

00721
902



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

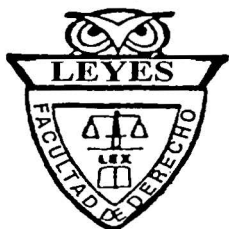
FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO PENAL

**EL NO EJERCICIO DE LA ACCION PENAL
EN EL DELITO DE ATAQUE A LAS VIAS
DE COMUNICACION**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

RAYMUNDO TORRES RIVERA



ASESOR: DR. MIGUEL ANGEL RUIZ SANCHEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA

2003

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO PENAL
OFICIO INTERNO FDER/36/SP/01/03
ASUNTO: APROBACION DE TESIS

DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACION
ESCOLAR DE LA U.N.A.M.
P R E S E N T E.

El alumno TORRES RIVERA RAYMUNDO, ha elaborado en este Seminario a mi cargo y bajo la dirección del DR. MIGUEL ANGEL RUIZ SANCHEZ, la tesis profesional intitulada "EL NO EJERCICIO DE LA ACCION PENAL EN EL DELITO DE ATAQUE A LAS VIAS DE COMUNICACION", que presentará como trabajo recepcional para obtener el título de Licenciado en Derecho.

El profesor DR. MIGUEL ANGEL RUIZ SANCHEZ, en su calidad de asesor, nos comunica que el trabajo ha sido concluido satisfactoriamente, que reúne los requisitos reglamentarios y académicos, y que lo aprueba para su presentación en examen profesional.

Por lo anterior, comunico a usted que la tesis "EL NO EJERCICIO DE LA ACCION PENAL EN EL DELITO DE ATAQUE A LAS VIAS DE COMUNICACION" puede imprimirse, para ser sometida a la consideración del H. Jurado que ha de examinar al alumno TORRES RIVERA RAYMUNDO.

En la sesión del día 3 de febrero de 1998, el Consejo de Directores de Seminario acordó incluir en el oficio de aprobación la siguiente leyenda:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad"

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
Cd. Universitaria, D. F., 31 de enero 2003

DR. LUIS FERNANDEZ DOBLADO.
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO PENAL

LFD/igp.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

zo a la Direccion General de Biblioteca.
 M a difundir en formato electrónico e impresu
 nterrito de mi trabajo recepción
 NOM: [Signature]
 FECHA: 21 de Mayo 2003
 FIRMA: [Signature]

A mis padres: Don Max y Doña Oli

Primero por haberme dado la vida y mi eterno agradecimiento por haberme conducido por el camino del bien, debo decirles que en este trabajo no alcanzarían las hojas para enaltecerlos con tantos elogios.

Gracias.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

*A la Universidad Nacional Autónoma de México,
A mi grandiosa Facultad de Derecho, por haberme dado tanto, entre otras, mi
formación profesional.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

*A todas y cada uno de mis maestros de la Facultad de Derecho, quienes incondicionalmente con su sabiduría dedicaron su valioso tiempo en mi formación profesional.
Gracias.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

*A mis hermanos:
Fili, Alfredo, Angela, Ciru, Coty y Daysi,
Gracias por ser mis hermanos.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

*A mi asesor de tesis,
Todo mi agradecimiento al Doctor Miguel Ángel Ruiz Sánchez, quien sin ningún interés
y sin escatimar su tiempo, siempre estuvo al pendiente y al pie de la letra desde el inicio
hasta la culminación de este trabajo.
Gracias.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A Maria Isabel:

Mi infinito agradecimiento por haberme llevado de la mano a los lugares destinados a mi formación profesional, debo decir que con su inteligencia y su invaluable colaboración, fue parte importante indiscutiblemente para la conclusión de este trabajo.

*Y también por haberme dado a dos hermosas hijas, Diana Marisol y Ximena Karina, a quienes quiero entrañablemente y pido a Dios que las llene de bendiciones.
Gracias.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A mis suegros: Doña Enriqueta y Don Emigdio.

*A mis cuñadas: Norma, Julia Eva, Maria del Refugio y Lucia.
Gracias por su apoyo.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INDICE

Introducción I

Capítulo 1. Antecedentes del Delito de Ataques a las Vías de Comunicación en el Derecho Penal Mexicano I

1.1. Código Penal de 1871 1

1.2. Código Penal de 1929 4

1.3. Código Penal de 1931 8

 1.3.1. Artículo 171 10

1.4. Código Penal de 1950 11

 1.4.1. Reformas al artículo 171 11

1.5. Código Penal de 1991 12

1.6. Reglamento de Transito del Distrito Federal 15

 1.6.1. Artículo 65 17

 1.6.2. Artículo 66 18

 1.6.3. Artículo 67 20

 1.6.4. Artículo 68 20

 1.6.5. Artículo 69 20

 1.6.6. Artículo 70 21

Capítulo 2. Marco Conceptual 23

2. Marco Conceptual 23

 2.1. El delito 23

 2.1.1. El dolo y definición de doloso 37

 2.1.2. La culpa y la definición de culposo 40

 2.2. Ataques a las vías de comunicación 42

 2.3. Peligrosidad 47

 2.3.1. Peligrosidad mínima 49

 2.3.2. Peligrosidad media 51

 2.3.3. Peligrosidad alta 52

 2.4. Sanciones 53

 2.4.1. La punibilidad 53

 2.4.2. La punición 54

 2.4.3. La pena 57

 2.5. Vehículo automotor 61

 2.5.1. Vehículo de transporte particular 62

 2.5.2. Vehículo de transporte de servicio público 63

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Capítulo 3. Elementos Constitutivos del Cuerpo del Delito.....66

- 3. Elementos Constitutivos del Cuerpo del Delito..... 66
 - 3.1. Normativos..... 66
 - 3.1.1. Conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas68
 - 3.1.2 Cometer una infracción a los reglamentos de transito y circulación 75
 - 3.2. Objetivos..... 76
 - 3.2.1. La conducta..... 76
 - 3.2.2. El nexa causal..... 78
 - 3.2.3. El resultado..... 79
 - 3.3. Subjetivos.....80
 - 3.3.1. El dolo..... 80
 - 3.3.2. Dolo directo..... 81
 - 3.3.3. Dolo eventual.....81

Capítulo 4 Idoneidad de la Calificación Administrativa Realizada por el Juez Cívico.....85

- 4. Idoneidad de la calificación administrativa realizada por el Juez Cívico.....85
 - 4.1. Análisis lógico jurídico de la circular CJC/004/99, del 6 de mayo de 1999 emitida por la Dirección de Justicia Cívica del Gobierno del Distrito Federal..... 85
 - 4.2. Proceder del Juez Cívico..... 87
 - 4.2.1. Calificación de la infracción administrativa..... 89

Capítulo 5 Propuesta de Reformas Legales 94

- 5. Propuesta de reformas legales..... 94
 - 5.1. Reformas al artículo 171 fracción II del código penal para el Distrito Federal..... 94
 - 5.2. Derogación de la circular CJC/004/99..... 99
 - 5.3. Comentarios al nuevo código penal para el Distrito Federal..... 102

Conclusiones.....106

Bibliografía111

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCION

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**PAGINACION
DISCONTINUA**

INTRODUCCION

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La importancia del tema del no ejercicio de la acción en el delito de ataques a las vías de comunicación requiere, desde nuestro punto de vista, de un enfoque tanto en el ámbito jurídico como en el social, en razón de que al no ser sancionado penalmente, quedan desprotegidos los ciudadanos que tienen derecho al libre tránsito, llámense conductores o peatones.

En virtud de que al encontrarse los conductores circulando en estado de ebriedad tripulando vehículos automotores, sin que tengan el debido cuidado para conducir y no acaten las disposiciones generales del Reglamento de Tránsito o Código Penal, cometen conductas delictivas dañando a terceras personas en su integridad física o en sus bienes.

En este trabajo se hace una revisión histórica de la falta de cambios y adecuación de delito previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal, que hasta el inicio de la presente investigación, no había sido reformado desde 1931.

La necesidad de revisar ese artículo, se fundamenta en los cambios esenciales que ha presentado la Ciudad de México, dado el incremento de la población, vialidades y padrón vehicular, al desarrollo de los avances técnicos de los vehículos de motor y al aumento sustancial de la ingesta de alcohol entre la población.

La comisión de la infracción al Reglamento de Tránsito y Circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio, como segundo elemento constitutivo de la descripción típica que establece la

normal penal prevista en la fracción II del artículo 171 del citado ordenamiento, debe ser modificada, porque se contrapone con la esencia y fin del bien jurídico que se pretende tutelar, pues la voluntad del legislador fue proteger el grado de peligro que representa para la sociedad conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas encervantes.

La punibilidad mínima y máxima que establece la fracción II del artículo citado no es congruente con el grado de evolución que han presentado los diversos factores que intervienen en la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación, lo que han dado como resultado que se acentúe la peligrosidad.

En este trabajo se analiza la pertinencia de proponer la suspensión y pérdida del derecho de usar licencia de conducir que sanciona la fracción II del artículo 175 del Código sustantivo, toda vez que al no encontrarse determinada en cuanto a su alcance, se impide que el órgano jurisdiccional aplique justamente la ley al caso concreto, al momento de la individualización de la pena.

Uno de los puntos torales de este trabajo es el análisis de la circular CJC/004/99 emitida por la Dirección de Justicia Cívica del Gobierno del Distrito Federal, que restringe al juez cívico la facultad de calificar infracciones de tránsito derivadas de un probable ilícito penal, para integrar las averiguaciones previas correspondientes a la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación obstaculiza la tarea del agente del ministerio público, debido a que se trata del único delito en el cual se le pedía la colaboración del juez cívico, de manera que quedara bien integrada la propuesta del ejercicio de la acción penal.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El presente trabajo fue dividido en cinco capítulos. En el primero se revisan los antecedentes del Delito de Ataques a las Vías de Comunicación en las diferentes legislaciones.

En el segundo capítulo se hace una revisión del marco teórico-conceptual que aborda el delito de ataques a las vías de comunicación. En el tercer apartado se analiza a detalle el cuerpo del delito que es motivo de análisis central.

En el cuarto capítulo se estudia la idoneidad de la calificación administrativa realizada por el juez cívico, que es un acto fundamental que explica el por qué del no ejercicio de la acción penal en el delito de ataques a las vías de comunicación.

En el quinto y último capítulo se realiza una serie de propuestas de reformas legales al Código Penal para el Distrito Federal, al artículo 171 concretamente.

También se proponen modificaciones administrativas para que se cree un registro de conductores ebrios, de manera que reciban sanciones como pérdida del derecho de obtener una licencia de manejo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

IV

CAPITULO I

**ANTECEDENTES DEL DELITO DE ATAQUES A LAS VIAS DE
COMUNICACION EN EL DERECHO PENAL MEXICANO**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1. Antecedentes del delito de ataques a las vías de comunicación en el Derecho Penal Mexicano.

1.1. Código Penal de 1871.

Debido a la importancia que los medios de comunicación han tenido para el ser humano en la sociedad, se hizo necesaria la protección penal en dichos medios a través de la aplicación de sanciones, cuya represión ha sido gradual en relación a los progresos técnicos y científicos que han sufrido los propios medios de comunicación. La protección penal nace de la necesidad de resguardar tanto los medios de transporte terrestres, ferroviarios, marítimos y aéreos, como los medios de comunicación propiamente dichos, tales como líneas telefónicas, telegráficas, alámbricas o inalámbricas. Los códigos punitivos que a continuación se analizarán incluyen dichas normas protectoras en el título correspondiente a los delitos contra los medios de transporte y comunicación.

Hasta el año de 1857 no existían fundamentales de un derecho penal propiamente mexicano, el régimen de represión se caracterizaba por una verdadera anarquía en cuanto a las disposiciones de fondo, pues la mayor parte de las normas dictadas se referían al procedimiento y a la jurisdicción, para activar los procesos y hacer más efectivas las penas ante el creciente aumento de la criminalidad.

En ese mismo año, los Constituyentes establecieron en forma sistemática, las bases del Derecho Penal Mexicano, y que fueron ampliadas en las leyes del 4 de diciembre de 1860 y 14 de diciembre de 1864.

Con frecuencia los encargados del Ministerio de Justicia y aún la misma Suprema Corte de Justicia en sus informes sobre el estado de la administración de justicia, se quejaban de lo inadecuado de las leyes penales, y pugnaron por la formación de códigos, preferentemente penales, en que se clasificaran los delitos y las penas. Valentín Gómez Darías calificaba que era una empresa muy difícil pero también afirmaba que era necesario afrontar tal tarea y darle principio, aún cuando correspondiera a su plena realización a futuro.

Al vencerse la intervención francesa, el presidente Benito Juárez al ocupar la capital de la de la República en 1867 y al iniciar la organización de su gobierno, después de esa terrible lucha armada llevó al licenciado Antonio Martínez de Castro a la Secretaría de Justicia e Instrucción Pública, a quien le tocaría presidir la comisión encargada de formular el Código Penal.

En cuanto a la orientación que se dio a este código penal de 1871, el legislador emprendió la formulación de un código penal que respondiera al sistema político y a la forma de gobierno definitivamente consolidados en 1857, a la nueva concepción de sociedad y de los derechos del hombre, y a los cambios de nuestras instituciones civiles, a la transformación económica de la nación y a las nuevas ideas y conceptos que había traído la mudanza en las conciencias y en los espíritus de los hombres que servían de núcleo directo del país, la comisión redactora del proyecto de aquel código encontró en el mundo especulativo una escuela ya perfectamente caracterizada, que fundaba el derecho de castigar en la correspondencia del bien y del mal con el mal, que fundaba el interés social de restablecer ese equilibrio ético siempre que fuera perturbado por un ataque a la colectividad; que veía en el delito una acción

combinada de la libertad y de la inteligencia, y en la pena un medio de ejemplaridad y de corrección derivando de aquel concepto los diversos grados de culpabilidad y en este último caso a conclusión general de la proporcionalidad de penas, con el mal causado; deduciendo de aquí los grados del delito y su diferente gravedad, para obtener la medida de las penas. Y cómo esta escuela había llegado a servir de criterio a las legislaciones positivas, y era la única que conducía a condiciones practicables, la comisión redactora del proyecto aceptó sus principios, sus consecuencias y su desarrollo, y los incorporó en el código vigente, reduciéndolos a preceptos legales.¹

La obra citada estaba inspirada en la doctrina de la Escuela Clásica, respondió satisfactoriamente durante varias décadas a las necesidades de la lucha contra el crimen y en la historia de la legislación mexicana ocupó un lugar de honor por haber cumplido ampliamente sus fines.

