delitos unisubsistentes, al manifestar que se agotan en un solo acto o acción, ya que el profesor Porte Petit plantea que los delitos unisubsistentes no aceptan el grado de la tentativa, sin dar una explicación al respecto, mencionando a otros tratadistas con el mismo criterio en el caso específico del homicidio que supuestamente es un delito unisubsistente, es decir, que se agota al momento con un solo acto, acepta la tentativa, poniendo el ejemplo de una persona que dispara con arma de fuego y no logra privar de la vida a otra persona, la figura jurídica del delito de lesiones en cualquiera de sus clasificaciones que nuestra legislación da. Así pues, el homicidio es un delito unisubsistente, atendiendo al acto que se realiza que viene a ser único, aceptando este tipo de delitos la tentativa, en este caso el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es un delito unisubsistente, ya que se da en un solo acto que forma la acción de la realización del delito, aunque si bien se compone de varios actos la impericia, la negligencia propia del conductor, provoca que el delito no acepte tentativa ya que los actos de daño en sí serán siempre infracciones al Reglamento de Tránsito, manifestando el delito en estudio en la presente

-----  
(17) *Ibídem.*

(18) *Ibídem.*

clasificación que siempre es unisubsistente. Por lo que hace a los delitos plurisubsistentes, cuya acción típica se forma en varios actos, podemos ejemplificar si con la derogada fracción I del artículo 171, en que se establece que si por el resultado del tránsito de vehículos se producía un delito de esta índole como por ejemplo el de ataques a las vías de comunicación era necesaria la ejecución de dos actos para que se conformara la acción típica, en sus dos supuestos que marcaba nuestro Código Penal, el primero decía que quien violara dos o más veces los reglamentos en relación al exceso de velocidad, y el segundo que subsiste, al que conduzca un vehículo en estado de ebriedad y viole una disposición del Reglamento de Tránsito. En ambos supuestos estamos ante la presencia de un delito plurisubsistente dado que se expresan dos actos, necesarios para la integración del tipo previsto, en el caso de que se dé un solo acto estaremos en presencia de una falta al Reglamento de Tránsito.

De acuerdo a la unidad o pluralidad de sujetos que intervienen para ejecutar el hecho descrito por el tipo, los delitos se clasifican en unisubjetivos y plurisubjetivos. Los primeros serán aquéllos en donde sólo existe la conducta de un sujeto, una sola persona para realizar la conducta antijurídica (19), a menudo se nos ejemplifica el delito unisubjetivo con el peculado, en que una sola persona interviene, pero dicha persona necesita una condición especial, siendo precisamente la de servidor público, es entonces que se condiciona la personalidad o al sujeto que incurre en el ilícito, pero definitivamente no. En ese sentido el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, es un de-

-----  
(19) Idem, p. 143.

lito unisubjetivo, pues precisa de un sujeto y no de dos, aun que el hecho clásico del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos en el que participan dos vehículos conducidos por dos personas, podría pensarse que participan dos sujetos, pero en solo uno de ellos se da la falta de cuidado, en el caso conocido por doblete, donde el peritaje concluye que ambos conductores son directamente responsables del daño cometido, pese a ello estaríamos ante la presencia de un delito unisubjetivo, ya que la conducta del sujeto para intervenir en la ejecución del hecho es única para cada conductor.

Los delitos plurisubjetivos serán aquéllos en que en virtud de la descripción típica, se requiere la concurrencia de dos sujetos para integrar el tipo (20), como por ejemplo el adulterio, y en el caso del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos que es unisubjetivo y nunca plurisubjetivo, pues su tipo genérico al plantear que "aquél que por cualquier medio cause destrucción, deterioro..." piensa en el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos sin prever las conductas de los conductores.

En función de su estructura o composición, los delitos se clasifican en simples y complejos, es decir, delitos con una violación y con más de una violación, ambas violaciones podrían vivir en sí mismas, pero al momento de juntar ambas surge una mezcla que el legislador lo da como delito propio. El delito simple es aquél en que la lesión jurídica es única y el delito complejo es aquél en que la figura jurídica consta de la unificación de dos infracciones cuya fusión da origen a una nueva figura delictiva, superando en gravedad a las que la componen tomadas aisladamente (21). Nuestro delito

(20) *Ibidem.*

(21) OSORIO Y NIETO, César Augusto. Op. cit. pp.105 y 106.

es simple, pudiendo existir confusión al momento de mencionarlo, cuando los vehículos que intervienen en el mismo son del servicio público local o federal, ya que su composición como delito se ve incrementada en algunas de sus partes, al dejar de ser de querrela para pasar a ser de denuncia. Sin embargo, los delitos complejos revisten en su definición la siguiente condicionalidad, la existencia de dos infracciones -delitos- que se subsumen a una figura jurídica que se supera en gravedad a cada una de las infracciones -delitos- no se puede confundir a la llamada agravancia de alguno de los delitos, ni mucho menos su calificación, pues en el caso del delito que estudiamos en los vehículos de servicio público únicamente se refiere a la conducta específica del daño y no constituye una infracción ni un delito el conducir un vehículo del servicio público, sino únicamente se califica o se agrava la circunstancia especial del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, tal vez dentro de la figura del homicidio por tránsito de vehículos que el artículo 60 del Código Penal prevé "al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualquier otro transporte de servicio público se causen homicidios de dos o más personas..." a simple vista parece la realización de un delito de los llamados simples, no obstante, el mismo ordenamiento penal establece "cuando como consecuencia

de actos u omisiones imprudenciales calificados como graves", se necesitan de dos infracciones o delitos a efecto de realizarse la conducta, en virtud de que como consecuencia de actos u omisiones imprudenciales calificados como graves, que sean imputables al personal del servicio ferroviario, se causare un solo homicidio, no se estaría ante la presencia del supuesto marcado por nuestra legislación, toda vez que se calificaría la acción como exceso imprudencial y la realización de uno o más de un homicidio.

Por la forma de su persecución, los delitos pueden ser de querrela necesaria o de oficio. Respecto a los de querrela necesaria encontramos un criterio casi unificado por parte de los tratadistas de la materia, en el sentido de que no deberían existir estos delitos en los cuales se perseguirán, si así lo manifiesta el ofendido o sus legítimos representantes, requisito para su prosecución, ya que manifiesta que si el acto quebranta la armonía social, debe de perseguirse independientemente o no de lo que quiera la parte ofendida y en el caso de que el delito sólo vulnere intereses particulares, ese acto deberá de desaparecer de los delitos y ad-juntarse en cualquier otra parte del derecho. Además agregan otros autores que la institución de la querrela está destinada a desaparecer de nuestro códigos por ser un vestigio de las antiguas concepciones de la pena privada y que en la ac-

tualidad el Estado es el único titular celoso de la potestad punitiva y no puede ni debe delegar este poder a nadie, aunque sea en su disponibilidad procesal. Kholer es el primero en dar una definición en el derecho moderno de la figura jurídica de la querella, a la que menciona sin dar criterio respecto a su desaparición o no, su importancia o falta de ella, señalando que la querella es un poder para disponer reconociendo a la voluntad privada en relación con la punibilidad del delito, esto es, el requisito de procedibilidad que se resume en una manifestación de conocimiento sobre los hechos delictuosos y una expresión de voluntad a efecto de que se lleve adelante la persecución procesal (22). Con mayor precisión dice que es un derecho público personalísimo subjetivo que pertenece al ofendido por el delito y a las demás persona a quienes lo atribuya especialmente la ley. Para otros autores la querella es un elemento constitutivo del delito y, para otros, no es más que una condición objetiva de punibilidad, un evento a cuya verificación se condiciona el surgimiento de la pretensión del Estado al castigo del delito, sin embargo, la definición de querella a la que nos apégaremos y que de hecho se encuentra ya en estudio en el pre-

-----  
(22) GARCIA RAMIREZ, Sergio y ADATO DE IBARRA, Victoria. -  
Prontuario de Proceso Penal Mexicano, Ed. Porrúa. México,  
1982, p. 25.

sente trabajo de tesis es la siguiente: "Una declaración unilateral de la voluntad de la que hace depender la ley la perseguibilidad de determinados delitos", pensando con esto que resultará un negocio jurídico propiamente dicho.