En el Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales de 1871, en el Libro IV relativo a las faltas, capítulo V de las faltas de cuarta clase, artículo 1171 se señalaba lo siguiente: "Artículo 1551.- Serán castigados con multas de 2 a 15 pesos:²

I. El que por simple falta de precaución destruya o deteriore el alambre, algún poste, o cualquier aparato de telégrafos".

Como se desprende de la transcripción del artículo del ordenamiento legal mencionado, éste incluía solamente a los medios de comunicación en

¹ CENICEROS, José Angel. *La ley penal mexicana*, 2ª ed., Edit. Porrúa, México, 1979, p. 137.

² *Idem*.

estricto sentido, no así a los otros medios como los terrestres, los marítimos y los aéreos; y se castigaban como faltas de cuarta clase, y la sanción que les correspondía era monetaria, mas no se establecía una sanción privativa de libertad. También se hace notar que en esta legislación no se contemplaba todavía el establecer un delito que hubiere sido causado por los vehículos que existían, ya que por su progreso rudimentario no presentaban ningún peligro para la sociedad, por lo que se da preferencia a mantener la protección de los medios de comunicación sobre cualquier otro medio.

1.2. Código Penal de 1929.

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

En la etapa posrevolucionaria y bajo el gobierno del licenciado Emilio Portes Gil, la comisión designada en lo relativo al derecho penal, que era presidida por el licenciado José Almaraz, concluyó a principios de septiembre de 1929 los proyectos del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales y el Código de Organización, de Competencia y Procedimientos en Materia Penal.

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

código de 1929 se refería al delincuente, porque a la comisión no le interesaban los actos sino los hombres, ya que el delincuente era el tema central de la ciencia penal a partir del humanismo, pues desde cualquier punto de vista teórico, es la sanción, sobre el criminal la única útil, la única justa y la única científica.

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

En cuanto a buscar un antecedente de lo que hoy conocemos como los delitos en materia de vías de comunicación, encontramos que en el código penal de 1929 se incluyó con el número V un nuevo título denominado Delitos contra la Seguridad de los Medios de Transporte y Comunicación, en su capítulo I que trata de la inutilización y de la obstaculización de vías de la comunicación regulado en sus artículos 456 a 470.

Lo que debe entenderse por camino público; lo relativo a durmientes, rieles, clavos, tornillos o planchas de ferrocarril de uso público, lo relativo al rompimiento o separación de alambre de máquina, aparatos, transformadores, postes o aisladores empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz, detener los vehículos en camino público, impedir el paso de una

locomotora y el descarrilamiento de los vagones; la incineración de un avión, una embarcación u otro vehículo; la interrupción de la comunicación telegráfica, telefónica, energía eléctrica, etcétera.

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

En la obra de Leyes Penales, en cuanto al Anteproyecto de Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1930, se precisa que “al ponerse en vigor el código penal de 1929, con sus leyes de procedimientos complementarias se observaron serias dificultades de aplicación y se hicieron críticas, tanto por la técnica del nuevo ordenamiento como por sus consecuencias materiales, sus defectos de funcionamiento y hasta sus errores de redacción. Estos inconvenientes fueron advertidos desde los primeros meses de la vigencia del código en mención con tales caracteres de notoriedad que se hizo necesario emprender una revisión, de acuerdo con las bases formuladas por la Secretaría de Gobernación.”

El Anteproyecto del código penal para el Distrito y Territorios Federales de 1930 fue el antecedente inmediato e indirecto del código penal de 1931. El título V de dicho anteproyecto reprodujo e hizo suyo el sistema de su

antecesor, es decir, del código penal de 1929 en materia de medios de comunicación.

A diferencia de lo anterior, el título V relativo a los medios y vías de comunicación en dicho anteproyecto ahora viene comprendido en el libro II y no en el III, como lo establecía el código penal de 1929.

Otra variante, comprendida en dicho título, es aquella que señala el anteproyecto en el sentido de determinar a los delitos comprendidos en el título V como de ataques a las vías de comunicación, dejando de existir el término de delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación del código penal de 1929.

Con respecto al contenido en los delitos comprendidos en el capítulo I del título V del libro segundo del anteproyecto de código penal, están los que atentan contra la seguridad de los medios de comunicación terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos, telegráficos o telefónicos, alámbrica o inalámbrica, y asimismo para aquellas que interfieren en el servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica.

También señala el citado anteproyecto que existe una gran similitud en la forma y términos en que tiene regulados los preceptos legales en relación con el contenido de los delitos en materia de comunicación comprendidos en el código penal de 1929.

1.3. Código Penal de 1931.

El código penal de 1931 representa un intento en nuestra vida jurídica para modificar las leyes dogmáticas y casuísticas.

Al revisar el código anterior, se hizo un esfuerzo para quitarle todas o gran parte de las disposiciones que hacían de él un manual imperfecto de derecho. Era una labor de depuración, de la cual se encargaría la comisión revisora. El código penal que fuera vigente debería contener en su parte general sólo las imprescindibles disposiciones normativas de la acción del juzgador, y en su parte especial, una lista clara y neta de los hechos destinados como delictuosos, con sus penas correspondientes.

Esta actitud en cuanto a la técnica general para elaborar el código, explica la supresión de gran parte de las definiciones doctrinarias, de delito o de fines de la pena y la reducción o supresión de listas de autores, cómplices o encubridores, o de atenuantes y agravantes de primera o cuarta clase.³

Esta actitud se robusteció con la idea de que las leyes deben de ser claras, sencillas, porque van a ser obligatorias para todos y no sólo para los entendidos en el derecho.

Así surgió en el código penal de 1931 en el libro II, título V, en el capítulo primero relativo a los ataques a las vías de comunicación, el artículo 171, que a la fecha de promulgación sancionaba:

³ Instituto Nacional de Ciencias Penales. Leyes Penales, Tomo III 2ª ed., México, 1979, p. 241

"a los que violaren dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en lo que se refiere al exceso de velocidad".⁴

El precepto de nueva creación se consideró como una ley en blanco, pues aunque fija en su párrafo primero la punibilidad, consistente en *"prisión de hasta seis meses, multa hasta de 100 pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de manejador"*, no precisa la base de la conducta que describa consistente en violar dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito o circulación de vehículos en lo que se refiere al exceso de velocidad. Por lo cual para poder integrar la conducta penada precisamente se tendrá que acudir a dicho reglamento o disposición, ya que por otra parte, no siempre son claros ni exactos, pues los preceptos en ellos contenidos están condicionados a las modificaciones que introduzcan las autoridades gubernamentales, cuando lo estimen necesario.

Y así, aunque el artículo 117 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 6 de julio de 1976 establecía que *"la velocidad máxima en la ciudad es de 60 kilómetros por hora"*, el propio artículo agrega que *"el Departamento del Distrito Federal para modificar esa velocidad en vía donde lo estime necesario"*, y aquí se va a denotar un fenómeno que es el principio constitucional de la exacta aplicación de la ley que va a quedar en muy crítica situación, ya que se hacen consideraciones externas que son reguladas en un texto legislativo que ya sea que se oponga o no sea apegue en estricto derecho a su contenido y por tanto no se sujetará a las condiciones reales para las que fue creado.

⁴ Ibidem

Es hasta el código penal de 1931 en donde no se hace distinción entre medios de transporte, medios de comunicación utilizando la denominación de delitos en materia de ataques contra las vías de comunicación, término que va a ser utilizado en lo futuro para designar este tipo de delitos.

El Código Penal en vigor contiene en el título V de su libro II denominado delitos en materia de vías de comunicación y de correspondencia, el capítulo que se refiere a los ataques a las vías de comunicación en múltiples tipos descritos en sus artículos 166 a 171, que versan sobre las vías de comunicación y sobre los peligros inherentes a infracciones de tránsito.

1.3.1. Artículo 171.

En el año de 1942 se realizó un proyecto de reformas al Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales de 1931, y en relación al delito que es materia de estudio en esta investigación, el proyecto de referencia únicamente reforma en materia de ataques de vías a las vías de comunicación el artículo 171, para quedar como sigue:

Texto del Código de 1931, antes de la Reforma:

"Artículo 171.- Se impondrá prisión de hasta seis meses y multa de 100 pesos: A los que violaren dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehiculos en los que se refiere a exceso de velocidad."

Texto de la reforma de 1942 al código penal de 1931:

“Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses y multa hasta de 100 pesos: A los que dentro del término de un año violaren por tercera vez los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en lo que se refiere al exceso de velocidad”.

El legislador en su exposición de motivos al precepto legal citado, manifestó que como la disposición de 1931 no fija plazo del que hayan de tomarse en cuenta las violaciones a los reglamentos de tránsito, ello puede dar origen a que haya inequidad en virtud de que pueden transcurrir varios años entre la comisión de las dos infracciones para la imposición de la pena señalada en el artículo que es objeto de reforma. Por tal motivo, en arreglo a la equidad el legislador creyó conveniente señalar el lapso de un año para tomar en consideración las violaciones cometidas a los reglamentos de tránsito y circulación.

1.4. Código Penal de 1950.

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

1.4.1. Reformas al Artículo 171.

Aunque en forma tardía, por el aumento de la circulación de vehículos, por decreto del 29 de diciembre de 1950 se reformó el artículo 171, para

dividirlo en dos fracciones; se varió en forma intrascendente su inicial redacción, en la fracción I --que más tarde sería derogado en la década de los 90, como se explica más adelante-- se introdujo un nuevo e inhábil tipo para sancionar al que condujera en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, y con acierto se agregó a las penas imponibles, según el párrafo inicial de dicho artículo, la suspensión y pérdida del derecho de usar la licencia para manejar. El precepto legal antes citado fue reformado de la siguiente manera:

"Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa de 100 pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar licencia de manejador: I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en lo que se refiere a exceso de velocidad.

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

1.5. Código Penal de 1991.

Tomó cuatro décadas la modificación del Código Penal en el artículo que nos ocupa, y con fecha 30 de diciembre de 1991 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la derogación de la fracción I del artículo 171.⁵

Cabe señalar que esa reforma fue realizada por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, que había nacido como órgano de representación ciudadana, con facultades para dictar bandos, ordenanzas y

⁵ México. Código penal para el distrito federal, Decreto por el que se reforma el Título IV, *Diario Oficial de la Federación*, 30 de diciembre de 1991, p. 23.

reglamentos de policía y buen gobierno, creada por decreto promulgatorio publicado en el *Diario Oficial* el 10 de agosto de 1987. Con dichas facultades la I y II Asambleas funcionan hasta 1994.

Como parte del resultado de la reforma política del Distrito Federal, publicada por decreto en el *Diario Oficial* del 25 de octubre de 1993, se eleva a la Asamblea de Representantes como órgano de gobierno, con facultades legislativas que dejan de ser meramente reglamentarias y se convierten en creadoras de ley para el Distrito Federal.

A pesar de que el padrón vehicular había aumentado, lo mismo que el número de viajes por persona, por lo que los problemas de vialidad eran severos, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal derogó la fracción I del artículo 171, disposición que entró en vigor el lunes 30 de diciembre de 1991.

La fracción derogada por los legisladores dejó sin efecto las sanciones de imposición de prisión hasta de seis meses, multa de 100 pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar licencia de manejador, si el conductor de un vehículo violaba dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos referentes al exceso de velocidad.

El espíritu del legislador, quizá, atendía al principio de evitar penas excesivas, y que en este caso específico, se consideraba como una sanción extremadamente severa.

Sin embargo, la eliminación de esa sanción se ha reflejado en la última década en un alto índice de accidentes por hechos de tránsito generados a causa de que los conductores circulan a exceso de velocidad, puesto que saben perfectamente que sólo pueden hacerse acreedores a sanciones administrativas, mas no a penas de prisión o pérdida del derecho de usar licencia de manejador.

Este es un hecho relevante, que el postulante conoció de primera mano en su labor como oficial secretario del Ministerio Público en la agencia 38 bis, que a lo largo de 14 meses funcionó como órgano investigador especializado en hechos de tránsito.

En ese lapso y por observación directa y consulta de dictámenes de peritos en materia de tránsito, se constató que ocho de cada 10 accidentes automovilísticos se produjeron por exceso de velocidad, y que aproximadamente el 30% de los siniestros involucró el delito de ataques a las vías de comunicación.

Cabe señalar que de acuerdo con estadísticas del gobierno del Distrito Federal diariamente se efectúan más de 20 millones diarios de pasajeros en transporte público en la Ciudad de México y que el padrón vehicular alcanza casi los cuatro millones de automotores que circulan diariamente en la metrópoli.⁶

⁶ MILENIO, Marín, Carlos. Diario, México D.F., 30 de mayo de 2002, Sección Negocios, p.14.

En el Código Penal vigente para el Distrito Federal de 1931, el artículo 171 establece:⁷

Artículo 171.- "Se impondrá prisión hasta de seis meses, multas hasta de 100 pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:

I.- Derogado

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".

1.6. Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

El primer reglamento de tránsito para el Distrito Federal nació a la vida jurídica mediante la publicación en el *Diario Oficial de la Federación*⁷ el 30 de junio de 1933, el cual señala las bases y requisitos a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes, en las vías públicas del Distrito Federal.

Es importante hacer notar que ese primer reglamento omitió establecer disposiciones generales con relación a la conducción de vehículos por personas en estado de ebriedad.