Por mi parte, pienso que la querrela es necesaria como requisito de procedibilidad, en el caso de nuestro delito, - marcado por la legislación penal vigente, en concreto en el - de vehículos conducidos por particulares, en el cual no ape- gándonos tanto a la doctrina sino a la práctica al momento de llegar dicho (s) automovilista (s) a la agencia del Ministe- rio Público hacen de esta conducta la acción más relevante. - En primer lugar, el índice se dejaría en manos del delito de robo y en segundo lugar, al delito de daño en propiedad ajena y es aquí que gracias al requisito de procedibilidad que es - la querrela necesaria, cuando la agencia del Ministerio Públi- co descarga su exceso de trabajo al tratar de convenir intere- ses, el conductor puede otorgar el perdón más amplio que en - derecho proceda, terminando en ese momento la actividad del - órgano administrativo (agencia del Ministerio Público) y así mismo evitando la gran actividad que realizaría el órgano ju- dicial (juez de paz) ya que en caso de no existir la querrela como requisito de procedibilidad y como opción del particular ofendido a dejar de perseguir la acción ante el Ministerio Pú- blico, aun al previo convenio realizado entre particulares, -

se vería la actividad del órgano administrativo y judicial in útilmente, siempre sin privar de la libertad a los conductores de los vehículos y, tal vez, al momento de cambiar la forma de la persecución de los delitos de querrela necesaria de oficio, los conductores de los vehículos se verían privados de las mismas, situación injusta a grado tal que en las agencias del Ministerio Público existen áreas abiertas en donde se encuentran en calidad de detenidos los conductores de algún vehículo de servicio público, ya sea local o federal o inclusive los conductores de vehículos privados, cuando además del daño en propiedad ajena causan, al momento de realizarlo, otro delito como el de lesiones u otros, así mismo, se sostiene en el momento que el delito como el daño en propiedad ajena no podrá desaparecer jamás del Código Penal, y albergarse en alguna otra legislación como lo podría ser el Código Civil bajo la tutela del mismo derecho, pues en sí es una conducta ilícita, delictiva de tan poca importancia para el Estado que permite que los particulares puedan tener arreglo a ella, pero siempre considerándola como una conducta ilícita, toda vez que la impericia por la negligencia o falta de cuidado que se debería tener, se comete el daño a bordo de un vehículo de carácter privado sobre un bien mueble o inmueble propio con perjuicio a terceros, es así que en el caso específico del delito en estudio, es fundamental la figura de la que-

rella necesaria, como requisito de procedibilidad, mencionando el caso único del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos entre particulares, llamando no sólo como particular a éste sino también a cualquier propiedad del Estado, con la condición de la no realización del delito de ataques a las vías generales de comunicación, ya que estaría mos frente a un delito de denuncia o de oficio.

En cuanto a los de oficio, son aquéllos en los que la autoridad está obligada a acatar por mandato legal, persiguiendo o acusando a los culpables con independencia de la voluntad de los ofendidos, el delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es genéricamente de querrela, de acuerdo a la forma de su persecución, como lo dispone el artículo 399 bis del Código Penal al expresar que los delitos de abuso de confianza y los de daño en propiedad ajena se perseguirán siempre a petición de la parte ofendida, sin embargo, este renglón ampliamente criticado por algunos tratadistas y algunos practicantes, ya que al momento de la realización del ilícito y en presencia del Ministerio Público investigador, es frecuente la invocación de dicho artículo al momento de la denuncia, en este tipo de delitos especiales o circunstancias especiales como lo es el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos en el servicio público local o federal, en el sistema ferroviario, de transportes eléctricos, navios, aero-

naves o transporte de servicio escolar, pues contraponiéndose a la supuesta generalidad de la querrela, se encuentra en nuestra legislación una excepción que es el tercer párrafo del artículo 62 del Código Penal que ordena "lo dispuesto en los párrafos anteriores no se aplicará", es decir, no se aplicará la querrela como requisito de procedibilidad en los casos mencionados por el suscrito líneas atrás. En el momento de una solución bastante trillada que se analiza en el párrafo de las agravantes en el delito en estudio del capítulo III, respecto a la no interpretación de la ley penal ni a la aplicación de la misma por simple analogía, tal vez como algunos autores plantean, los legisladores sintieron la necesidad de castigar a todos los conductores de este tipo de vehículos, quienes deberán, por ser ésta su profesión habitual, no admitir ni impericia ni falta de atención y sí realizar el deber sobre su profesión.

En función a la materia, los delitos se clasifican en militares, oficiales, políticos, comunes y federales.

Los delitos comunes son aquéllos que se formulan en leyes dictadas por legisladores locales, es decir, que para los tratadistas, de acuerdo a su materia, los clasifican según la forma de elaboración ante el congreso local, el ámbito de validez a que se refiere la ley, además de los órganos administrativo y judicial que conocerán de la infracción o delito, -

que sea cometido por cualquier persona (23).

El delito en estudio se presentará entre dos vehículos - de particulares y se regirá por lo dispuesto en el Código Penal, y los órganos administrativo y judicial serán los locales para conocer de él, serán los federales cuando el daño en propiedad ajena afecte alguno de los bienes del Estado como objeto que sea dañado, según la regla del artículo 51 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.

Entre los delitos contra las personas en su patrimonio, algunos autores encuentran una disociación del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, respecto a los otros delitos del mismo título, como lo son el robo, el fraude, el abuso de confianza y otros, es decir, de los de naturaleza patrimonial y, como Carrara lo expresa, el daño en propiedad ajena es un delito bárbaro en el que se destruye una cosa útil sin ninguna ventaja, agregando que es la idea de una ofensa causada a la propiedad ajena sin fin de enriquecimiento y con la exclusiva intención, por parte del sujeto activo, de perjudicar a otro, en ese sentido el jurista Jiméñez Huerta nos dice que "la diferencia y la verdadera esencia de este delito es lo que hace que se distinga de los demás que se encuentran en la familia de los delitos de indo-

-----  
(23) CASTELLANOS, Fernando. Op. cit. p. 145.

le patrimonial, que es la falta de desplazamiento de la cosa y de ilícito enriquecimiento" (24).

Las notas conceptuales de este delito son la destrucción o deterioro de la cosa objeto material del mismo y el perjuicio patrimonial que sufre la víctima a consecuencia de dicha destrucción, por lo que termina manifestando que se encuentra mal el delito en estudio en el interior de dicho título, la denominación de daño en propiedad ajena es impropia, pues debería ser el delito de daño y estar contenido en un solo título referente al mismo.

c) DE LA AGRAVANTES Y ATENUANTES DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

Si bien ante la presencia de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres, ya desde el parte de accidente en su rubro de investigaciones y causas determinantes o en la llamada acta de inspección ocular con su correspondiente croquis, se van visualizando las causas motivantes que van relacionadas con el delito, pero es hasta el llamado dictamen de las diligencias de averiguación previa, que con mayor claridad se presentan. Dichas circunstancias mo

-----  
(24) JIMENEZ HUERTA, Mariano. Derecho Penal Mexicano. T. IV. Ed. porrúa. México, 1982, p. 385.

tivantes se fundan en observar las condiciones meteorológicas del lugar de los hechos, la luminosidad en cuanto a si era natural o artificial en el momento de comisión del delito, la topografía del terreno, si era glorieta o curva, etc., el tipo de pavimento, como concreto o terracería, estado del pavimento, forma de las esquinas en caso de que el daño en propiedad ajena haya sido en esquina, la pendiente de la calle, obstáculos del terreno como baches, zanjas, obras, señalización, etc., ciclaje de los semáforos, condiciones del tránsito, huellas e indicios en el lugar de los hechos, estado de los neumáticos, calidad del sistema de frenos, estado del sistema de dirección, en suma, un dictamen de mecánica, estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes de los conductores, si los lesionados o muertos fueron el conductor o el acompañante, dirección adecuada o no en que circulaba el vehículo terrestre, velocidad de circulación, forma de colisión, campo visual del conductor, testigos, conclusiones y plano del dictaminador. La inspección ocular debe efectuarse lo más pronto posible y lo más cercano al momento del hecho, pues si bien es cierto que algunas evidencias perduran durante mucho tiempo, otras pueden desaparecer o confundirse en un lapso de pocas horas (25).

-----  
(25) FLORES CERVANTES, Cutberto. Los accidentes de Tránsito. Ed. Porrúa. México, 1990, p. 47.