Una década después, el 28 de octubre de 1943, el entonces presidente de la República, Manuel Ávila Camacho, expidió un nuevo reglamento de

⁷ Código Penal para el Distrito Federal. Decreto por el que se reforma el Título IV, Diario Oficial de la Federación{n, 30 de diciembre de 1991, p. 23

tránsito para el Distrito Federal, el cual abrogó el reglamento de tránsito de 1933.

En la exposición de motivos que dio origen a la expedición del nuevo reglamento, se indicó que el ordenamiento anterior había dejado de satisfacer las exigencias derivadas del desarrollo de la ciudad, que a su vez determinó un acrecentamiento sustancial de la actividad en el Distrito Federal, creando así necesidades en materia de tránsito que no existían en la época en que tenía vigencia el reglamento abrogado.

En el reglamento de tránsito de 1943, en el artículo 90 se establecía que:

"Las personas que manejen vehículos deberán estar en pleno uso de sus facultades mentales y conducirlos con precaución, utilizando para el efecto el arroyo de las vías públicas"

Del precepto legal antes señalado se desprende que el término vehículo es de una amplitud tal que no sólo estaba dirigido a vehículos automotores, sino a cualquier tipo de transporte, inclusive las bicicletas. El concepto de estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales, consideramos que se refería ampliamente a cualquier tipo de condición física o síquica, en la cual podemos incluir a las bebidas embriagantes y a las drogas enervantes, desde aquel conductor que maneja en estado inconveniente con el riesgo de provocar a lo largo de su trayecto trastornos tanto materiales como humanos.

Posteriormente, el 28 de octubre de 1976 se publicó un nuevo reglamento de tránsito del Distrito Federal, abrogando el anterior ordenamiento de 1943.

Al igual que los preceptos legales que le antecedieron, el artículo 90 capítulo primero, título V, relativo a la circulación de vehículos del reglamento de tránsito del Distrito Federal de 1976, regula la infracción consistente en la conducción de vehículos en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes.

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

Cabe señalar que el reglamento de 1976 ha sufrido modificaciones, pero en esencia mantiene el mismo espíritu que el legislador plasmó en esa época.

Por ello, se mantiene el artículo citado que prohíbe la conducción de vehículos en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas enervantes. Cabe aclarar que esa infracción es sancionada de manera especial por el propio ordenamiento que la describe, consistente en la privación de la libertad por un lapso de 36 horas al que contravenga esa disposición.

El reglamento de tránsito en vigor para el Distrito Federal establece en el capítulo V, artículos 99 a 103, las normas aplicables relativas al consumo de bebidas alcohólicas, enervantes, estupefacientes y sustancias psicotrópicas o tóxicas.⁸

1.6.1. Artículo 65.

El artículo 65 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal señala:

⁸ Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2002, 5 de diciembre del 2001, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, p. 37-38.

Artículo 65.- "Los conductores están obligados a respetar los límites de velocidad establecidos para las vías públicas de acuerdo con su clasificación

En las vías primarias circularán a la velocidad que se indique mediante los señalamientos respectivos. Cuando la vía carezca de señalamientos, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora. En las vías secundarias la velocidad máxima será de 30 kilómetros por hora y en zonas escolares, peatonales, de hospitales, asilos, de albergues y casas hogar, la velocidad máxima será de 20 kilómetros por hora.

1.6.2. Artículo 66.

Por su parte, el artículo 66 del mismo ordenamiento indica:

Artículo 66.- "En las intersecciones y en la preferencia de paso, el conductor se sujetará a las reglas siguientes:

I. Se ajustará a la señalización que la regule;

II. En las intersecciones reguladas por un agente o por personal de apoyo vial deberá detener su vehículo cuando así lo ordene éste:

III. En las intersecciones reguladas mediante semáforos, deberá detener su vehículo en la línea de alto, sin invadir la zona para el cruce de los peatones cuando la luz del semáforo esté en color rojo;

IV. Los que circulen por una vía con prioridad y se aproximen a una intersección tendrán la preferencia de paso sobre los vehículos que circulen por la otra vía;

V. En las intersecciones de vías señalizadas con indicación "ceda el paso" o de "alto", en su caso deberá siempre ceder el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, sea cualquiera el lado por el que se aproxime, llegando a detener por completo su marcha cuando

sea preciso y, en todo caso cuando así le indique la señal correspondiente;

VI. Cuando la vía en que circule carezca de señalización que regule la preferencia de paso, con los semáforos se encuentren destellando de tal manera que no controlen la circulación, estará obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los supuestos siguientes:

- a) Cuando la vía en que se circula sea de mayor amplitud que la otra o tenga el mayor volumen de tránsito y,*
- b) Cuando quien circula por la derecha se encuentre sobre una vía sin pavimentar.*

VII. Cuando en las intersecciones no haya posibilidad de que los vehículos avancen hasta cruzar la vía en su totalidad, evitará continuar la marcha y obstruir de este modo la circulación de las calles transversales a su sentido de circulación;

VIII. En los cruceos de ferrocarril y de tren ligero, éstos tendrán preferencia de paso;

IX. La vuelta a la derecha será continua y se dará con precaución aun cuando el semáforo se encuentre en rojo. Sólo será continua a la izquierda cuando la vía por la que circule el vehículo sea de un solo sentido y las vías que convergen tengan sentido único al movimiento de la vuelta izquierda, quedando prohibido dar vuelta a la izquierda en cualquier vía de doble circulación;

X. Entre las 23 y las 5 horas del día siguiente deberá detener totalmente el vehículo frente a la indicación de alto de un semáforo y, una vez que se cerciore de que ningún vehículo o peatón se dispone a cruzar la intersección, podrá continuar la marcha aun cuando no haya cambiado la señal de alto;

XI. En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ella;

XII. Los que circulen por una vía primaria tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ella, y

XIII. Los vehículos de emergencia o de policía tendrán derecho de paso cuando circulen con las señales de sonido o luminosas funcionando.

1.6.3. Artículo 67.

Artículo 67.- "Se prohíbe circular:

I. En reversa más de 50 metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante, en ningún caso mientras se circule en reversa se podrá cambiar de carril y,

II. Cambiando de dirección sin la precaución debida".

1.6.4. Artículo 68.

Artículo 68.- "Queda prohibido al conductor de un vehículo rebasar a otro por el carril de tránsito opuesto cuando;

I. No sea posible rebasar en el mismo sentido de su circulación,

II. El carril de circulación contrario no ofrezca una clara visibilidad o cuando no esté libre de tránsito en una longitud suficiente para permitir efectuar la maniobra sin riesgo,

III. Se acerque a la cima de una pendiente o en una curva;

IV. Se encuentre a 30 metros o menos de distancia de un crucero o de un paso de ferrocarril.

1.6.5. Artículo 69.

Artículo 69.- "En las vías de dos o más carriles de un mismo sentido todo conductor deberá mantener su vehículo en un solo carril y podrá cambiar a otro con la precaución debida, haciéndolo de forma escalonada de carril en carril, utilizando sus direccionales".

Queda prohibido rebasar o adelantar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido a excepción de que el vehículo a que pretenda rebasar o adelantar esté a punto de dar vuelta a la izquierda.

El conductor que pretenda reducir la velocidad de su vehículo, detenerse, cambiar de dirección o de carril, sólo podrá iniciar la maniobra después de cerciorarse de que puede efectuarla, con la precaución debida y avisando a los vehículos que le siguen.

En la noche o cuando no haya suficiente visibilidad en el día, los conductores al circular llevarán encendidos los faros delanteros y luces posteriores reglamentarias, evitando que el haz luminoso deslumbré a quienes transiten en sentido opuesto.

1.6.6. Artículo 70.

Artículo 70.- "Queda prohibido circular en sentido contrario al de la circulación así como sobre banquetas, camellones, andadores, isletas, marcas de aproximación y carriles de contra flujo e invadir el carril contrario así como las rayas longitudinales".

Por todo lo antes expuesto, se observa que hay una relación entre el reglamento de tránsito y el código penal, ambos vigentes para el Distrito Federal en materia de vehículos y circulación, aunque en el primero se toma como infracción a la que se impondrá una sanción administrativa, mientras que en el segundo es una conducta ilícita y se convierte en un delito al momento de agotarse todos y cada uno de los elementos constitutivos de la descripción legal establecida en la fracción II del artículo 171 de dicho código punitivo.

Se puede pensar que esta conducta se encuentra regulada en dos ordenamientos legales, que pueden llegar a ser contrarios, es decir que se presenta una duplicidad de normas, por lo que, es fundamental determinar qué ordenamiento es el que tendrá mayor validez, sin embargo, atendiendo al

Se puede pensar que esta conducta se encuentra regulada en dos ordenamientos legales, que pueden llegar a ser contrarios, es decir que se presenta una duplicidad de normas, por lo que, es fundamental determinar qué ordenamiento es el que tendrá mayor validez, sin embargo, atendiendo al principio de la supremacía de la ley, consideramos que el código penal es el que prevalece sobre lo que determina el reglamento de tránsito en cuanto a la conducta de referencia.

22-A

CAPITULO II
MARCO CONCEPTUAL

2. Marco conceptual

2.1. El delito

El concepto de delito ha variado a lo largo de la historia. Si atendemos una definición general, como la del Diccionario de la Lengua Argos Vergara el delito se define "como la acción u omisión, voluntaria, castigada por la ley con pena severa".⁹

La doctrina jurídica ha tratado en vano de producir una definición del delito que sea de carácter universal para todos los tiempos y lugares. Los diversos autores han hecho aportaciones de tal manera que el concepto de delito está ligado y condicionado a la forma de ser de cada pueblo y a las necesidades de cada época.

En nuestra investigación tomaremos como punto de partida para el estudio del concepto de delito a Francisco Carrara, quien es uno de los principales exponentes de la escuela clásica, quien al ser citado por los juristas mexicanos explica que:

Etimológicamente, "la palabra delito deriva del vocablo latino *delictum*, que es una de las formas gramaticales del verbo *delinquere*, a su vez compuesto compuesto de *linquere*, dejar, y el prefijo *de*, que en su connotación peyorativa se toma como *linquere viam* o *rectum viam*: dejar, abandonar, apartarse del buen camino".

El maestro Carrancá y Trujillo considera que los caracteres constitutivos del delito según el artículo séptimo del Código Penal son: tratarse de un acto o una omisión, en una palabra, de una acción, de una conducta humana; y

⁹ Diccionario de la Lengua Argos Vergara, 2a. ed., Edit. Argos Vergara, Barcelona, 1989, T. II p. 626

estar sancionado por las leyes penales. Al decirse acción (acto u omisión) debe entenderse la voluntad manifestada por un movimiento del organismo o por la falta de ejecución de un hecho positivo exigido por la ley, todo lo cual produce un cambio o peligro de cambio en el mundo exterior. Al decirse que es acción ha de estar sancionada por la Ley se mantiene el principio de que la ignorancia de ésta a nadie aprovecha así como se deduce que la misma ley se obliga a enumerar descriptivamente los tipos de los delitos, los que, para los efectos penales, pasan a ser los únicos tipos de acciones punibles.

Ahora bien, Carrara consideró como delito la infracción de la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso.

De las anteriores definiciones se desprende, como esencial, que el delito es una violación a la ley, sin que pueda concebirse como tal cualquier otra no dictada precisamente por el Estado, con lo cual separa, definitivamente, a la esfera de lo jurídico de aquellas otras pertenecientes al ámbito de la conciencia del hombre precisando su naturaleza penal, pues sólo esta ley se dicta en consideración a la seguridad de los ciudadanos. Al precisar que tal violación debe ser resultado de un acto externo del hombre, Carrara excluye de la tutela penal al pensamiento y limita el concepto de acción al acto realizado por el ser humano, el único dotado de voluntad, es el acto de naturaleza positiva o negativa, con lo cual incluye en la definición la actividad o inactividad, el hacer o el no hacer, la acción o la omisión; formas de manifestación de la conducta. La imputabilidad moral fundamenta la responsabilidad del sujeto y, por último, la calificación de dañoso (políticamente) de su verdadero sentido a

la infracción de la ley y a la alteración de la seguridad de los ciudadanos para cuya garantía fue dictada.¹⁰

El concepto de delito como ente jurídico, derivado de los extremos exigidos por la ley para tener una ley u omisión criminalmente punible difiere del concepto de delito que utilizan las ciencias sociológicas. Nada tiene que ver el concepto jurídico con el delito natural, elaborado por los positivistas, en un intento de contar algo común al hecho ilícito en todos los tiempos y lugares, de manera que no estuviera sujeto a la constante variedad según la evolución cultural e histórica de los pueblos.

Los representantes de la corriente filosófica del Positivismo consideraban que el delito es un hecho natural, producto de los factores antropológicos, físicos y sociales, pero sin ensayar una definición del mismo que lo caracterizara con independencia de toda valoración legal.

Pavón Vasconcelos explica que del delito se han ocupado otras ramas del conocimiento humano como la Filosofía y la Sociología. La primera lo estima como la relación de un deber necesario para el mantenimiento del orden social, cuyo cumplimiento encuentra garantía en la sanción penal, mientras que la segunda lo identifica como una acción anti-social y dañosa. Existen otras corrientes que pretenden establecer el criterio de estudio del delito. La concepción totalizadora o unitaria que ve en el delito un bloque que no puede dividirse en elementos; esta teoría señala que el delito es un todo orgánico y como tal debe ser estudiado para comprender su verdadera esencia. Destaca también la concepción analítica o atomizadora, que estudia al delito a través de sus elementos constitutivos, sin perder de vista la estrecha relación

¹⁰ Citado por PAVON VASCONCELOS, Francisco, Manual de Derecho Penal Mexicano, 5a. ed., Edit. Porrúa, México, 1982, p. 157

existente entre ellos, de manera que sin negar su unidad, estima indispensable su análisis mediante su fraccionamiento.