Cada uno de los elementos que le dan cuerpo al delito, dependiendo en la forma en que se presenten, pueden jugar el papel de puntos que intervengan en la comisión. Indistintamente cada uno de ellos en algunas ocasiones juegan el papel de causa de origen o motivo de un delito, por ello es que el dictamen es el punto sustancial para una posterior acción penal (26), aunque para algunos el dictamen pericial en ciertas ocasiones no es tan representativo para encontrar los elementos probatorios del cuerpo del delito y la probable responsabilidad dada su posible carencia de técnica (27), es esencial en el proceso de averiguación previa (28) que si bien no se agota con un dictamen pericial de los hechos, el volumen de compo-

- 
- (26) "En cambio, la acción penal es la invocación al juez a fin de que declare que la acusación está fundada y aplique, en consecuencia, la pena". Vid. CASTRO, Juventino. El Ministerio Público en México. Ed. Porrúa, séptima ed. México, 1990, p. 22.
- (27) "Preferentemente en cuanto a los dictámenes periciales solicitados por el Ministerio Público quien los deberá apreciar con ciertas reservas al resolver, puesto que los mismos pueden carecer de técnica". GARDUÑO, Jorge. Op. cit. p. 71.
- (28) "El conjunto de actividades y formas regidas por el Derecho Procesal Penal, que se inician desde que la autoridad pública interviene al tener conocimiento de que se ha cometido un delito y lo investiga y se prolonga hasta el pronunciamiento de la sentencia, donde se obtiene la cabal definición de las relaciones del derecho penal.  
"De esta definición se desprende que dentro del procedimiento penal, entre otras, existen actividades de investigación denominadas averiguación previa" Ibidem p. 40.

nentes del dictamen son material básico para una decisión acusatoria o no. En ese sentido, al dictamen pericial no le corresponde adoptar esa decisión ni expresar conclusiones de culpabilidad o no, sino más bien al juez declarar el fundamento de la acusación, al sopesar las circunstancias motivantes del delito (29).

d) DE LA ACUMULACION DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

La acumulación del daño en propiedad ajena con motivo del tránsito de vehículos con otros delitos, sobre todo con el de lesiones, homicidio y lo relacionado con el ataque a las vías de comunicación, es muy usual por la característica intrínseca que conlleva el rodamiento social del vehículo terrestre, al estar éste en contacto permanente con personas tanto a su interior como fuera de él y con las vías de comuni

-----  
(29) "La pericia es el razonamiento que lleva de la observación de los hechos a la conclusión de sus causas. No proporciona al juez la certeza física sino moral ya que, si bien es cierto que la ciencia, la técnica del perito se sujetan a reglas fijas y, por lo tanto, creíbles, no lo es menos que el juez no toma conocimiento de los hechos directamente, sino a través de la opinión del perito. Los peritos cuidarán muy especialmente de no formular conclusiones jurídicas respecto de la culpabilidad o inculpabilidad de los indiciados o procesados y de no hacer inferencia de las conclusiones". ARILLA BAS, Fernando. Op. cit. pp. 310-311.

cación, haciendo crecer la probabilidad de la presencia de la acumulación. El atropellamiento de persona que puede causar determinado grado de lesión o la muerte misma, el común choque de vehículos terrestres y como producto de ello la presencia de lesiones en distintos grados o la muerte del conductor y sus acompañantes, el deterioro o destrucción del alumbrado público, de los camellones o de unidades del transporte público. Pero aunque su probabilidad es muy alta, la existencia en el artículo 18 del Código Penal para el Distrito Federal, que es el que sanciona la acumulación de un componente que puede ser manejado por la defensa para burlar la acumulación, diluye la alta posibilidad natural del rodamiento social de vehículos terrestres. Realizar varios delitos ejecutados en actos distintos, es la idea que nos define, en términos generales, la acumulación, en donde la noción de actos distintos viene a ser el componente que en stricto-sensu permite manifestar de manera abierta el concepto de acumulación. Actos distintos se convierten en la clave para entender la acumulación de delitos y entender la no acumulación. La idea de actos distintos en el contexto del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos significa que para que haya en él acumulación es necesario que las lesiones, muertes y daños a las vías generales de comunicación o, al menos, alguno de ellos se dé en un acto aparte, entendiendo como acto aparte una separación típica de

la acción. La omisión que da lugar al delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres, lo es en estricto sentido por darse en un acto que posee continuidad típica y si al interior de nuestro delito se dan otras separaciones típicas u omisiones en realidad no lo serán, puesto que para serlo es necesario que esas omisiones se den fuera de la continuidad típica del daño en propiedad ajena como acto distinto, como acto aparte, como acción y omisión distinta a la de este delito pero pegado a él, alcanzando con ello el concepto de acumulación de delitos que tendrá que ser juzgada como tal y sólo procederá cuando haya sentencia irrevocable o acción prescrita y cuando los procesos se hallen en estado de instrucción (30). Ya en términos más particulares el Código de Procedimientos Penales en el artículo 473 señala cuándo tendrá lugar la acumulación (31).

El daño en propiedad privada por tránsito de vehículos al darse en un acto distinto al delito de lesión, de homicidio o de ataque a las vías generales de comunicación, expre-

-----  
(30) *Ibid.* p. 197.

(31) "ART. 473.- La acumulación tendrá lugar:

I.- En los procesos que se sigan contra una misma persona, en los términos del artículo 18 del Código Penal;

II.- En los que se sigan contra los copartícipes de un mismo delito;

III.- En los que se sigan en investigación de un mismo delito contra diversas personas". Vid. CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. Porrúa. México, 1985, pp. 103-104.

sándose alguno de ellos también pero típicamente como acto aparte, se da el fenómeno de la acumulación de delitos. Cuando en varios actos se da vida a más de una disposición penal, en muchas ocasiones se vuelven objeto de polémica jurídica, en tanto que ubicar la separación de actos típicos o de actos discontinuos para demostrar la acumulación de delitos en el contexto del daño en propiedad ajena, se vuelve un poco obscuro.

En estricto sentido no hay acumulación cuando existe continuidad y se violen varias omisiones típicas donde la continuidad es medida al menos en el Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, por una prolongación del delito en términos de tiempo, de un tiempo razonable, en que el "más o menos tiempo" -del artículo 19 del Código Penal citado- sin interrupción de la omisión se traduce en un tiempo dimensionado por la característica particular y de acción del delito, a partir del cual ahora sí podremos medir la continuidad de las omisiones en el caso específico del delito en estudio y los típicos delitos paralelos como las lesiones, el homicidio y el ataque a las vías generales de comunicación. Medir la continuidad implica detectar la acumulación de delitos respecto del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos.

e) ANALISIS AL INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS DE LA PROCURADURIA DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.

El instructivo utilizado en un delito de daño en propiedad ajena con motivo del tránsito de vehículos terrestres, tanto en el Distrito Federal como en la mayoría de las entidades federativas del país, posee información que involucra un sinnúmero de ángulos que manifiesta nuestro delito, es evidente que éste es un fenómeno jurídico cambiante, en constante evolución, como todo objeto de estudio donde sus componentes se interactúan con nuevos elementos de la realidad, haciendo que el fenómeno conocido cambie a veces en forma gradual, a veces en saltos, ante ello es lógico que un instructivo como el que ahora analizamos, a pesar de que contenga información que expresa ángulos de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, el fenómeno tiende en términos relativos a rebasarlo, de ahí que el instructivo a su vez tienda a tener problemas de aprehensión de su objeto, como lo es el delito que estudiamos.

El fenómeno del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres, en la práctica, en lo concreto real, se transforma y es precisamente la práctica donde tenemos el primer contacto con él y un segundo contacto lo es con la teori-

zación del fenómeno, en ese sentido podemos inducir que el delito en estudio en términos de volumen ha crecido y por ese lado la frecuencia del mismo se ha incrementado, haciendo surgir nuevas formas de expresión, donde también las formas usuales han entrado en descomposición (32), ello postra a la esencia del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos en un proceso de transición sin expresar aún puntos dominantes. Un aumento de volumen y de frecuencia de nuestro delito y de descomposición en algunas de sus partes hacen cambiar los elementos que rigen el fenómeno, el delito en estudio hacia esencia distinta, donde la legislación general y particular actual que regula el delito en cuestión tendrá que cambiar. Código de Procedimientos Penales, circulares e instructivos, de facto y sin disyuntiva tendrán que erigirse en estructuras legislativas distintas, so pena de coadyuvar a un caos en la regulación de nuestro delito. Podemos deducir que el rodamiento social del automóvil ante elementos nuevos, producto del acen tuamiento de la conciencia ecológica, de cambios legislativos generales, cambios reglamentarios particulares, será regulado bajo tamices nuevos, lo que afectará al delito en análisis, - producto de aquel rodamiento social del vehículo terrestre en transformación.

-----  
(32) Cfr. GILBERT, Tomás. Op. cit. pp. 63 y 55.

El cambio del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos en el campo fenoménico, en su esencia y su contenido, rebasará con mucho el Código Penal, el Código de Procedimientos Penales y el instructivo en cuestión, por ello tendrán que cambiar, una prueba de tal hecho es la aparición de un nuevo reglamento de tránsito en 1989 y sería inconcebible que de las figuras que regulan el rodamiento social del vehículo terrestre, sólo las de orden administrativo fuesen las que se adaptaran al cambio del fenómeno y no las de orden persecutorio del delito que tratamos.

Ante el cambio del fenómeno y en su esencia el instructivo tendrá que ser revisado para que recupere su efectividad. En el momento actual el instructivo aunque aún cubre las distintas variantes de expresión de nuestro delito en términos generales, se hace necesario adaptarlo y ampliarlo, sobre todo por las figuras nuevas.