Carrancá y Trujillo cita a otros autores, como Rossi, que ha definido el delito como "la infracción de un deber exigible, en daño de la sociedad o de los individuos; el jurista Wundt Wulfeen lo considera como la violación de un derecho o un deber. José Maggfiore dice que desde el ángulo histórico, el delito es toda acción que la conciencia ética de un pueblo considera merecedora de pena, en determinado momento histórico; el orden ético y que exige una expiación consistente en la pena.

Volviendo a la concepción jurídica formal del delito, los estudiosos del Derecho retornaron a la dogmática, único camino eficaz para encontrar y elaborar una verdadera teoría jurídica del delito.

El primer Código Penal de México, del año 1871, definió al delito como "la infracción voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ella prohíbe y dejando de hacer lo que manda". Dicho concepto señala que la significación y la importancia que Carrara le diera al elemento específico del delito, afirmando con énfasis que el delito no es una acción (elemento acromático, es decir, dependiendo de la óptica como se mire, corresponde por igual a un crimen que a una conducta ejemplar), sino una infracción por ser este dato de antijuricidad, lo que lo identifica y distingue, lo que hace que el delito sea tal y no otra cosa.

Las diferentes legislaciones penales mexicanas, a lo largo de la historia, han elaborado diversas concepciones del delito.

Hay que distinguir que además del delito, también abundan las infracciones administrativas, disciplinarias o que revisten el carácter de meras faltas, las cuales se hallan sancionadas por la ley con una pena, sin ser delitos. Un concepto substancial de delito, considera el maestro Pavón Vasconcelos, sólo puede obtenerse, dogmáticamente, del total ordenamiento jurídico penal, mismo que según dicho autor, quedaría definido de la siguiente manera: delito es la conducta o el hecho típico, antijurídico, culpable y punible

La definición antes expuesta se enmarca dentro del criterio pentatómico, por cuanto que esta corriente considera que son cinco los elementos integrantes del delito:

- a).- Una conducta o un hecho,
- b).- La tipicidad,
- c).- Antijuridicidad,
- d).- Culpabilidad,
- e).- Punibilidad

Cabe señalar que el número de elementos varía según la particular concepción que se tenga del delito; así, se habla de una concepción biatómica, triatómica, tetatómica, pentatómica, hexatómica y heptatómica, en razón del número de los elementos que lo conforma, de acuerdo con el criterio de los autores.

Por su parte, el Diccionario Jurídico Mexicano define al delito conforme a la corriente tetatómica, ya que considera como elementos integrantes del delito: la conducta, la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad.

**FALTA
PAGINA**

28

cuando por error del tipo desaparece el dolo sin dejar un remanente culposo y cuando está ausente alguno de los demás elementos subjetivos requeridos por el tipo en su caso.

c).- Las acciones u omisiones típicas deben, enseguida para constituir delito, ser antijurídicas, esto es, hallarse en contradicción con el derecho, tal ocurre cuando no existen en el ordenamiento jurídico, tomando en conjunto, preceptos que autoricen o permitan la conducta de que se trata, autorizaciones o permisos que reciban el nombre de causas de justificación. Entre éstas se cuentan la legítima defensa, el estado de necesidad justificante, el cumplimiento de un deber y el ejercicio legítimo de un derecho.

d).- Las acciones y omisiones típicas y antijurídicas deben, finalmente, para constituir delito, ser culpables, es decir deben poder reprocharse personalmente a quien las ha afectado. Para que ese reproche tenga lugar debe el sujeto a quien se dirige ser imputable, haberse hallado en la posibilidad de comprender el carácter ilícito de un acto y haber obrado en circunstancias que hayan hecho exigida una conducta conforme a derecho.

La culpabilidad se excluye, por tanto, por inimputabilidad del sujeto o por haber obrado éste en virtud de error, de prohibición o en condiciones de no poder exigírsele otra conducta adecuada a derecho.

De lo dicho aparece, pues, que la culpabilidad presupone la antijuricidad del hecho y que ésta a su vez, implica la tipicidad del mismo. Tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad son, así, caracteres ineludibles de todo delito.

Carrancá y Trujillo considera que el delito es siempre una conducta (acto u omisión) reprobada o rechazada (sancionados). La reprobación opera mediante la amenaza de una pena (por las leyes penales). No es necesario que la conducta tenga eficaz secuencia en la pena, basta con que ésta amenace, es decir, se anuncia como la consecuencia misma y legalmente necesaria. La noción teórico-jurídica del delito puede, así, fijarse con estos elementos.

El autor explica que, intrínsecamente, el delito presenta las siguientes características: es una acción, la que es antijurídica, culpable y típica. Por ello es punible según ciertas condiciones objetivas, o sea que está configurada con la amenaza de una pena. Acción porque es acto u omisión humana; antijurídica porque está en contradicción con la norma, ha de ser ilícita; típica porque la ley ha de configurarla con el tipo de delito previsto; culpable porque debe corresponder subjetivamente a una persona. La norma prohibitiva sólo es eficaz penalmente por medio de la sanción, de donde deriva la consecuencia punible.

En cuanto a la clasificación de los delitos, en la doctrina han sido diversos autores los que han dado su particular punto de vista a este respecto, destacándose dentro de ellos los juristas Celestino Porte Petit, Ignacio Villalobos, Raúl Carrancá y Trujillo y Fernando Castellanos Tena.

El autor da una clasificación del delito en orden a la conducta: delitos de acción, delitos de omisión; delitos de omisión mediante acción; delitos mixtos de acción y de omisión; delitos sin conducta; delitos de omisión de evento o de resultado; delitos doblemente omisivos; delitos unisubsistentes y plurisubsistentes y delitos habituales.

Clasificación del delito en orden al resultado: delitos instantáneos; delitos instantáneos con efecto permanente; delitos eventualmente permanentes; delitos alternativamente permanentes; delitos formales; delitos materiales; delitos de lesión y delitos de peligro.

El maestro Ignacio Villalobos clasifica en forma general a los delitos siendo éstos de la siguiente manera: delitos comunes, delitos militares, delitos políticos, delitos sociales, delitos oficiales y delitos y faltas.

Por su parte el maestro Carrancá y Trujillo, en su obra "Derecho Penal Mexicano", parte general, clasifica los delitos de la siguiente manera: en atención a su gravedad en crímenes, delitos y contravenciones; delitos dolosos y culposos; delitos de lesión y de peligro; delitos instantáneos y permanentes; delitos simples o continuados; delitos formales o de mera conducta y materiales de resultado externo; delitos simples y complejos; delitos de acción y de omisión; delitos perseguibles de oficio o por querrela del ofendido

El mismo autor hace otra clasificación de los delitos, en atención del sujeto pasivo y al objeto y al bien jurídicamente protegido:

a).- Delitos contra el individuo (contra su vida e integridad corporal, contra su honor, contra su reputación, contra su libertad, contra su estado civil, contra su seguridad y contra su patrimonio).

b).- Delitos contra la familia (en la relación matrimonial y en la relación paterno-filial).

c).- Delitos contra la sociedad (contra la salud pública, contra la moral o las buenas costumbres, contra la fe pública, contra las comunicaciones, contra la economía nacional, responsabilidad penal del profesionista).

d).- Delitos contra la seguridad internacional (piratería, violación de inmunidad y neutralidad, violación de derechos de prisioneros, heridos, rehenes y hospitalizados).

Raúl Carrancá y Trujillo señala que haya que hacer mención en forma muy especial de los delitos sociales, políticos y comunes, porque atienden no sólo al objeto jurídicamente protegido, sino a la finalidad perseguida por el hecho. Estos últimos delitos se dirigen contra los intereses privados de los particulares, los sociales contra las relaciones de trabajo, de orden social o económico, o sea las relaciones que nacen del choque de las fuerzas que intervienen en la producción; por último los políticos son los que atentan contra el Estado, tanto en el orden externo como en el interno y se dividen en puros, que son los que lesionan sólo a estos órdenes y relativos, y causan, además otros delitos del orden común.

De acuerdo con la clasificación del delito que se ha hecho en la doctrina, debe hacerse referencia al maestro Fernando Castellanos Tena, quien clasifica los delitos de la siguiente manera: en función de su gravedad en crímenes, delitos, faltas y contravenciones; según la forma de la conducta de la gente, los delitos pueden ser de acción y de omisión; según los resultados que producen, los delitos se clasifican en formales y materiales; por el daño que causan los delitos se dividen en instantáneos, con efectos permanentes, continuados y permanentes; por el elemento interno o culpabilidad, los delitos se clasifican en dolosos y culposos; en función de su estructura o

composición, los delitos se clasifican en simples y complejos; por el número de actos integrantes de la acción típica los delitos se denominan en unisubsistentes y plurisubsistentes; por la unidad o pluralidad de sujetos que intervienen para ejecutar el hecho descrito en el tipo, se clasifican en delitos unisubjetivos y plurisubjetivos; por la forma de su persecución, los delitos se dividen en privados o de querrela necesaria y delitos perseguibles de oficio; en función de la materia, se clasifican en delitos comunes, federales, oficiales, militares y políticos.

De las anteriores definiciones se desprende, como esencial, que el delito es una violación a la norma jurídico penal sin que pueda concebirse como tal cualquier otra no dictada precisamente por el Estado, con lo cual separa, definitivamente, a la esfera de lo jurídico de aquellas otras pertenecientes al ámbito de la conciencia del hombre precisando su naturaleza penal, pues sólo esta ley se dicta en consideración a la seguridad de los ciudadanos.

Las diferentes legislaciones penales mexicanas, a lo largo de la historia, han elaborado diversas concepciones del delito. El primer Código Penal de México, del año 1871, definió al delito como "la infracción voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ella prohíbe y dejando de hacer lo que manda".

El Código Penal para el Distrito Federal de 1929 definió al delito como "la lesión de un derecho protegido legalmente por una sanción penal", definición incompleta por cuando que no circunscribe al delito dentro del radio de las acciones humanas y porque mira exclusivamente a sus efectos, así como porque no comprende a los delitos de peligro y porque hay delitos que no atacan derechos sino bienes que éstos protegen.

El Código Penal para el Distrito Federal de 1931 define el delito como "el acto u omisión que sancionan las leyes penales", concepto que prevalece hasta nuestros días.

El Código Penal ha pretendido dar una definición del delito, consistente en el acto u omisión que sancionan las leyes penales, tal concepto es puramente formal, ya que inclusive los propios autores del Código de 1931 han admitido lo innecesario de incluir el pretexto determinante, por no aportar utilidad alguna y por el inconveniente de ser una síntesis incompleta como acertadamente lo expone el maestro Villalobos:

El estar sancionado por la ley con una pena no conviene a todo lo definido como se requiere de una definición, puesto que hay delitos que gozan de una excusa absolutoria y no por ello pierden su carácter delictuoso.

Un concepto substancial de delito, considera el maestro Pavón Vasconcelos, sólo puede obtenerse, dogmáticamente, del total ordenamiento jurídico penal, mismo que según dicho autor, quedaría definido de la siguiente manera: "delito es la conducta o el hecho típico, antijurídico, culpable y punible".¹¹

Carrancá y Trujillo¹² explica que, intrínsecamente, el delito presenta las siguientes características: "es una acción, la que es antijurídica, culpable y típica. Por ello es punible según ciertas condiciones objetivas, o sea que está

¹¹ Ibid., p. 159

¹² CARRANCA Y TRUJILLO, supra, nota 2, p. 223

configurada con la amenaza de una pena. Acción porque es acto u omisión humana; antijurídica porque está en contradicción con la norma, ha de ser ilícita; típica porque la ley ha de configurarla con el tipo de delito previsto; culpable porque debe corresponder subjetivamente a una persona. La norma prohibitiva sólo es eficaz penalmente por medio de la sanción, de donde deriva la consecuencia punible".

En cuanto a la clasificación de los delitos, en la doctrina han sido diversos autores los que han dado su particular punto de vista a este respecto, destacándose dentro de ellos los juristas Celestino Porte Petit, Ignacio Villalobos, Raúl Carrancá y Trujillo y Fernando Castellanos Tena.

El maestro Ignacio Villalobos clasifica en forma general a los delitos siendo éstos de la siguiente manera: delitos comunes, delitos militares, delitos políticos, delitos sociales, delitos oficiales y delitos y faltas.

Por su parte los maestros Carrancá y Rivas y Carrancá y Trujillo¹³, en su obra "Derecho Penal Mexicano", parte general, clasifica los delitos de la siguiente manera: en atención a su gravedad en crímenes, delitos y contravenciones; delitos dolosos y culposos; delitos de lesión y de peligro; delitos instantáneos y permanentes; delitos simples o continuados; delitos formales o de mera conducta y materiales de resultado externo; delitos simples y complejos; delitos de acción y de omisión; delitos perseguibles de oficio o por querrela del ofendido.

Estos mismos autores hacen otra clasificación de los delitos, en atención del sujeto pasivo y al objeto y al bien jurídicamente protegido:

¹³ Idem, 241-242.

a).- Delitos contra el individuo (contra su vida e integridad corporal, contra su honor, contra su reputación, contra su libertad, contra su estado civil, contra su seguridad y contra su patrimonio).

b).- Delitos contra la familia (en la relación matrimonial y en la relación paterno-filial).

c).- Delitos contra la sociedad (contra la salud pública, contra la moral o las buenas costumbres, contra la fe pública, contra las comunicaciones, contra la economía nacional, responsabilidad penal del profesionista).

d).- Delitos contra la seguridad internacional (piratería, violación de inmunidad y neutralidad, violación de derechos de prisioneros, heridos, rehenes y hospitalizados).

Raúl Carrancá y Trujillo señala que haya que hacer mención en forma muy especial de los delitos sociales, políticos y comunes, porque atienden no sólo al objeto jurídicamente protegido, sino a la finalidad perseguida por el hecho. "Estos últimos delitos se dirigen contra los intereses privados de los particulares, los sociales contra las relaciones de trabajo, de orden social o económico, o sea las relaciones que nacen del choque de las fuerzas que intervienen en la producción; por último los políticos son los que atentan contra el Estado, tanto en el orden externo como en el interno y se dividen en puros, que son los que lesionan sólo a estos órdenes y relativos, y causan, además otros delitos del orden común..."¹⁴

La clasificación legal de los delitos nos las proporciona el libro II del Código Penal para el Distrito Federal en vigor, en donde se agrupan o al bien

¹⁴Ibidem p. 242

jurídico tutelado, correspondiente al interés social y al interés individual teniendo ambos el mismo valor.

Los delitos contra la seguridad de la nación (título 1o.), el derecho internacional (título 2o.), la humanidad (título 3o.), la seguridad pública (título 4o.), delito contra las vías de comunicación y correspondencia (título 5o.), la autoridad (título 6o.), la salud (título 7o.), la moral pública y las buenas costumbres (título 8o.), los delitos de revelación de secretos (título 9o.), los delitos de los funcionarios públicos (título 10o.), los delitos contra la administración de justicia (título 11o.), los cometidos en el ámbito de la responsabilidad profesional (título 12o.), los delitos de falsedad (título 13o.), los delitos contra la economía pública (título 14o.), los delitos sexuales (título 15o.), los delitos contra el estado civil (título 16o.), los delitos en materia de inhumaciones y exhumaciones (título 17o.), los delitos contra la paz y seguridad de las personas (título 18o.), los delitos contra la vida y la integridad corporal (título 19o.), los delitos contra el honor (título 20o.), los que importan privación ilegal de la libertad y otras garantías (título 21o.), los delitos contra el patrimonio (título 22o.) y el delito de encubrimiento (título 23o.).

2.1.1. El dolo y definición de doloso

Para adentrarnos en el concepto de dolo, partiremos, como lo propone el maestro Enrique Díaz-Aranda¹⁵, de la definición en el sistema funcionalista. Conviene recordar que en esta corriente, la ubicación del dolo en el tipo y no en la culpabilidad, implica la exclusión de la conciencia de la antijuricidad y por ende, el concepto de dolo debe ser avalorado: dolo neutro.

¹⁵ DIAZ-ARANDA, Enrique, *Dolo, Causalismo, Finalismo y la Responsabilidad Penal en México*, 3ª. Ed., Edit. Porrúa, México, 200, pp.113-114

El mismo autor considera que el dolo típico se conforma, en segundo término, con el conocimiento y la voluntad del autor de realizar una conducta peligrosa para el bien jurídico tutelado. No obstante, la fundamentación de lo anterior no puede darse sobre la base de procesos causales guiados por una voluntad final, lo cual excluiría los supuestos de omisión.

En este orden de ideas Díaz-Aranda considera que "en primer lugar la concepción del dolo se debe establecer como una interacción causal-normativa-final que concurre en el autor al momento de realizar su conducta".

"Segundo, el conocimiento que sustenta a la voluntad dolosa del autor debe aparecer desde una perspectiva *ex ante* como una conducta prohibida por la norma penal, sea porque lesiona (consumación), pone en peligro (tentativa), o no evita la lesión (omisión) del bien jurídico tutelado".¹⁶

El resultado, y término por ahora con las premisas, debe aparecer como muy probable desde una perspectiva *ex ante* pero su materialización o ausencia *ex post*, como producto del peligro intrínseco de la conducta prohibida, determinará si estamos ante un delito consumado o uno intentado, sin que sea relevante si los procesos causales, o el resultado mismo son o no idénticos a los representados o queridos por el autor".

Agrega Díaz-Aranda que: "desde mi punto de vista se entiende por dolo: el obrar con el propósito de violar la norma del tipo penal".

Existe acuerdo en la doctrina de que los elementos en que el dolo se conforma son dos: conocimiento y voluntad. Ahora bien, en lo que no existe

16 Ibidem, 114

acuerdo es en la determinación del contenido de uno y otro y cuál de ellos debe prevalecer.

La doctrina ha distinguido tres clases de dolo, a saber: dolo directo de primer grado, también llamado dolo directo; dolo directo de segundo grado, también denominado dolo indirecto; y dolo eventual.

Para los propósitos de esta investigación, nos ocuparemos solamente de mencionar el dolo directo y el dolo eventual. Se dice que el dolo directo se da cuando la voluntad es encaminada directamente al resultado previsto, existiendo identidad entre el acontecimiento real y el representado: si una persona apuñala a otra y la mata, obrando con ánimos *accidendi* o *mecandi*, esto es, con voluntad de causar ese resultado típico, comete homicidio con dolo directo.

El dolo eventual existe cuando el sujeto, no dirigiendo precisamente su conducta hacia el resultado, lo representa como posible, como contingente, y aunque no lo quiere directamente, por no constituir el fin de su acción o de su omisión, sin embargo lo acepta, ratificándose en el mismo.

Díaz-Aranda¹⁷ finaliza subrayando que el dolo ha sido objeto de regulación jurídica en la historia legislativa de México, aunque es a partir de 1983-84 cuando la discusión en torno de éste comienza a cobrar relevancia, no por la vía de la doctrina penal sino como resultado de las reformas de esos años, por las cuales se deja de presumir la intencionalidad del delito y se adopta el término "dolo" a nivel legislativo.

La discusión cobró mayor fuerza a raíz de la reforma de 1994, cuando a nivel constitucional y de los correspondientes códigos adjetivos, se ordena la

¹⁷ Ibidem, p. 114

ubicación del dolo a nivel de tipo. Todo ello vuelve a ser motivo de reformas a la Constitución en 1999.

Después de las reformas realizadas por el legislador a la Constitución el 8 de marzo de 1999 y al Código Federal de Procedimientos Penales el 27 de abril del mismo año, las normas vigentes que conciernen al dolo están establecidas en los artículos 16 párrafo segundo y 19 párrafo primero parte final, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

2.1.2. La culpa y la definición de culposo.

“En términos generales se dice que una persona tiene culpa cuando obra de tal manera que, por su negligencia, su imprudencia, su falta de atención, de reflexión, de pericia, de precauciones o de cuidados necesarios se produce una situación de antijuricidad típica no querida directamente ni consentida por su voluntad, pero que la gente previó o pudo prever y cuya realización era evitable por él mismo”, explica el maestro Carrara.¹⁸

En efecto, el jurista Ignacio Villalobos¹⁹ enumera los elementos de la culpa: un actor voluntario; la realización de un tipo penal; el no querer ni consentir; el que tal realización de lo antijurídico se deba a negligencia o imprudencia de la gente; que el responsable haya previsto lo que podía suceder por su actuación o que haya podido preverlo, y ha de haber posibilidad de evitar la producción de aquello que la ley quiere que se evite.

De acuerdo con el Diccionario Jurídico Espasa, se habla de delito culposo sin perjuicio de otras matizaciones cuando el tipo penal se realiza por

¹⁸ CARRARA, Francisco, *op.cit. supra*, nota 1, p. 7.

¹⁹ VILLALOBOS, Ignacio, *Derecho Penal Mexicano*, 3ª. Ed., Edit. Porrúa, México, 1990, pp. 298-300.

la infracción por parte del sujeto del deber de cuidado exigido en una situación concreta, de ver que puede ser definido de forma objetiva (el correspondiente a un "ciudadano medio cuidadoso"), o de forma individual (teniendo en cuenta los conocimientos y capacidades del sujeto).

Es necesario dejar en claro que en cuanto a las clases de culpa, se distingue entre una culpa consciente (el autor se representa la posible realización del tipo, pero confía en que no se producirá) y una culpa inconsciente (el autor no tiene esa representación), ofreciendo dificultades la delimitación de la primera con el dolo eventual.

En nuestro Código penal para el Distrito Federal de 1931 la distinción se realiza entre imprudencia temeraria, simple con infracción de reglamentos y simple sin infracción de reglamentos, recogándose su regulación general en los artículos 565, 586 Bis y 600, sin perjuicio de la tipificación específica de algunos delitos culposos.

La culpa en la legislación mexicana se halla establecida en el artículo 9o. del Código Penal, en su párrafo segundo, en el cual expresa: obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen. Se advierte con claridad que la ley cludió el adecuado sistema, seguido por el anterior texto del artículo 8o., de referirse a las especies de culpa, pues este precepto señala: que se entiende por imprudencia toda imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado que cause igual daño que un delito intencional, para con una fórmula adecuada concretar ahora la noción del obrar imprudencial, en la realización del hecho típico, infringiendo el deber de cuidado que a la gente le incumbe, pues bien examinado el problema, en todas las formas de culpa está presente el señalado fenómeno.

2.2. Ataques a las Vías de Comunicación

El artículo 1o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que son vías generales de comunicación:

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

II.- Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que tambien lo sean.

III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotantes y navegables.

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentren comprendidos en las fracciones II y III.

V.- Los ferrocarriles.

VI.- Los caminos.

VII.- Los puentes.

VIII.- El espacio nacional en que transitan las aeronaves.

IX.- Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o de la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites del Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotación industrial, agrícolas, mineras, comerciales, etcétera, que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación.

X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones, designios, señales, escritos, imágenes o sonido de cualquier naturaleza, y

XI.- Las rutas del servicio postal.

Después de haber expuesto lo que se considera como vías generales de comunicación, nos referiremos a continuación sobre lo que significa el delito de ataques a las vías de comunicación.

El bien jurídico tutelado en el ilícito en estudio está contenido en el título V del Código Penal, y en la fracción II del artículo 171o. del mismo ordenamiento se hace la descripción de la conducta diversa.

Ahora bien, es necesario referirnos, en forma general, a los delitos contra la seguridad pública, que tienen en la actualidad diversas denominaciones genéricas en las diversas legislaciones y en los juspenalistas, pero existe un consenso en otorgarle a este tipo de delitos notas conceptuales afines bien determinados en la literatura penal. Así, por ejemplo, Carrancá denomina a éstos como delitos contra la tranquilidad pública y vio la esencia de ellos en el propósito de tutelar la seguridad de todos y de crear públicamente la conciencia de estar seguros pues ella es necesaria para el libre y total desenvolvimiento de las relaciones humanas.

Los delitos contra la seguridad pública son de una clase especial que ocasiona una común conmoción indefinida en los ánimos y un temor general, originados de las propias circunstancias del hecho, ya que debido a que éste surge un sentimiento de temor por su intrínseca naturaleza independientemente de su posible y futura repetición.

Por tal motivo, con el objeto de evitar grandes y graves desastres el legislador fijó una atención especial en este tipo de conductas delictuosas a efecto de exigir las precauciones y diligencias necesarias en el legítimo uso de éstas fuerzas y para que el hombre preste especial atención al empleo que pueda hacer de dichos medios. El incendio, la inundación, la explotación de

una mina, la sumersión, el naufragio, la destrucción de puentes y vías de horadación, el desastre ferroviario, el envenenamiento de fuentes y el esparcimiento de sustancias nocivas para la salud, vienen por tanto a formar una categoría de delitos contra los intereses legítimos de la sociedad humana y más precisamente contra el derecho de todos a ser inmunes a estos desastres.

Algunos autores dan a este tipo de hechos ilícitos la denominación de delitos contra la tranquilidad pública, pero consideramos que no parece ser ésta la adecuada denominación, ya que el peligro amenaza no a la tranquilidad, sino a la seguridad. La seguridad es algo objetivo, la tranquilidad es un hecho subjetivo, es la creencia de estar seguro. Como lo señala el maestro Jiménez Huerta: "un hombre puede estar seguro ante toda suerte de peligros y por errónea creencia no sentirse indemne, no está tranquilo. Por el contrario, otro puede erróneamente sentirse libre de todo peligro, mientras corre muy graves riesgos; y aunque la seguridad falta, vive tranquilo por la eficacia del error y la ignorancia sobre la verdadera situación en que se encuentra".²⁰

Algunos delitos que lesionan la seguridad pública engendran un notorio y grave peligro común, han sido objeto de estudio en el Código Penal; así, por ejemplo, en el artículo 397 inserto en el título relativo a los delitos contra el patrimonio se sanciona a "...los que causen incendio, inundación, explosión, con daño o peligro..." de las personas, cosas u objetos descritos en las cinco fracciones del citado artículo. Por tanto únicamente los peligros no subsumibles en dicho artículo pero encuadrables en el título quinto del libro II por afectar las vías de comunicación, es decir, por implicar ataques a las vías

²⁰ JIMENEZ HUERTA, Mariano. *Derecho Penal Mexicano*, Vol. 5, 2a. ed., Edit. Porrúa, México, 1983, p. 94.

de comunicación y más concretamente el que se refiere a la fracción II del artículo 171, será objeto de estudio.

El Código punitivo contiene en el título V de su libro II denominado delitos en materia de vías de comunicación y de correspondencia, el capítulo que se refiere a los ataques a las vías de comunicación en múltiples tipos descritos en sus artículos 166 a 171, versan sobre las vías de comunicación y sobre los peligros inherentes a infracciones de tránsito. Los tipos penales que se encuentran descritos en los artículos antes señalados se pueden dividir en tres grupos:

- 1) Los ataques a las vías de comunicación.
- 2) Los ataques a los medios de transporte.
- 3) Peligros inherentes a infracciones de tránsito.

Por lo que se refiere a los ataques a las vías de comunicación, el artículo 167 del Código Penal para el Distrito Federal de 1931, integrado por nueve fracciones, señala descripciones que se refieren a las vías de comunicación, sin embargo se hace notar que algunas de sus descripciones se refieren exclusivamente a las vías y a otros medios, pero, todas estas descripciones son también lesivas de la seguridad pública que encierran un peligro común.

En relación a los ataques a los medios de transporte destacan los descritos en el artículo 170 del Código Penal para el Distrito Federal de 1931. Los elementos de esta figura delictiva que forjan su existencia y gravedad en las cosas materiales sobre las que recae la conducta, los medios empleados, las circunstancias de lugar y tiempo y los resultados habidos.

El objeto material es, según expresa la descripción típica: una aeronave, una embarcación u otro vehículo. Una aeronave es cualquier vehículo que pueda sostenerse o navegar en el aire; embarcación, el barco o barca destinada a transportar por el agua a personas, mercaderías u otros objetos; por último, la frase genérica otro vehículo abarca a los ferrocarriles, tranvías, automóviles, camiones, autobuses, metro y demás medios de transporte.