El rodamiento social del vehículo terrestre en el instructivo es aprisionado en diversos rubros, como el que plantea que al darse el daño en propiedad ajena diverso será regulado por los artículos 399, 60 y 62 del Código Penal y los artículos 533 y 536 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), al darse el daño en propiedad ajena diverso en los casos de los artículos 533 y 536 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando el presunto responsable sea conductor -

del servicio público local o escolar, siempre que la Federación no sea el sujeto pasivo, ante ello los artículos a aplicar son el 399, 60 y 62 párrafo tercero del Código Penal; otro rubro es aquél que nos habla que cuando se da una rotura o separación de algún alambre, piezas de máquina, aparatos transformadores, postes aisladores, empleados en el servicio de fuerza motriz, para ello deben aplicarse los artículos 167 fracción II, 60 y 62 del Código Penal; otro punto que se expresa en el instructivo es la conducta que el Ministerio Público debe seguir cuando se da la interrupción del servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica mediante la destrucción o deterioro de uno o más postes, aisladores, alambre, máquina o aparato de una instalación de producción o de una línea de transmisión de energía eléctrica, aquí los artículos 167 fracción VI y 60 del Código Penal; la destrucción o deterioro de puentes, calzadas, caminos que no formen parte de una vía general de comunicación, será perseguida por el Ministerio Público en base a las normas señaladas en los artículos 167 fracción VII y los artículos 60 y 62 del Código Penal; el ataque a las vías de comunicación distinta a una vía general de comunicación, es regulado por los artículos 167 fracción VII y 60 y 62 del Código Penal; en cuanto a la existencia de lesiones los artículos 289, 290, 291, 292 y 293 del Código Penal, son

los que tiene que aplicar el Ministerio Público para proceder ante un delito como es el que nos ocupa.

Como podemos observar si bien el instructivo aborda abundantes y variados casos del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, con sus correspondientes instrucciones de uso de artículos tipificados en distintos cuerpos legislativos, nos deja observar que la aplicación de los artículos 399, 399 bis, 60 y 62 vuelven problemático el trabajo del Ministerio Público en cuanto que reproducen puntos polémicos como el concepto de propiedad ajena, el de reparación del daño que deben replantear su contenido y cambios en la participación del ofendido, respectivamente.

Así entonces, encontramos un instructivo enviado a las agencias del Ministerio Público por la Dirección General de Averiguaciones Previas de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, que sirve como guía a los agentes investigadores al momento de la integración de una averiguación previa iniciada con motivo del delito que estudiamos, cuya principal virtud es la de mencionar en forma clara las acumulaciones de este delito con otros, la libertad bajo caución en efectivo en el caso de lesiones en el tránsito de vehículos o en daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos o el homicidio en los dos caos anteriores, sin embargo, existen una serie de circulares que en ocasiones cambian el criterio

a seguir por parte de los agentes del Ministerio Público que necesitan obligatoriamente una actualización que en realidad no se da y quienes afectan la persecución de este delito en forma correcta, si bien el instructivo es entregado en forma anual, las circulares no tienen una temporalidad y es común, en virtud de los turnos, la desinformación en algunos de estos turnos al no haber recibido directamente ellos la circular que afecta al instructivo bajo el cual normalmente toman su criterio y lo hacen efectivo en las diligencias realizadas en las averiguaciones previas iniciadas con motivo del daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos.

#### CAPITULO IV

#### ANALISIS Y PROPUESTA DE REGLAMENTACION EN EL CODIGO PENAL Y REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS.

SUMARIO: a) COMENTARIOS A LOS ARTICULOS 62 Y 62 BIS DEL CODIGO PENAL Y PROPUESTA DE SU REFORMA. b) ANALISIS A LOS ARTICULOS 399 Y 399 BIS DEL CODIGO PENAL Y - PROPUESTA DE SU REFORMA. c) DEL CAPITULO "ACCIDENTES DE TRANSITO" DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE VEHICULOS DEL DISTRITO FEDERAL Y PROPUESTA DE REGLAMENTACION. d) PROPUESTA DE INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.

No se trata, ciertamente, de resolver todas las cuestiones que surgen del tránsito de vehículos. Algunas de ellas, trascendentales, continúan por hoy aplazadas: el seguro forzoso, entre otras cosas. Se trata, en cambio, como indicamos, de dar un paso adelante en la solución racional de estas cuestiones.

SERGIO GARCIA RAMIREZ.

a) COMENTARIOS A LOS ARTICULOS 62 Y 62 BIS DEL CODIGO PENAL Y PROPUESTA DE SU REFORMA.

La reparación del daño componente del daño en propiedad ajena y el monto del daño ocasionado han evolucionado jurídicamente y han sido tratados de distinta manera en los códigos penales del México independiente. Ya en 1871 el Código Penal de la época planteaba una acción de tipo privado para que se diese la reparación de los daños causados (1). En el Código Penal de 1929, la reparación del daño pasa a formar parte de la sanción, pasando a ser así de carácter público, sin embargo, el propio Código Penal señalaba que los herederos del ofendido o él mismo, podrían por sí mismos o a través de un representante ejercitar la acción en cuestión, aunque ello cesaba la obligación del Ministerio Público no lo hacía con su intermediación, finalmente en el Código Penal de 1931, la reparación del daño se eleva a pena pública (2). Aunque para al

- 
- (1) "El que causa a otro daños y perjuicios o le usurpa alguna cosa, está obligado a reparar aquéllos y a restituir ésta, que es en lo que consiste la responsabilidad civil. Hacer que esa obligación se cumpla no sólo es de estricta justicia, sino de conveniencia pública, pues contribuye a la represión de los delitos". Apud. CASTRO, Juventino. Op. cit. p. 107.
- (2) "El vigente Código Penal de 1931 estableció originariamente en el 29 y actualmente en el 34 que la reparación del daño que debiera ser hecha por el delincuente tiene el carácter de pena pública". Idem. p. 108.

gunos tal elevación a la pena pública es errónea, ya que por pasar de una acción civil a una pública se logra a través de una manera ajurídica (3), en tanto que anula el interés privado del ofendido (4) pese a que el objetivo de elevar a pena pública la reparación del daño, era el de defender de mejor manera el interés del ofendido y que para algunos es desafortunada porque puede convertirse en una pena trascendental y para evitarlo, según el jurista Juventino Castro se tuvo que fraccionar la naturaleza esencial de la reparación del daño como pena y responsabilidad civil (5), por ello finalmente desemboca en una sanción incierta y en una incommutabilidad, en tanto que no hay multa, arresto o prisión. En ese sentido la reparación del daño, en el contexto de un daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, marca dos caminos: el de la alternativa particular de arreglo en la reparación del daño, alternativa obligada donde el difícil y comúnmente esté-

-----  
(3) "Por asegurar la efectividad de la acción de reparación, se transmutó la esencia natural de una acción civil privada en acción pública en forma ajurídica y desnaturalizada". Ibid. p. 109.

(4) "La reparación del daño pudo haber sido satisfecha dándole una injerencia al Ministerio Público, como representante supletorio del interés patrimonial privado y, por tanto, con un interés social y público, pero nunca llegando a los extremos radicales que estamos estudiando, al anular totalmente el interés privado de un sujeto procesal - ineludible e inextinguible como lo es el ofendido o sus herederos". Ibid. p. 111.

(5) Ibid. p. 112.

ril camino de la vía penal de la reparación del daño (6) y la vía jurídica menos expedita, una y otra condicionadas por la dimensión del daño a reparar.

En el caso del monto del daño causado, también ha tenido cambios como el dado con la reforma del Código Penal en 1971, antes de ella, dicho monto no excedía de quinientos pesos, en 1971 se llega a diez mil pesos y con la reforma de 1990 al Código Penal, el monto del daño en propiedad ajena es el equivalente a cien veces el salario mínimo, tal variación, si bien generada en parte por un proceso inflacionario, las razones de mayor peso por su incremento, se dan porque los montos van quedando muy pequeños y desvirtúan jurídica y económicamente el artículo, lo que podría provocar en caso que no se diesen los incrementos, que muchos sujetos activos quedasen libres del delito, en este caso nuestro delito, de ahí la actualización.

-----  
(6) "El juez civil en México exige para iniciar un juicio civil de indemnización de daños y perjuicios con motivo de la comisión de un delito, la declaración de culpabilidad del autor de los daños, por un juez penal; la justicia de esta exigencia es evidente. Un juez civil no puede decidir sobre la obligación de reparar el daño que tuvo como origen un delito, si antes no se le demuestra que hubo de lito y responsabilidad en él de un sujeto determinado, de clarados por un juez penal. No puede él establecer los dos elementos, base de la obligación de reparar el daño: el delito y la plena responsabilidad del sujeto, pues se trastocaría la esencia de la competencia civil y penal".  
Ibid. p. 117.

En cuanto a las lesiones, actualmente el Código Penal establece que la lesión de cualquier naturaleza podrá ser sancionada a petición de parte en el caso de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, por lo que se opta por dejar abierto ese espacio para una interpretación con más libertad por parte de la autoridad investigadora. El no abandono de la persona lesionada es otro elemento que aparece en el Código Penal según la reforma de 1990, como condicionante para el no procedimiento de petición persecutoria, ante un delito como el que estudiamos. Elemento cuya presencia no se encuentra en la reforma de 1986, aunque sí aparece que la sanción no procede para el conductor de servicio público. La introducción en el artículo 62 de la víctima imprudencial o accidental del artículo 341 que sanciona el abandono de personas, demuestra la necesidad de equilibrar aun más el contenido de tal delito con elementos reales, ya que al causarse lesiones con motivo del tránsito de vehículos y al procederse sólo a petición de parte, habría que balancearlo y condicionarlo, aparte del monto del daño causado con dos elementos reales, uno que secularmente ha estado, como es el no encontrarse el conductor en estado de ebriedad y bajo el influjo de estupefacientes y un punto nuevo como lo es el no abandonar a la víctima, en cuanto que es un elemento corriente que no había sido contemplado para efectos de sancionar. -

Por otro lado, el abandono, según la reforma de 1990, de la advertencia de que la sanción no procede cuando el delito se cometa en el transporte de servicio público federal o local, de transporte escolar, es para depurar un artículo que necesita más que advertencias, precisión, pese a que el no abandono de persona sea del artículo 341, donde el 62 con ello adquiere más precisión y la salida del componente "excluye de la sanción al transporte de servicio público" mas que quitarle - le da mayor racionalidad.

La propuesta de reforma, más que al artículo 62 del Código Penal, considero debería hacerse, stricto sensu, en uno de sus componentes como lo es la reparación del daño, elemento - que si bien forma parte del artículo 62, sólo es tomado por - él, ya que su tratamiento legislativo es aparte. En ese sentido es un clamor general que la legislación debe cambiar a una manera más directa la intervención del ofendido en la defensa de sus intereses patrimoniales (7), que sustancialmente afec-

-----  
(7) "En la práctica de nuestros tribunales el ofendido no es nadie. Se le niegan informes, se le esconden expedientes, las resoluciones judiciales tiene que adivinarlas; y todo porque no es parte.

"Ciertamente la acción de reparación nace en el ámbito del delito, que es de carácter público, pero el daño ocasionado tiene una afectación patrimonial que interesa primordialmente al ofendido por el delito, toda disposición legal que establezca la posibilidad de que se prive de su patrimonio a la víctima del delito, sería inconstitucional, ya que la Constitución federal garantiza la protec-

taría positivamente a un conductor involucrado como sujeto pasivo en un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos.

b) ANALISIS A LOS ARTICULOS 399 Y 399 BIS DEL CODIGO PENAL Y PROPUESTA DE SU REFORMA.

Como ya vimos en el primer capítulo, el artículo 399 posee un punto polémico, tanto por el lugar que ocupa en el título vigésimo segundo del Código Penal, como por su contenido. El capítulo VI denominado "Daño en propiedad ajena" y en particular en su artículo 399 al plantear el daño en cosa ajena a través de cosa propia, para muchos no debería situarse en tal capítulo, pues es inexacto dado que se realiza el daño en propiedad ajena con cosa propia, la cual desborda el planteamiento legislativo y deja sin regular uno de los componentes de dicho artículo, de ahí las seculares y múltiples propuestas de cambio semántico, como lo es que sólo sea llamado deli

-----  
ción de dicho patrimonio privado en sus artículos 14 y no atacamos que el Ministerio Público sea el que ejerce su pletoria y excepcionalmente la acción, junto con la acción penal (y si alguna crítica puede hacerse, sólo se refiere a la deficiencia que en el ejercicio de la acción reparadora se nota, por la falta de interés y el recargo de labores del Ministerio Público) pues tal medida se establece generosamente en beneficio de las víctimas del delito, como ya lo indica Ceniceros, y en último término, si la indemnización se logra hacer efectiva, se aplica al patrimonio del ofendido". Ibid. pp. 123 y 113.

to de daño, entre otros. La situación se agrava y amplifica, con motivo del tránsito de vehículos se daña la propiedad de otro conductor o algún bien mueble o inmueble y para sancionarlo el Ministerio Público recurre al artículo 399 y al 62, entre otros, artículos que nos hablan de sancionar por petición el daño en propiedad ajena. Ante esa situación es necesario reformar el artículo 399, sustancialmente en su envoltura jurídica como lo es el daño en propiedad ajena, dados sus efectos en la regulación de la cosa propia.

Los delitos regulados en el título vigésimo segundo del Código Penal, según el artículo 399 bis, poseen un cuadro de procedibilidad que se inicia con la querrela del ofendido e inicia también el procedimiento penal. En particular el delito de daño en propiedad ajena para su persecución requiere la petición de la parte ofendida, sin embargo, ya iniciada aquélla el juez podrá prescindir de la acción penal cuando el sujeto activo haya reparado los daños y perjuicios causados al sujeto pasivo. En el contexto del daño en propiedad ajena con motivo del tránsito de vehículos, habría que limar su componente de propiedad ajena, pues ello da lugar a que el ofensor, si así lo desea, pueda entablar la querrela, lo que es a todas luces injusto.

c) DEL CAPITULO "ACCIDENTES DE TRANSITO" DEL REGLAMENTO DE -  
TRANSITO DE VEHICULOS DEL DISTRITO FEDERAL Y PROPUESTA DE  
REGLAMENTACION.

Si nos remitimos al capítulo X denominado de los accidentes de tránsito, del Reglamento de Tránsito de 1976, observamos que se forma en términos generales de tres elementos sustanciales: diligencias de conductores y peatones implicados en el accidente; negociación particular entre implicados para discernir sus diferencias en cuanto al daño o de los implicados ante el juez calificador o el Ministerio Público, y diligencias finales. Mientras en el primer punto se señala que el conductor o peatón implicados en el accidente deben permanecer en el lugar de los hechos, para facilitar la ayuda a lesionados, tomar medidas de señalamiento preventivo y encausamiento de la circulación, cooperar con el representante de la autoridad para proporcionar información del accidente. Por el lado de la reparación del daño, se podrá dar la negociación entre los implicados, si no serán representados ante el juez calificador para que se concilie, si ello no resultase, se tramitará el caso al Ministerio Público; en cuanto a las diligencias finales, tenemos que cuando en el accidente hayan participado vehículos o bienes propiedad de la nación, los implicados deben dar aviso a las -

autoridades, cuando haya bienes sin custodia el peatón o el conductor deben enterar del accidente al propietario y retirar los residuos de combustible de la vía pública.

Si por otro lado analizamos el mismo capítulo X pero en el nuevo Reglamento de Tránsito, publicado en el Diario Oficial de la Federación en agosto de 1989 y puesto en vigor en octubre del mismo año, detectamos que la estructura del capítulo X es la misma pese al distinto orden del numeral de los artículos, el único cambio que se da es la introducción de un párrafo en el artículo 132, en donde se establece que "si los conductores o peatones implicados en el accidente no resultan con lesiones que requieran intervención inmediata" (8), deberán permanecer en el lugar del accidente, "no resultan con lesiones", es un elemento que no aparece en el Reglamento de 1976. De hecho notamos en ese capítulo X que no hay cambios sustanciales de reglamento a reglamento, lo que denota que el planteamiento de alguna propuesta para tal capítulo, deberá venir del lado del hilo conductor que representa el concepto de propiedad ajena, que en el punto de arreglo particular en-----

(8) "ART. 132.- Los conductores de vehículos y los peatones implicados en un accidente de tránsito en el que resulten personas lesionadas o fallecidas, si no resultan ellos mismos con lesiones que requieran intervención inmediata, deberán proceder en la forma siguiente: I.- Permanecer en el lugar del accidente..." Vid. NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. ALCO, México, 1990, p. 31.

tre implicados, ante el juez calificador, Ministerio Público se expresa. Hilo conductor que como vimos parte del artículo 399 sigue en el 399 bis, se traslada al artículo 62 y luego al 198 del Reglamento de Tránsito de 1976 y, finalmente, al 133 del Reglamento de Tránsito actualmente en vigor. En sentido ello nos demuestra que el problema no se encuentra en las diligencias iniciales, ni finales sino en el tratamiento que se hace de la propiedad ajena para efectos de conciliación entre implicados ante el juez o Ministerio Público. Por ello la propuesta de reforma debe darse en la conceptualización del daño y sus efectos en la cosa ajena propia y el perjuicio a terceros, para ello se requiere de un proceso legislativo intenso y dinámico que involucre entre otros artículos al 399, 399 bis, 62 del Código Penal y al artículo 133 del Nuevo Reglamento de Tránsito, donde el objeto del daño sea precisado con nitidez y el tratamiento general y particular en los artículos citados, en que los efectos del daño sean explicitados en cada uno de ellos.