El artículo 171 establece que se impondrán prisión hasta de seis meses en su fracción II describe la conducta delictuosa en dos modalidades: estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, esta conducta será penada además con la sanción que le corresponda si causare daños a las personas o a las cosas.

En esta fracción se habla de delitos que la doctrina considera no de resultado, sino de peligro, debiéndose, por lo tanto, calificar el peligro, independientemente del resultado, puesto que no le basta con el estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, sino que requiere la comisión de infracciones al Reglamento de Tránsito y Circulación, debiera ser, para la configuración de tipo penal, solamente el concepto de peligro, es decir, el manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes independientemente de la infracción a los ya citados reglamentos.

La última frase "...sin perjuicio de la sanción que corresponda si causa daño a las personas o a las cosas", pone en relieve la naturaleza autónoma de este delito de peligro. No existe incompatibilidad entológica entre el peligro para el bien jurídico de la seguridad pública que tutela el artículo 171 y los daños causados a las personas o a las cosas; bienes jurídicos diversos en los títulos correspondientes a los delitos, contra la vida e integridad corporal y a las personas en su patrimonio.

El artículo 104 de la Constitución General de la República prescribe que los delitos comprendidos en el título V libro II del Código Penal son de jurisdicción federal. Para estos casos el Código Penal establece las sanciones especiales a los que dañan, perjudican o destruyen las vías generales de comunicación en relación con lo dispuesto en el artículo 6o. del Código Penal.

En este orden de ideas, consideramos que la conducta descrita por el legislador en la fracción II del artículo 171 del Código Penal no es de competencia federal, sino del fuero común, porque nunca va a existir un ataque, daño o deterioro a las vías generales de comunicación comprendidas en el título V, libro II del Código Penal, en virtud de que ya se encuentran debidamente tipificadas, y además porque como lo prevé el último párrafo del multicitado precepto legal "...sin perjuicio de la sanción que corresponda si causa daño a las personas o a las cosas", bienes jurídicos diversos protegidos en los títulos correspondientes a los delitos contra la vida, integridad corporal y a las personas en su patrimonio; a mayor abundamiento porque en ningún precepto legal de la ley de vías generales de comunicación se encuentra sancionada con pena privativa de libertad el precepto legal que nos ocupa, sino que se encuentra como una infracción.

2.3. Peligrosidad.

Del latín *periculosus*, calidad de peligroso, que tiene riesgo o puede ocasionar daño. Peligro viene de *periculus*, riesgo o contingencia inminente de que suceda algún mal; y daño de *damnum*, detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia.

Para el estudio del concepto de peligro se hace necesario hacer referencia a los dos grupos de teorías que se relacionan con el y con su

fundamento lógico: las que lo fundan en la posibilidad y las que consideran racionalmente ligado a la probabilidad.

Entre las primeras se encuentran representadas por Von Kries, Finger y Rocco, que hablan de una posibilidad de peligro, pero al enunciarla lo hacen basándose en una posibilidad relevante.

El otro grupo de doctrinas fundamenta racionalmente el peligro en la probabilidad; entre los autores que describen esta tesis figuran; Stubel, Rohlan, Liszt, Biamonte, Antolisei y Grispigni. Este último interpreta la probabilidad, que sirve de fundamento a las tesis sostenidas por dichos autores en la probabilidad matemática, es decir, como la relación existente entre el número de casos favorables a la expectación de un acontecimiento y el número de casos posibles, a condición de que sean posibles en igual grado los casos favorables a los contrarios.

Lo que interesa, al decir de estos grupos de teorías, es determinar la función de lo posible y de lo probable en el concepto de peligro. el peligro es posibilidad y probabilidad en general, prescindiendo de su aplicación, es lo probable remoto.

Lo probable es lo posible próximo. Cuantitativamente, lo posible es menos que lo probable. En el proceso de producción del peligro lo posible es un grado menor que lo probable. El peligro se funda, por lo tanto en la adición de lo posible con lo probable.

Lo posible es expectativa de conducta, lo probable, pronóstico de conducta. Lo probable es lo verosímil, lo que es lógico que suceda, aunque no llegue a ocurrir. Hay apariencias fundadas de verdad, que sirven de base al juicio de lo probable.

Dentro de lo verosímil, de lo que pueda ser verdad, realidad de verdad, de lo que se apoya en razones válidas para creer que se verificará o que ocurrirá, es donde evidentemente debe vincularse el concepto de lo probable.

Se trata de un pronóstico de hecho, deducido de la probabilidad, que cuenta además con los datos de la experiencia. Lo probable racionalmente es susceptible de engendrar un evento.

En este trabajo también proponemos clasificar la peligrosidad en tres grandes rubros, atendiendo a la gravedad de los ilícitos.

Lo anterior, porque los ataques a las vías de comunicación están considerados por la doctrina como un delito de peligro, por tal motivo, para el estudio de dicho ilícito como de peligro es necesario señalar las opiniones que a éste respecto tienen diversos autores, que consideran el grado de peligrosidad que conlleva la conducta de los infractores de las leyes y códigos.

2.3.1. Peligrosidad mínima.

Fernando Castellanos Tena²¹ señala que "por el daño que causa", con relación al daño resentido por la víctima, o sea en razón del bien jurídico, los primeros consumados causan un daño directo y efectivo, en intereses jurídicamente protegidos por la norma penal, como el homicidio, el fraude, etcétera. Los segundos no causan daños directos a tales intereses, pero los ponen en peligro, el abandono de personas o la omisión de auxilio. El peligro es la situación en que se colocan los bienes jurídicos, de la cual deriva la posibilidad de causación de un daño.

²¹ CASTELLANOS TENA, Fernando. *Lineamientos Elementales de Derecho Penal* 2ª ed., Edit.22 Porrúa, México, 1987, p.135.

Por su parte, el maestro Raúl Carrancá y Trujillo, en su clasificación de delitos hace una distinción entre los delitos de lesión y de peligro, y refiere que atendiendo al daño efectivo o directo o a la situación de peligro creada por la acción criminal, nuestras leyes mantienen abundantes disposiciones en el Código Penal.

El jurista Ignacio Villalobos considera, en relación a la clasificación del delito, que en atención al acto o al conjunto de actos que los constituyen, los delitos pueden ser de lesión y delitos de peligro.

Delitos de lesión y delitos de peligro. Se llama delito de lesión al que causa un daño efectivo, como sucede en el homicidio, las lesiones o el daño en propiedad ajena. El delito de peligro es aquel que solamente crea un riesgo para el bien jurídico cuya protección motiva el tipo penal, peligro que puede ser abstracto y general como **en la violación del reglamento de tránsito, conduciendo en estado de ebriedad o por el exceso repetido de velocidad** (artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal de 1931).

Villalobos señala cuatro formas clínicas de estado peligroso: a) capacidad criminal muy fuerte y adaptabilidad muy elevada (forma más grave: delitos de cuello blanco, financieros, industrial, corrupción política, etc.); b) capacidad criminal alta y adaptabilidad incierta (menos grave, son fácilmente identificables: criminal, profesional, reincidente etc); c) capacidad criminal leve y adaptación débil (delitos leves, inadaptados caracteriales, raterías, etc.); y d) poca capacidad criminal y adaptabilidad elevada (forma ligera de estado peligroso, delincuentes pasionales y ocasionales).

Ahora bien, para determinar la peligrosidad criminal de un sujeto se debe de tomar en cuenta a múltiples factores, como la personalidad integra de

hombre (es decir, biosicosocial), la vida anterior al hecho, las motivaciones el delito mismo (que es un indicador importante, aunque no hay correspondencia cierta entre la gravedad de la infracción y el estado peligroso), la víctima y la realidad social, económica y política del momento.

El concepto de peligrosidad criminal se relaciona con el concepto de peligro, especialmente en cuanto se refiere a la persona, y aun de modo más particular a la persona del delincuente.

El autor español Carlos María Romeo Casabona²² considera que debemos atender para una correcta clasificación a los elementos con que puede presentarse la peligrosidad.

En primer lugar, y tomando como referencia su presupuesto más significativo (el delito), el jurista señala que podemos distinguir una peligrosidad predelictual o postdelictual.

En el primer caso, estaremos bajo el supuesto de una peligrosidad mínima, en tanto que en la fase postdelictual, hablamos de peligrosidad media y alta.

En el caso de la peligrosidad mínima o predelictual, es aquella que no requiere para ser declarada la comisión previa de un delito.

2.3.2. Peligrosidad Media.

Se ha definido la peligrosidad en general como la cualidad de una persona en la que se aprecia la probabilidad de cometer un delito, la peligrosidad es, por consiguiente, una cualidad, una aptitud personal, unas

²² ROMEO CASABONA, Carlos María. *Peligrosidad y Derecho Penal Preventivo*, 2ª. ed., Edit. Bosch, Barcelona, España, 1986, pp. 21-25 y 44-45.

características que definen la personalidad del sujeto. Tal situación implica que esa cualidad al formar parte de la personalidad del individuo, permanezca a lo largo de un período de tiempo de duración indeterminado, pero no definitivo, pues hay que entender que esos componentes de la personalidad son susceptibles, en principio, de variación o de incidencia; de lo contrario, no tendrá sentido el pensamiento preventivista y todas las construcciones de derecho penal que se han apoyado en aquél, salvo, claro está, las de carácter exclusivamente asegurativo. Su proyección al exterior se manifiesta por la realización de hechos que constituyen delito o revelan la tendencia del mismo.

Por otro lado, la peligrosidad en sus tres fases puede combinarse entre sí, dando lugar a otras variantes, cuyos resultados habrán de ser tenidos en cuenta en la exposición de clases básicas mencionadas anteriormente.

La peligrosidad postdelictual, que puede ir de media a alta, precisa que el delincuente haya cometido con anterioridad una infracción criminal, cualquiera que fuera la gravedad de ésta, bastando con que constituya un hecho típico y antijurídico, pues como ya se ha señalado, hace falta demostrar la culpabilidad.

2.3.3. Peligrosidad Alta.

Dado que la peligrosidad consiste en la cualidad de una persona en la que se aprecia la probabilidad de que realice en el futuro una acción socialmente dañosa, si esta acción dañosa temida es constitutiva de delito (en cuyo caso, tal daño implica casi siempre un desvalor ético-social) descrito por la ley penal, la peligrosidad es alta y puede clasificarse como criminal.

La peligrosidad criminal tiene naturaleza penal, en cuanto es el fundamento para la prevención del delito y presupuesto necesario para la

aplicación de las oportunas medidas de seguridad. Sabido es que esta función preventiva del derecho penal es insustituible y decisiva como consecuencia de la tarea que le incumbe de protección de los bienes jurídicos contra las agresiones a los mismos constitutivos de delito.

Pavón Vasconcelos señala que doctrinalmente se han distinguido los delitos de daño de los delitos de peligro, pues mientras en los primeros se produce la destrucción o disminución del bien jurídico con la consiguiente lesión de interés, en los segundos el legislador ha tomado sólo en cuenta, al estructurar el tipo, la probabilidad de que el bien jurídico puede resultar dañado como consecuencia de la conducta desplegada por el agente.

En este sentido, en el presente trabajo también se propone que todo conductor que maneje vehículos automotores en estado de ebriedad y que por cualquier circunstancia prive de la vida a alguna persona, sea considerado éste como un delito grave, de alta peligrosidad, sin derecho a libertad caucional.

Lo anterior, porque actualmente este delito sí está contemplado con las características antes descritas en el Código Penal, pero como se rige la penalidad en delitos graves y no graves, existen lagunas jurídicas por las que algunos probables responsables obtienen libertad caucional, cuando en estricto derecho no deberían recibir tal beneficio.

2.4. Sanciones.

2.4.1. La Punibilidad.

La punibilidad en la teoría tradicional del delito constituye el último elemento de aquél y debe entenderse como la amenaza de pena que todo delito lleva consigo, el propio código penal da carta de naturaleza a aquella cuando

define el delito como la acción u omisión que sancionan las leyes penales. Lo anterior no significa que en todo delito necesariamente haya de haber pena, porque bien ésta puede excluirse por alguna de las llamadas excusas absolutorias que impiden la imposición de la pena, aún cuando permanece el delito.²³

El autor Ojeda Velázquez señala que no se debe perder de vista que el derecho como orden coactivo se presenta, en el marco de un estado moderno, en tres momentos históricos.

En el primero momento en que el legislador, para asegurar las condiciones de existencia de vida en común de los gobernados, valora siguiendo los impulsos de la vida social, qué bienes jurídicos debieran ser tutelados y crea a través del acto legislativo el esquema, la hipótesis y el tipo de delito acompañado de sus respectivas sanciones, por medio de las cuales se protegerán los bienes que, a través de acto se elevan a la categoría de institución jurídica, lo que asegura el orden jurídico establecido. Consecuentemente, el análisis de la sanción penal en abstracto encontrada en la norma jurídico penal no es más que el examen de la misma y de los elementos que la integran; el tipo penal y la punibilidad.

El tipo no es otra cosa que el esquema abstracto del delito contenido en la norma y que nosotros llamaremos delito, institución jurídica para diferenciarlo del delito-hecho concreto. Ojeda Velázquez puntualiza que la punibilidad constituye la esencia particular de la norma jurídico-penal. Sin punibilidad, la norma jurídica estaría vacía, sería solamente expresión de buenos deseos del legislador.

²³ DICCIONARIO JURIDICO ESPASA, *supra*, p. 828.