- d) PROPUESTA DE INSTRUCTIVO DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE VEHICULOS, DE LA PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.

La estructura del instructivo expresa dos elementos de daño en propiedad ajena, clasificados en el rubro de diver-

Los cuatro componentes referidos al daño en propiedad ajena - por tránsito de vehículos terrestres y en particular al ámbito del vehículo distinto a otro vehículo y a un bien mueble e inmueble, como lo es roturas de postes, interrupción de servicios de gas o energía eléctrica, destrucción o deterioro de un puente, calzada y ataques a las vías de comunicación, el daño en propiedad ajena relacionado con daño físico a las personas, es el otro punto relevante del instructivo. Como podemos observar, la estructura actual del instructivo y en concreto de su parte del fuero común, se conforma de un elemento general y diverso, de un punto particular, sobre todo relacionado con el daño a servicios públicos y vías generales de comunicación y de una clasificación final del daño físico. En ese sentido creemos que la estructura del instructivo de una u otra manera abarca los distintos tipos en que se expresa el delito que estudiamos y donde más bien por el lado de definir de mejor manera el daño, tendría que venir la propuesta, sin embargo, este instructivo de carácter puramente procedimental, como ya fue manifestado, en ocasiones se ve globalmente modificado por circulares que desconciertan temporalmente a los agentes del Ministerio Público, es así que la verdadera propuesta se marca en cuanto a su temporalidad que debe ser semestral o anual y, además, en cuanto a la obligatoriedad a su estudio para el personal de la agencia investigadora. Es

también de mencionar que estos criterios en los que se debe basar el agente investigador son acertados y en ningún momento son contrarios a las disposiciones legales tales como nuestro Código Penal vigente y Reglamento de Tránsito. No obstante, existe descontento de las personas que lo aplican, en virtud de los constantes cambios y modificaciones que sufre por las multitudes circulares expedidas por la propia institución.

Cabe mencionar que dicho instructivo contiene además de lo referente a nuestro tema de tesis, indicaciones de procedimiento de todos los demás delitos, sin embargo, por experiencia personal en la agencia investigadora, el hecho de la alta incidencia en este delito y la continua iniciación de delitos de esta índole, es que los titulares de la agencia investigadora toman las disposiciones de este instructivo a profundidad y lo participan a sus colaboradores.

CAPITULO V

ANALISIS DE LA AVERIGUACION PREVIA DE UN DELITO  
DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR TRANSITO DE  
VEHICULOS.

SUMARIO: a) DE LA REMISION DE LOS CONDUCTORES A LA AGENCIA -  
DEL MINISTERIO PUBLICO. DE LA DECLARACION DEL RE-  
MITENTE. b) DE LA DECLARACION DEL CONDUCTOR. DEL  
DERECHO PREVISTO EN EL ARTICULO 134 BIS DEL CODI-  
GO DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL DISTRITO FE-  
DERAL. EL PROBLEMA DE LOS MENORES CONDUCTORES. c)  
DE LOS SISTEMAS DE PERITAJE EN MATERIA DE TRANSI-  
TO DE VEHICULOS. d) CONSIGNACION ANTE EL ORGANO -  
JURISDICCIONAL.

"Lejos de constituir el Ministerio Público un Leviathán abominable, en la lucha contemporánea por el derecho y por la justicia social, es el Argos de la mitología moderna, institución irreversible dentro de su proclividad para llenar una omisión insoslayable, que sólo requiere de apoyos y reafirmaciones dentro del Estado de Derecho y de asistencia social".

JUVENTINO CASTRO.

a) DE LA REMISION DE LOS CONDUCTORES A LA AGENCIA DEL MINISTERIO PUBLICO. DE LA DECLARACION DEL REMITENTE.

La remisión de implicados en un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos a la agencia del Ministerio Público, se da cuando los implicados no llegan a un acuerdo en cuanto al grado de culpabilidad de cada quien. Desde luego que lo diverso de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos genera efectos distintos que condicionan la remisión de implicados al Ministerio Público. Por lo regular, cuando se da nuestro delito en el que la figura jurídica de acumulación de delitos no aparece, en el que sólo participan particulares y el daño no sea de gran envergadura, como el propio y actual Reglamento de Tránsito lo señala, se da opción de que los particulares inmiscuidos en el daño negocien un arreglo entre ellos. Se dan casos en los que el grado del daño puede ser colectivo y de grandes proporciones y aún así llegar a un arreglo entre los implicados sin necesidad si quiera de recurrir al juez calificador y desde luego menos al Ministerio Público. Independientemente de las diligencias iniciales de policía preventiva dado un delito como el que estudiamos, la remisión de implicados se mueve en función del lugar que ocupe el daño en propiedad ajena provocado, en la estructura global de éste, expresado en el instructivo, si al -

mismo lo tomamos como referencia de clasificación, notamos la aparición de un delito diverso, donde entra el daño a servicios públicos, y el específico donde se da el daño de tipo físico a las personas, la negociación entre los implicados, su presencia ante el juez calificador, ante el Ministerio Público y, finalmente, ante el órgano jurisdiccional, depende del tipo de daño, de sus consecuencias y de la acumulación de delitos, remisión que requiere de una parte de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, cuyo contenido consta de una puesta a disposición del o los implicados ante el Ministerio Público, explicando de manera muy general las características de la comisión con su correspondiente croquis.

La presencia del o los implicados ante el Ministerio Público, en calidad de remitidos, se rige constitucionalmente por un tiempo de veinticuatro horas, desde el momento de su llegada en la cual rinden su versión de los hechos, donde también se les aplica un examen para detectar un posible grado de alcoholismo ya descrito en el capítulo I de esta tesis y que al darse positivo el arresto aumenta a treinta y seis horas. A partir de ahí, dependiendo del grado del daño, por lo general se inicia el procedimiento penal con su elemento persecutorio. Ello es en el caso de que el o los implicados hayan sido remitidos al momento inmediatamente después de delicto, en el caso de que su remisión sea producto de una deten-

ción por querrela, a raíz de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, el Ministerio Público en un periodo de setenta y dos horas deberá encontrar la validez o no de la querrela entablada y desahogarla.

- b) DE LA DECLARACION DEL CONDUCTOR. DEL DERECHO PREVISTO EN EL ARTICULO 134 BIS DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL DISTRITO FEDERAL. EL PROBLEMA DE LOS MENORES CONDUCTORES.

En el caso que el conductor o conductores implicados en un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos terrestres, sean remitidos y puestos a disposición del Ministerio Público, dado que ni vía arreglo particular ni ante el juzgado calificador pudieron derimir sus diferencias en cuanto al daño, o que el o los implicados queden detenidos por el agente de protección y vialidad y remitidos directamente del lugar de los hechos al Ministerio Público o que vía querrela (1) del ofendido o su representante se detenga al presunto culpable o aun sin detención se levanta el acta de averiguación previa iniciándose ésta. Ante ello según sea el

-----  
(1) "La querrela tal y como la entiende nuestro legislador, es decir, como el acto mediante el cual el ofendido pone en conocimiento de la autoridad competente la comisión del delito de que ha sido víctima y pide que sea debidamente sancionado, en realidad no es más que una simple denuncia". Apud. GARDUNO, Jorge. Op. cit. p. 54.

daño causado por el delito, se da la declaración del querellante, la declaración del remitente y, finalmente, la declaración del conductor, los implicados en el delito, como acusados o detenidos. La declaración del conductor a diferencia de la del denunciante y de la del testigo, no conlleva advertencia penal alguna, es decir, no protesta de decir la verdad sino sólo se le hace la exhortación a que la diga. En su declaración el conductor explicará el delito en estudio.