El carácter coactivo representado por la punibilidad es la característica de la norma penal que la diferencia de otra clase de normas, como las morales o religiosas. Así pues, la punibilidad es la reacción específica del estado contra los actos de la conducta humana calificados como antijurídicos o contrarios al derecho, es una clara advertencia que formula el poder Legislativo para quien o quienes realicen la condición señalada en el precepto primario.²⁴

A través de la punibilidad se efectúa la prevención general de los delitos, pues su carácter disuasivo o intimidatorio pende como la Espada de Damocles sobre la cabeza de los ciudadanos, toda vez que al individuo desde pequeño se le educa para que si reacciona de manera contraria a las normas dadas por sus padres, sea merecedor de un castigo; lo mismo sucede si en la escuela desobedece al maestro; altera el orden y la disciplina o no cumple con sus obligaciones escolares. Más tarde, al entrar en contacto con la sociedad sea como miembro de un club, de alguna asociación civil o en sus relaciones laborales, el hombre se ve rodeado de infinidad de normas de conducta cuya violación trae consigo el correspondiente castigo.

2.4.2 La Punición.

A través de la punibilidad, el legislador conmina a los gobernados para que no produzcan la lesión o dañen el bien jurídico tutelado, en la segunda fase en que se manifiesta la reacción estatal, por medio de la punición el juez fija la particular y concreta privación de bienes al autor del delito, tomando en cuenta la magnitud de su culpabilidad en el hecho por el cual es responsabilizado.

²⁴ OJEDA VELAZQUEZ, Jorge. *Derecho Punitivo. Teoría Sobre las Consecuencias Jurídicas*, 3ª. ed, Edit. Trillas, México, 1993, pp. 73-75.

En la Edad Media, la pena era el sufrimiento extremo, a través del mecanismo de tortura y tormento, obteniendo con ellos la confesión de los sujetos. A partir de la Ilustración se inicia un movimiento internacional de reforma del Derecho Penal y de la ejecución de las penas, que no puede afirmar que ha concluido porque actualmente se advierten algunos tipos de tortura de la misma naturaleza menos severa, pero en general han disminuido notablemente.

En México la pena tiene su origen como una forma primitiva de castigo a quienes habían ocasionado algún daño al grupo que pertenecían, y como sanción se les privaba de la vida o los desterraban. En esa etapa los ofendidos se hacían justicia por su propia mano, llevando a la crueldad y a las injusticias, pues las personas con grandes riquezas abusaban de su poder contra los pobres. Con el surgimiento de los estados como una forma política con el fin de lograr un orden social, se adjudica la facultad de castigar en nombre de la comunidad, impidiendo la justicia por su propia mano y de esa manera nace el *ius puniendi*. Originalmente la única forma de castigar a esos sujetos era a través de las penas, pero con el paso del tiempo se da origen a las llamadas medidas de seguridad, sustentadas hasta hoy en día.

En las legislaciones penales contemporáneas, no se negó a los órdenes jurisdiccionales la facultad de discrecionalidad en la determinación de la pena, sin embargo se considera que es una discrecionalidad jurídicamente vinculada, al tener el juzgador la obligación de fijar la punición aplicable al delito de que se trate, dentro del marco previamente establecido por el legislador. Luego entonces, la discrecionalidad que se le otorga al juez para la fijación de la sanción, no es del todo libre, sino que se rige por las disposiciones del legislador que considera adecuada al desvalor sufrido.

A fin de que la punición retributiva no se convierta en un castigo injusto y desproporcionado, debe adecuarse a la culpabilidad del sujeto activo, porque la naturaleza de la culpa determina la naturaleza de la pena. Por ello, Ojeda Velázquez afirma que con el objeto de que la pena sea racionalmente justificada, el hombre que delinque debe sentirla. Cuando los procesados que íntimamente se reconocen culpables de algún delito, invocan al juez la pena correspondiente, confirman el reconocimiento de una realidad intelectual; la de que culpabilidad y castigo están insertos en lo profundo de la mente humana; psicológicamente la culpa causa aflicción, y ésta la invocación de un castigo para poder apagar los remordimientos.

2.4.3. La Pena.

Pena, vocablo que deriva del latín *poena*, es el castigo impuesto por autoridad legítima al que ha cometido un delito o falta. Disminución de uno o más bienes jurídicos impuestos jurisdiccionalmente al autor de un acto antijurídico (delito), que representa la ejecución coactiva, efectiva, real y concreta del precepto infringido, sino su reafirmación ideal, moral y simbólica.²⁵

La pena es la real privación o restricción de bienes al autor del delito que el Poder Ejecutivo lleva a cabo para la prevención especial, determinada jurídicamente en su máximo por la punición impuesta, y en su mínimo por ciertas condiciones temporales y personales del reo que la sufra.

La anterior definición separa netamente la pena criminal, como sanción punitiva, de las sanciones ejecutivas con las cuales se trata de imponer coactivamente la realización de lo establecido en el precepto correspondiente,

²⁵ VILLALOBOS, Ignacio, *supra*, nota 12, p. 532.

así proceda tal realización del impedimento de la acción contraria al precepto, de un constreñimiento a la acción prescrita por él, del restablecimiento del estatus de antes, del resarcimiento de los perjuicios causados, de la nulidad del acto viciado o de su inoponibilidad, es decir, del desconocimiento de sus efectos respecto de terceros. La pena criminal, en cambio, hiere al delincuente en su persona e importa necesariamente un mal que significa una restricción afectiva de su esfera jurídica.

El ladrón no es más pobre que antes con la restitución de aquello que con su acción perjudicial obtuvo (sanción ejecutiva que realiza o activamente el precepto primario de la normal), pero ve materialmente reducida su esfera jurídica al deber soportar la pena criminal de privación de libertad en un establecimiento carcelario, es decir, por una sanción punitiva. Es este carácter de la pena el de ir más allá de la mera ejecución coactiva de lo dispuesto en el precepto infringido lo que conduce, más que a propósito de las demás sanciones a indagar sobre su esencia, su sentido y sus fines. ¿Cómo, por qué y para qué pueden los órganos del Estado imponer esta clase de sanción que es la pena? A estas cuestiones procuran responder las teorías de la pena.

Ahora bien, el maestro Castellanos Tena señala que el fin último que persigue la pena es la salvaguarda de la sociedad, y para conseguir dicho fin, la pena debe ser intimidatoria, por cuanto que a través de este medio se puede evitar la delincuencia por el temor de su aplicación. Ejemplar, porque ha de servir de ejemplo a los demás no sólo al delincuente para que todos adviertan la efectividad de la amenaza estatal. Correctiva, porque produce la readaptación a la vida normal, mediante los tratamientos curativos y educacionales adecuados, impidiendo así la reincidencia. Eliminatoria, ya sea corporal o definitivamente, según que el condenado pueda adaptarse a la vida

social o se trate de sujetos incorregibles. Justa, pues la injusticia acarrearía males mayores, no sólo con relación a quien sufre directamente la pena, sino para todos los miembros de la colectividad al esperar que el derecho realice elevados valores entre los cuales destacan la justicia, la seguridad y el bienestar sociales.

El jurista Castellanos Tena clasifica las penas, señalando que éstas se clasifican en intimidatorias, correctivas y eliminatorias, según se aplique a sujetos no corrompidos, a individuos ya maleados pero susceptibles de corrección o a inadaptados peligrosos.

Dicho autor es del mismo parecer que los maestros Villalobos y Carrancá Trujillo, al clasificar a la pena atendiendo a su naturaleza o al bien jurídico que afecta, y estos pueden ser: "contra la vida (pena capital); corporales (azotes, marcas, mutilaciones); contra la libertad (prisión, confinamiento, prohibición de ir a lugar determinado); pecuniaria (privando algunos bienes patrimoniales, como la multa en la reparación del daño), y contra ciertos derechos (destitución de funciones, pérdida o suspensión de la patria potestad y de la tutela, etcétera)".²⁶

En el sistema del Código Penal para el Distrito Federal de 1871 se fijaron penas con tres términos: mínimo, medio y máximo; correspondiendo cada uno de ellos a las atenuantes y agravantes debidamente catalogadas y valoradas unas y otras que se probarán en el proceso (artículos 66 a 69).

La legislación penal en 1929, con los artículos 47 a 63, siguió el mismo sistema establecido en el código de 1871, y permitió al juez tomar en consideración circunstancias atenuantes y agravantes previamente establecidos

²⁶ Idem, supra 18 p. 326.

por la ley, de acuerdo con la magnitud del delito, y sus modalidades y conforme con las condiciones peculiares del delincuente (artículo 55).

Fue el Código Penal para el Distrito Federal de 1871 el que consagró la mayor amplitud del arbitrio judicial, y de ese modo dio paso hacia una amplia individualización judicial de las sanciones. En efecto, dicho código penal del año citado adoptó el sistema de fijar sanciones de naturaleza precisa para cada delito; pero en cuanto a su medida se limitó a fijarla por medio de su máximo y mínimo. El ordenamiento legal antes referido en sus artículos 51 y 52, fija las bases al juez para graduar la sanción en cada caso; el primero de sus preceptos establece: "Artículo 51.- Dentro de los límites fijados por la ley, los jueces y tribunales aplicarán las sanciones establecidas para cada delito, teniendo en cuenta las circunstancias exteriores de ejecución y las peculiares del delincuente".

"Artículo 52.- En la aplicación de las sanciones penales se tendrá en cuenta:

1o.- La naturaleza de la acción u omisión de los medios empleados para ejecutarla y la extensión del daño causado y del peligro corrido;

2o.- La edad, la educación, la ilustración, las costumbres y la conducta precedente del sujeto, los motivos que lo impulsaron o determinaron a delinquir y sus condiciones económicas;

3o.- Las condiciones especiales en que se encontraba en el momento de la comisión del delito y los demás antecedentes y condiciones personales que puedan comprobarse, así como sus vínculos de parentesco, de amistad o nacidos de otras relaciones sociales, la calidad de las personas ofendidas y las circunstancias del mismo, lugar, modo y ocasión que demuestren su mayor o menor temibilidad;

4o.- Tratándose de los delitos cometidos por servidores públicos, se aplicará lo dispuesto por el artículo 213 de este código. El juez deberá tomar conocimiento directo del sujeto, de la víctima y de las circunstancias del hecho en la medida requerida para cada caso."

Para los fines de este artículo, el juez requerirá los dictámenes periciales tendientes a conocer la personalidad del sujeto y los demás elementos conducentes, en su casos a la aplicación de las sanciones penales".

2.5. Vehículo automotor.

Para explicar el surgimiento de los vehículos de motor que circulan por millones en las grandes urbes como la Ciudad de México, es necesario remontarnos a la evolución y al significado etimológico de la palabra automóvil, "el que se mueve por sí mismo".

La idea del automóvil es antigua, se sabe que en el siglo XIV, hacia el año de 1447, en las calles de Alemania se exhibía un coche que no era tirado por animales, sino que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranajes, ejemplar que fue imitado por otros inventores de la época. Tardaría dos siglos, en el año 1649 para que apareciera otro automóvil con las mismas características, después aparece en Inglaterra, en 1680 un coche de cuatro ruedas movido por un escape de vapor, creación de Newton. En 1775, Nicolás Cugnot, capitán de artillería francés, construye una locomotora de carretera. Los inventos de nuevas máquinas no cesaron de producirse desde entonces, sobre todo en Francia e Inglaterra; en este último país, en 1822 empezaron a funcionar diferentes servicios públicos, con trayectos preestablecidos.

El desarrollo de la locomoción automotriz se vio luego interrumpido por la rivalidad de las compañías de ferrocarril, que tenían peso dentro del Parlamento Inglés. En 1865, a raíz de un accidente automovilístico que arrojó por resultado varias víctimas, se votó una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil de vapor, pues ésta les prohibía llevar una velocidad

superior a 6.5 kilómetros por hora, y además se debía ir precedido de un guía a pie, con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Esta ley fue abolida en 1896, por los reclamos de los constructores ingleses que veían con cierta envidia los avances que el automóvil hacía en Francia.

Hasta aquí se utilizaba el vapor como fuerza motriz, pero el gran cambio hacia el auto moderno se produce al finalizar la Primera Guerra Mundial, con la utilización y adopción universal del motor de gasolina.

La transformación, desde la fabricación artesanal de los automóviles a comienzos del siglo XX y hasta el estado actual de la industria automotriz y sus complementarias, es asombrosa por lo vertiginoso de su progreso. El empresario que intuyó lo que podría llegar a ser tal industria fue Henry Ford (quien creó en 1903 la Ford Motor Company) y en 1913 planeó la construcción del famoso modelo "T", prototipo de los autos modernos, del que se fabricaron 15 millones de unidades en 17 años.

2.5.1. Vehículo de Transporte Particular.

Desde el punto de vista sociológico, los vehículos clasificados como de transporte particular, son aquellos automotores de uso individual como los automóviles, motocicletas y bicicletas y también al que transporta empleados y obreros de empresas particulares.

De acuerdo con el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, en el artículo Tercero los vehículos se clasifican como ligeros (aquellos con un peso bruto vehicular de hasta 3.5 toneladas, tales como bicicletas, triciclos y bicicletas adaptadas; bicimotos, triciclos, automotores y tetramotos; automóviles, camionetas y vagonetas, remolques y semirremolques.

La fracción segunda del mismo artículo establece como vehículos pesados aquellos mayores a 3.5 toneladas, tales como microbús y minibús, autobuses, camiones de dos o más ejes, tractores, semirremolques, remolques, trolebuses, vehículos agrícolas, trenes ligeros, equipo especial móvil, camionetas y vehículos con grúa.

Para los propósitos de este trabajo, es necesario realizar una breve revisión de la historia del transporte público y privado. Los sociólogos han llamado la atención sobre la preeminencia de la transportación en vehículos privados en la Ciudad de México y la zona conurbada, desde la década de los 40, con tasas de crecimiento anuales de entre 10% y 12 por ciento.

Así, hacia principios de la década de los 80 las autoridades del Distrito Federal reportaban un padrón vehicular de 2.2 millones de unidades, cifra que casi se ha duplicado, al pasar a casi 4 millones de vehículos automotores al cierre del año 2001.