Todo aprehendido o detenido deberá ser puesto a disposición del tribunal respectivo e informarle el derecho que tiene de nombrar un defensor, así reza el artículo 134 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal. Darle a conocer a todo aprehendido los derechos y beneficios a que puede acogerse durante la práctica de la averiguación previa, es un punto que junto con el derecho de solicitar su libertad mediante arraigo domiciliario, garantizado bajo caución suficiente (2), denota para el delito que nos ocupa, dada su característica culposa, un mecanismo flexible, junto con la acción conciliatoria del Ministerio Público, entre ofensor y ofendido suaviza el delito, antes de llegar a la actividad consignatoria o acción penal, lo que para algunos es anti-constitucional en la medida en que se llega a la conclusión

-----  
(2) V. supra.

que la avenencia entre los sujetos activo y pasivo del delito veda el ejercicio de la acción penal (3), es decir, rompe con el molde tradicional de la acción penal manifestando que el Ministerio Público, no sólo es un órgano persecutorio, sino también es un órgano que cuando es posible pugna por lograr que no se castigue al inocente, aunque tampoco puede jugar el papel de juez, ya que ello le corresponde al órgano jurisdiccional, en ese sentido la acción penal pierde su poder jurídico, pues "la acción penal es, en efecto, el poder jurídico de provocar la actividad jurisdiccional con el objeto de obtener del órgano de ésta, una decisión que actualice la punibilidad formulada en la norma, definición que lleva insita la subordinación del órgano persecutorio al jurisdiccional. La acción penal es acto procesal de iniciativa, el cual no es apto, procesalmente hablando, para definir formalmente si una conducta, activa u omisiva, es constitutiva de delito" (4). Aquí la impugnación a la retractabilidad del Ministerio Público en el caso de la acción penal incrementa las disfunciones del mismo, en cuanto que viola el principio de la irrevocabilidad, por ello requiere de un proceso ejecutivo de reafirmación.

Al contrario del conductor mayor de 18 años, el menor de

-----  
(3) ARILLA BAS, Fernando. Op. cit. p. 60.

(4) *Ibid.* p. 61.

esa edad ante su participación en un delito como el que estudiamos, no podrá ser remitido, en estricto sentido, al Ministerio Público, aunque el menor, si después de la averiguación previa en la que quedó demostrada su participación en el delito, será remitido al Consejo Tutelar para Menores (5), habiendo acreditado su edad. Al presentar al menor ante el Consejo Instructor del Consejo Tutelar y al evaluar las causas de su ingreso, se decidirá cuál es su destino, si queda bajo libertad incondicional, se entrega a quienes ejerzan sobre él la patria potestad, o queda en el Consejo Tutelar para continuar con el procedimiento, dependiendo del resultado, se le dará su libertad o quedará internado para su rehabilitación.

El análisis de la personalidad del menor implicado en un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, se realiza en base a estudios médicos, psicológicos, pedagógicos y sociales. Desde luego en esta etapa no participa el Ministerio Público ni el órgano jurisdiccional, pues no es un juicio donde se intente dejar comprobado el cuerpo del delito y la probable responsabilidad, ya que el delito en sí mismo, en estricto sentido no existe al no ser imputable el menor, -

-----  
(5) "ART. 1.- El consejo Tutelar para Menores tiene por objeto promover la readaptación social de los menores de dieciocho años en los casos a que se refiere el artículo siguiente, mediante el estudio de la personalidad, la aplicación de medidas correctivas y de protección y la vigilancia del tratamiento" CODIGO PENAL. Edic. cit. p. 161.

pues la minoría de edad es causa de inimputabilidad, es decir, no existe sanción, multa o arresto. Para ello se parte del supuesto que la conducta expresada por el menor no es delictiva, sino una conducta desviada debido a la falta de capacidad para resolver sobre sus actos y es por el resultado de los estudios de personalidad que se decide el tiempo en que el menor quedará bajo la tutela y protección del Consejo Tutelar para Menores Infractores (6) y en cuanto se crea conveniente de que el menor se incorpore a la sociedad, recuperará su libertad.

De facto el menor infractor no goza de ninguna garantía, ni constitucional ni procedimental para demostrar el grado de conducta desviada, ya que no se puede hablar de responsabilidad penal y todo quedará a juicio del Consejo Tutelar para Menores Infractores.

Por otro lado, ante el alarmante crecimiento de menores infractores, hay propuestas de que la mayoría de edad se cumpla a los 16 años, con el objeto de que se incorpore a los delincuentes juveniles al procedimiento seguido por el Ministerio Público y el órgano jurisdiccional, gozando así de las garantías constitucionales y procedimentales, ejercitando su de-

-----  
(6) "Con los órganos jurisdiccionales stricto sensu, coexisten órganos parajurisdiccionales, impropriamente jurisdiccionales. Son estos órganos el Jurado Popular y los consejos tutelares para menores". ARILLA BAS, Fernando. Op. cit. p.154.

recho a la defensa y gozando de la libertad caucional del Ministerio Público durante la averiguación previa, o libertad preparatoria en el órgano jurisdiccional. Así el ofendido tendría la oportunidad sobre todo que su daño sea reparado, que en la mayoría de las infracciones de menores no se lleva a cabo. Aunque de hecho en el Ministerio Público se dan los casos en que el menor infractor hace uso de la coadyuvancia a través de su expresión hablada, resolviendo su caso sin necesidad de que el Consejo Tutelar participe, ya que la coadyuvancia no constituye el ejercicio de una acción y por ello no se sujeta a las reglas propias del juicio.

c) DE LOS SISTEMAS DE PERITAJE EN MATERIA DE TRANSITO DE VEHICULOS.

En el inciso a), al iniciarse la averiguación previa, de facto se da el levantamiento del acta de inspección ocular, - donde se expresan todos los detalles y partes producto del rodamiento social del vehículo terrestre que posteriormente nutren los sistemas de peritaje en materia de tránsito de vehículos terrestres. Tal inspección ocular la debe efectuar el agente del Ministerio Público, auxiliado por un médico forense, un técnico en criminalística y un experto en planimetría, y debe efectuarse lo más pronto posible y lo más cercano al momento del hecho, pues si bien es cierto que algunas eviden-

cias perduran durante mucho tiempo, otras pueden desaparecer o confundirse en un lapso de horas (7). Dicha inspección ocular contiene elementos como los señalados en el párrafo de las circunstancias causales del daño en propiedad ajena como condiciones meteorológicas, la luminosidad, la visibilidad, la topografía del terreno, el tipo de pavimento, forma de las esquinas, pendiente de la calle, accidentes y obstáculos del terreno, la señalización, ciclaje de los semáforos, circulación de las calles, condiciones del tránsito, localización de huellas e indicios, inspección de mecánica del o los automóviles participantes en el delito, estado de los neumáticos, estado de los frenos y de la dirección, si el conductor posee licencia de manejo, si venía bajo la influencia de productos tóxicos, dirección de circulación del vehículo(s), la velocidad a que circulaba. Tales puntos que de hecho están presentes en el rodamiento social del automóvil y, por ello, influyen con mayor o menor grado cada uno de ellos en el delito objeto de nuestro estudio, son técnicamente evaluados en el proceso de la averiguación previa y en concreto expresados en el llamado dictamen en materia de tránsito de vehículos de motor, que le es entregado al agente del Ministerio Público, el cual es tomado en cuenta de manera sustan-

-----  
(7) FLORES CERVANTES, Cutberto. Op. cit. p. 47.

cial junto con otros parámetros, para emitir la consignación de los detenidos —y no habiendo detenidos también— o la llamada acción penal en contra de los responsables del delito. El dictamen hecho por los peritos consiste en un razonamiento silogístico, es decir, hacen uso del silogismo aristotélico, entendiéndolo éste como un argumento que se forma de tres partes: premisa mayor, premisa menor y conclusión, en donde la mayor es la técnica pericial, la menor es el hecho al que se aplica la técnica y la conclusión, que se deriva de los datos, donde se intenta encontrar la verdad buscada. De hecho, el silogismo a través del tiempo filosóficamente ha sido muy criticado en tanto que es muy mecánico, pero que para efectos de un delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos se convierte en un asidero importante, aunque para algunos contenga muchas fallas. De facto el Ministerio Público usa el dictamen de los peritos para encontrar o no el cuerpo del delito y la probable responsabilidad (8), en que el cuerpo del delito debe coincidir con el delito mismo, previsto por el legislador en la ley penal —Código Penal u otros cuerpos legislativos— y ello sólo lo puede lograr el

(8) "El cuerpo del delito está constituido por la existencia material, la realidad misma del delito".

"La obligación que tiene un individuo a quien es imputable un hecho y de responder del mismo por haber actuado con culpabilidad y no existir causa legal que justifique su proceder o lo libere de la sanción". GARDUÑO, Jorge. Op. cit. pp. 44 y 46.

Ministerio Público de manera indirecta a través de testigos, declaraciones de implicados y los sistemas de peritaje e infiriendo de algún elemento presente del delito. Ante tal situación, al agotarse las diligencias de investigación de la averiguación previa, si el cuerpo del delito quedó acreditado junto con la probable responsabilidad, de facto, el Ministerio Público ejercitará la acción penal, entendiéndola como la consignación del o los implicados, o de que la acusación está fundada y se turne al o los implicados al fuero correspondiente u órgano jurisdiccional, para continuar con el procedimiento penal. En el caso que no se encuentre en los implicados el cuerpo del delito y la probable responsabilidad, o sólo ésta última puede agotarse la averiguación archivándola. En el caso en que no se agote la averiguación pero que las dificultades materiales impidan continuar con la averiguación, el Ministerio Público puede optar por la resolución de reserva. "La otra situación en que procedería acordar la reserva de la averiguación previa es cuando comprobado el cuerpo del delito y habiéndose diligenciado cada una de las actuaciones que indica el procedimiento, no haya sido posible hasta el momento señalar a persona alguna como probable responsable.

"El mandar a la reserva la averiguación previa en modo alguno significa que la averiguación previa haya concluido o

que no puedan llevarse a cabo más diligencias, puesto que en el caso de obtener nuevos elementos el Ministerio Público investigador y, no habiendo prescrito la acción penal, está obligado a realizar nuevas diligencias, ya que dicha resolución de reserva no tiene carácter de definitividad y constituye una causa de interrupción de las prescripciones de la acción penal, por lo que siempre queda la posibilidad, al practicar nuevas diligencias investigatorias, de ejercitarse la acción penal" (9).

c) CONSIGNACION ANTE EL ORGANISMO JURISDICCIONAL.

Al darse la consignación del o los detenidos ante el organismo jurisdiccional, el Ministerio Público lo hace al mandar las actuaciones de averiguación previa a través del llamado pliego de consignación, en donde se señala que el ejercicio de la acción penal resulta procedente y se presenta como presunto responsable del delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, sancionado por los artículos en cuestión del Código Penal para el Distrito Federal y dadas las diligencias de la averiguación previa y el dictamen de los peritos en materia de tránsito de vehículos de motor, se despren-

-----  
(9) *Ibid.* p. 82.

de que la presunta responsabilidad ha quedado demostrada, según lo dispuesto en los artículos 16 y 21 constitucionales y dadas las facultades que le confieren los artículos 19., 257 fracción I y 650 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, ejercita la acción penal, por ello quedan a su disposición en el reclusorio preventivo correspondiente tal o tales detenidos, dándose el auto de radicación con detenido por parte del órgano jurisdiccional, así el Ministerio Público en este momento sigue participando en el procedimiento penal, pero sólo como parte, careciendo de facultades de investigación.

## CONCLUSIONES.

PRIMERA.- El delito de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es un ilícito de los que más se cometen en la Ciudad de México, por lo que cualquier esfuerzo del legislador nunca será suficiente, para su mejor tratamiento jurídico.

SEGUNDA.- El daño por tránsito de vehículos es considerado como delito imprudencial, lo que permite que un conductor que ha participado en un accidente automovilístico, recobre la libertad casi inmediatamente, sin sufrir las vejaciones y maltratos que se viven en los centros de detención para delincuentes del orden común.

TERCERA.- El daño en propiedad ajena, valga la redundancia, protege como bien jurídico tutelado a la propiedad y se clasifica según el Código Penal, como un delito en contra de las personas en su patrimonio, lo cual es correcto, ya que el ilícito consiste en un menoscabo del patrimonio y el ofendido es el propietario o persona que sufre dicho deterioro.

CUARTA.- Asimismo, el daño en propiedad ajena es un delito de lesión, instantáneo con efectos permanentes, culposo y unisubjetivo, según la doctrina, lo que ayuda a su correcto tratamiento en las agencias del Ministerio Público, aplicando esta clasificación a los diferentes casos concretos.

QUINTA.- El daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, no acepta la tentativa ni la participación, pues - al ser un delito imprudencial, no pueden ejecutarse, consecuentemente, actos dirigidos a su consumación, así como tampoco puede darse el acuerdo de voluntades para su ejecución.

SEXTA.- En cambio, sí es posible que el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos se presente cometido en concurso con otros delitos, siendo éstos los más comunes: le siones, homicidios y ataque a las vías de comunicación.

SEPTIMA.- El daño en propiedad ajena por tránsito de ve hículos es un delito de querrela necesaria como requisito de procedibilidad, lo que le da opción al ofendido de retirar - su acusación o a no presentarla si es posible conciliar los intereses de quienes han participado en un accidente de trán sito.

OCTAVA.- El daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos es del orden común y en ocasiones es federal, como por ejemplo, cuando el vehículo con que se causó el daño, - pertenece a la Federación, ya que los delitos cometidos por los servidores públicos en servicio (en este caso el conductor), se consideran federales.

NOVENA.- Las investigaciones derivadas del acta de inspección y de los demás apoyos proporcionados por los diferen

tes peritos que participan en los hechos de tránsito, son de importancia fundamental para la integración de la averiguación correspondiente y la determinación de la responsabilidad de los que hayan participado en los hechos investigados.

DECIMA.- El Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal requiere una revisión y actualización constante, pues las condiciones que se presentan en la realidad, son muy cambianas y variables, lo que hace que no pueda dejarse de analizar sin riesgo de estancarse y ser rebasado por la realidad.

DECIMO PRIMERA.- Al respecto, la legislación sobre el daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, ha sido rebasada por las situaciones y necesidades sociales, pues el gran avance de la industria productora de vehículos de motor y el éxito que estos productos ha significado económicamente, ha provocado una multiplicación muy grande de este delito.

DECIMO SEGUNDA.- Por lo anteriormente citado, se han incrementado las propuestas dirigidas hacia la creación de una legislación profunda que sancione correstamente este delito y que además, reafirmen el aspecto indagatorio y persecutorio de los hechos de tránsito a fin de lograr un auténtico equilibrio justo entre la necesidad del transporte y la seguridad del ciudadano.

DECIMO TERCERA.- Un procedimiento dinámico de relegislación es recomendable, en el que deberán considerarse los aspectos referentes a la prevención de accidentes y la reparación del daño para el sujeto pasivo, ya que actualmente éste solamente ve su derecho seguro en base a la buena fe del sujeto activo o a la presión que la querrela le permite ofrecer.

DECIMO CUARTA.- Es conveniente insistir en que el sujeto activo y el pasivo del daño por tránsito de vehículos alcanzan un equilibrio justo entre daño causado y reparación obtenida, se habrá avanzado de manera importante y definitiva - en la materia que nos ocupa.

## BIBLIOGRAFIA .

APENDICE. RECOPIACION DEL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION. Jurisprudencia con Resoluciones en Materia Penal - 1917-1990.

ARILLA BAS, Fernando. El Procedimiento Penal en México. Ed. Kratos. México, 1988.

BRINGAS, Salvador. Reglamento de Policía Preventiva. México, 1989.

CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl y CARRANCA Y RIVAS, Raúl. Código Penal Anotado. Ed. Porrúa. México.

CASTRO, Juventino. El Ministerio Público en México. Ed. Porrúa, Séptima edición. México, 1990.

CASTELLANOS, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1987.

CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. Porrúa. México, 1985.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. Porrúa. México, 1990.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. Teocalli. México, 1986.

DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa. México, 1973.

GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1985.

GARCIA, Eduardo. Introducción a la Lógica Jurídica. Ed. Colofón, segunda edición. México, 1989.

GARCIA RAMIREZ, Sergio y ADATO DE IBARRA, Victoria. Prontuario de Proceso Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1982.

GARDUÑO, Jorge. El Ministerio Público en la Investigación de Delitos. Ed. Limusa. México, 1988.

GALLART, Tomás. Delitos de Tránsito. Ed. Pac. México, - 1986.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA. Estadísticas Históricas de México. Secretaría de Programación y Presupuesto, primera reimpresión, segundo tomo. México 1987.

JIMENEZ HUERTA, Mariano. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1986.

MARQUEZ PIÑERO, Rafael. Derecho Penal. Parte General. - Ed. Trillas. México, 1986.

MICHELI, Jordi. El Nuevo Modelo de las Relaciones Capital-Trabajo en la Industria Automotriz en México. Revista Brecha. Ed. Teoría y Política. México, 1987.

NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL. - Ed. ALCO. México, 1990.

OSORIO Y NIETO, César Augusto. Síntesis de Derecho Penal. Parte General. Ed. Trillas. México, 1984.

ORTE PETIT CANDAUDAP, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1990.

PAVON VASCONCELOS, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1978.

REGLAMENTO DE POLICIA Y TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL. Ed. Porrúa. México, 1986.

ROUSSEAU, Jacques. El Contrato Social. Ed. Sarpe. México, 1983.

SALAZAR BUENO, Feliciano. La Economía Mexicana y la Crisis Mundial de 1927-1933. Tesis Profesional. Facultad de Economía. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1978.

VENTURA SILVA, Sabino. Derecho Romano. Ed. Porrúa. México, 1982.

VILLALOBOS, Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1983.