2.5.2. Vehículo de Transporte de Servicio Público.

Son todos aquellos modos de transportación de pasajeros, sean terrestres o subterráneos, automotores o eléctricos; integran esta categoría los operados directamente por el gobierno del Distrito Federal, tales como autobuses ex Ruta 100, Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Trolebuses, Tren Ligero, Metro Ligero, los autobuses del sistema transporte troncal del Estado de México.

También son considerados de servicio público los transportes operados por empresas privadas, autobuses del Estado de México y los taxis colectivos del Distrito Federal y del vecino estado.

De acuerdo con el experto en asuntos urbanos Jorge Legorreta²⁷, en la Ciudad de México la transportación masiva de pasajeros se inició en 1857 con la operación del tranvía de vapor. La primera ruta unía el centro con los suburbios de la Villa de Guadalupe. Esta vía formó parte del tramo del ferrocarril México-Veracruz y conectaba también otros pueblos suburbanos del norte de la ciudad .

A finales del siglo pasado aparecieron los primeros tranvías eléctricos. Su construcción y operación estuvo a cargo de particulares, específicamente de una aristocracia ligada al gobierno.

Las primeras concesiones las autorizó el ayuntamiento en 1896 a la "Compañía Limitada de los Tranvías Eléctricos", de capital inglés.

Con el crecimiento de la red de tranvías se expandió la ciudad, precisamente hacia donde éstos se dirigían, por lo que la expansión urbana se orientó hasta absorber lo que entonces eran los municipios de Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe, Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan.

Algunos historiadores han enfatizado que a partir de 1920 el crecimiento físico y demográfico alcanzado por la ciudad creó la demanda de sistemas de transportación más modernos.

Un hecho determinante en este proceso fueron las huelgas de los trabajadores tranviarios organizadas desde 1914 por la Federación de Sindicatos del Distrito Federal. Desde un principio, establece Legorreta, el transporte público nació con problemas en la Ciudad de México, pues las

²⁷ LEGORRETA, Jorge. *Transporte y Contaminación en la Ciudad de México*, 1ª. ed., Edit. Centro de Ecodesarrollo, México, 1997. pp. 19-38.

unidades en realidad eran modificaciones de automóviles, principalmente de la marca Ford y por ello denominados "Fotingos".

A pesar de ser pocas las unidades en operación, desde entonces se hablaba de rutas improvisadas. Desde la década de los 20 se empezaron a constituir los primeros sindicatos de permisionarios, integrados básicamente por propietarios de los vehículos, que fungían al mismo tiempo como chóferes.

En la década de los 50 empezó a predominar el autobús sobre el tranvía, por su fácil adaptación a las vialidades y, paralelamente, surgían rutas de "peseros" la mayoría de las veces con rutas fijadas al margen de las autoridades. Con ello, ha predominado el transporte privado sobre el público en la Ciudad de México.

65-A

CAPITULO III

ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL CUERPO DEL DELITO

3. Elementos constitutivos del cuerpo del delito.

3.1 Normativos.

La conducta será delictuosa no sólo cuando sea antijurídica y culpable, sino además típica, esto es que la acción haga encajar dentro de la figura del delito, creada por la norma penal, pues de lo contrario al faltar el signo externo distintivo de la antijuricidad penal, que lo es la tipicidad penal, dicha acción no constituiría delito; pero puede existir la tipicidad penal sin que exista la acción antijurídica como ocurre en las circunstancias excluyentes de responsabilidad contenidas en el artículo 15 del Código Penal en vigor.

En el caso concreto de la ebriedad y los estupefacientes puede operar la inimputabilidad en los trastornos mentales transitorios, es decir, que al cometer la infracción el sujeto activo del delito se hallaba en un estado de inconsciencia de sus actos, determinado por el empleo accidental o involuntario de sustancias embriagantes o estupefacientes, como más adelante lo estudiaremos. Por eso puede decirse que la antijuricidad es elemento constitutivo del delito, pero no lo es del tipo.

Dada la magnitud de los bienes jurídicos protegidos por el derecho penal, si su aplicación dependiera tan solo de la cualidad antijurídica de la acción, todas las normas del derecho en general se encontrarían protegidas por la excepcional tutela penal, por lo que, la pena volvería a ser necesaria consecuencia de todo acto ilícito, pero existe una gran protección en cuanto a que el derecho penal se limite a sí mismo, ello se logra mediante los tipos legales de los delitos.

Las conductas que han de ser objeto de consideración jurídica penal, deben ser diseñadas por el legislador, valiéndose de las restricciones precisas que señale las características puramente exteriores de aquellas conductas que en su momento deben ser incluidas en el Código Penal.

El tipo no es otra cosa que la acción injusta descrita concretamente por la ley penal y sus diversos elementos y cuya realización va ligada a la sanción penal, es en otras palabras un presupuesto de la pena.

La conducta humana es configurada hipotéticamente por el precepto legal, tal hipótesis legal constituye el tipo. El maestro Carrancá y Trujillo cita a Jiménez de Azúa en relación al concepto de tipo, sosteniendo este último que: "el tipo legal es la abstracción concreta que ha tratado el legislador, descartando los detalles innecesarios para definir el hecho que se cataloga en la ley como delito".²⁸

Para el jurista Castellanos Tena la tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo legal; "la tipicidad es el encuadramiento de una conducta con la descripción hecha en la ley; la coincidencia del comportamiento cuando es descrito por el legislador, en es en suma, la acuñación o adecuación de un hecho a la hipótesis legislativa.

El Código Penal para el Distrito Federal en vigor, así como la Suprema Corte de Justicia de la Nación establecen que el delito de ataques a las vías de comunicación prevista en el artículo 171 fracción II, se integra no solamente por la conducción de un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, sino que requiere además que se cometa alguna

²⁸ Carrancá y Trujillo, Raúl, op. cit., supra nota 14, p. 531

infracción al Reglamento de Tránsito y Circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio.

De lo expuesto resulta que la conducta típica sólo se perfecciona cuando el que conduce en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes incurre, además, en alguna de las infracciones del Reglamento de tránsito del Distrito Federal.

De lo expuesto resulta que la conducta típica solo se perfecciona cuando el que conduce en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes incurre, además, en alguna de las infracciones del Reglamento de tránsito del Distrito Federal.

3.1.1 Conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes.

La embriaguez ha preocupado a todas las ramas del conocimiento, y la ciencia jurídica no es la excepción.

En el Derecho Penal la embriaguez ha ejercido un influjo en cuanto a la creciente tendencia de los individuos que conducen vehículos de motor bajo los efectos del alcohol o de drogas enervantes, constituyendo un peligro real e inminente a la seguridad pública.

De acuerdo con el Diccionario Médico Teide²⁹ la embriaguez puede definirse como "alcoholismo agudo, o sea, el envenenamiento agudo episódico por el alcohol".

²⁹ Diccionario Médico Teide, 5ª ed., Barcelona, España, 1998, p. 383

Esa definición, sin embargo, es muy general, porque debe tomarse en cuenta que la reacción de los individuos que ingieren bebidas alcohólicas no es idéntica, que presenta variaciones muy individuales que se diferencian entre sí y que provienen según su fortaleza física, síquica y susceptibilidad de cada sujeto.

Hecha esta breve introducción, conviene realizar un breve repaso referente a la embriaguez, sus grados y etapas así como sus efectos desde el punto de vista médico-legal y jurídico en aquellos individuos que conducen en ese estado.

Según la división de Hofbauer³⁰ la ebriedad como proceso agudo de corta duración tiene tres grados: "1) **periodo de excitación**: euforia, verbosidad, en algunos tristeza, rapidez asociativa, irritabilidad, no hay pérdida de conciencia; 2) **periodo de incoherencia**: automatismo, movilidad y falta de brillo en la ideación, incoordinación motora, impulsos, agresiones; ya hay pérdida de conciencia; 3) **periodo de sueño tóxico**: corresponde a lo que en otros términos se denomina ebriedad eufórica o estado alegre; colérico o estado furibundo , 4) **periodo letárgico o de aniquilamiento**".

Ahora bien, según la influencia de la menor o mayor existencia de alcohol en la sangre pueden distinguirse cuatro grados: 1) **0.90 por mil**: se trata de una intensidad de simple excitación, donde la ebriedad es relativamente parcial semiplena o incompleta; comúnmente a este periodo se le denomina "del cordero", "ebriedad eufórica"; jurídicamente³⁰, este grado se considera subclínico, pues se estima que la intensidad de la embriaguez no

³⁰ Terragni Marco Antonio, *Responsabilidad Penal del Ebrío*, 1ª. Edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1936, pp. 13-14

puede producir alteración o perturbación de la conciencia. 2) **Desde 0.90 a 2.20 por mil:** se caracteriza por una excitación mucho más profunda, donde la ebriedad es absoluta, plena o completa.

A este grado se le denomina "estado furibundo" o "del león", ebriedad colérica o estado de delirio; jurídicamente este periodo es considerado desde la óptica médico-legal como de ebriedad completa, pues el sujeto suele encontrarse dentro de un estado de sensación de bienestar, de inestabilidad emocional, con reacción represiva o expansiva, según la personalidad de cada individuo, con disminución del sentido ético y fallas de los frenos inhibitorios.

3) **Desde arriba de 2.20 hasta 3.50 por mil:** hay perturbación de la inteligencia, ideas confusas, incoherencia, diplopía (el sujeto "ve doble") y marcha vacilante, donde la ebriedad naturalmente se presenta como absoluta, total, completa. Comúnmente a este panorama se le denomina "estado del puerco", "grado letárgico" o de "aniquilamiento" y jurídicamente periodo ebrioso, donde también se estima que la ebriedad es completa. Incluso algunos autores sostienen que recién en este estado hay pérdida total de la conciencia; otros consideran que en este periodo también se produce el coma alcohólico.

4) **Por arriba de 3.50 por mil** se caracteriza porque el sujeto se encuentra en un estado de inconsciencia absoluto, incluso puede llegar al coma. Ahora bien, contra lo que pudiera creerse, no son las altas dosis, sino las pequeñas cantidades de alcohol las que crean los mayores peligros en la conducción de automóviles. Kreapelin y Layhan han señalado que "dosis de alcohol en principio inofensivas, pueden ofrecer serios inconvenientes para los que conducen automóviles, motocicletas o trenes, aún a dosis moderadas el alcohol disminuye la precisión en la coordinación de los movimientos y de las

interacciones orgánicas puestas en juego en la conducción de un vehículo (ojos, manos, pies, etcétera), igualmente el alcohol amortigua los reflejos que los incidentes de la ruta provocan bruscamente y que obligan a ejecutar maniobras de seguridad, tales como frenar o virar con rapidez, el alcohol debilita también la tensión, la resistencia y la sangre fría tan necesarias al automovilista y, cosa peligrosa, crea en el conductor un estado de euforia, y de confianza excesiva que lo hacen menospreciar la dificultad de una maniobra atrevida o de un viraje preciso, y lo vuelve menos tranquilo y más excitable".³¹

Los científicos han establecido que "el alcohol pasa al torrente circulatorio a los dos minutos de haber sido ingerido y de haber llegado al estómago. Se eliminan por proceso de oxidación (pérdida de electrones), al mezclarse con el oxígeno, eliminándose como un 90 por ciento.

Lo que queda se distribuye en el cuerpo según la cantidad de líquido que se contenga en los órganos; así el cerebro recibe una gran cantidad por su elevado contenido acuoso.

La oxidación se verifica primeramente en el hígado, dos onzas de whisky se eliminan aproximadamente en tres horas; también se elimina por el aliento, por la orina y por el sudor. El grado de embriaguez lo determina la cantidad de alcohol que llega al cerebro".³²

³¹ Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Año XVI números 1 y 2, Buenos Aires, Argentina, 1952, p. 289

³² Revista Judicial, Suprema Corte de Justicia, Año VI, No. 22, San José, Costa Rica, Julio 1982, p. 289.

Sodi Pallaraes y Sotelo Regil³³ al respecto señalan que en pruebas de laboratorio realizadas se descubrió que después de ingerir alcohol, los conductores creían que guiaban excepcionalmente bien, cuando en realidad su destreza estaba seriamente afectada.

Bjeve y Goldberg encontraron que cuando se alcanzan alcoholemias entre 40 y 50 mg por ciento (mg. por ciento: miligramos de alcohol etílico por cada 100 ml. de sangre), la destreza para conducir descendía entre un 25% y 30%. Borkestein y Dale observaron que el riesgo a tener un accidente aumentaba rápidamente conforme la alcoholemia pasaba de los 50 mg. por ciento. A ese nivel el riesgo era 1.3 veces mayor, aumentando a 1.5 veces a los 70 mg. por ciento y a seis veces a 100 mg. por ciento, hasta llegar a 20 veces a 200 mg. por ciento. Esto se debe a que el alcohol reduce la tensión, aumenta el tiempo de reacción a estímulos y la diferencia en la intensidad de los estímulos son más difícilmente distinguibles.

El daño que provoca el alcohol en la vista del bebedor, le hace calcular mal la posición y la velocidad de los automóviles que van a su lado, en la parte posterior o los que van adelante de él, lo hace salirse de las rayas indicadoras de carril, ya que el adormecimiento del nervio óptico casi siempre tiende a que tenga visión doble.

Para que la autoridad investigadora a la cual fue remitido el individuo, que llamaremos indiciado, llegue al pleno convencimiento del estado de ebriedad de éste y de ese modo tenga elementos suficientes para la comprobación del cuerpo del delito y de la probable responsabilidad, para el ejercicio de la acción penal y consignación de la averiguación previa al órgano

³³ Sodi Pallares, Ernesto y P. Sotelo Regil. *Perijitajes de Tránsito*, 2ª. Ed., Edit. Limusa, México, 1992, p. 48

jurisdiccional competente, debe sustentar la imputación en el conjunto de pruebas practicadas, entre las cuales ocupa un lugar destacado la pericial en materia legal a cargo del médico legista adscrito a cada una de las agencias del Ministerio Público, quien dictaminará el estado de ebriedad en cada caso concreto, sobre la existencia o inexistencia en el conductor ebrio, apoyándose para tal efecto en un Certificado de Estudios de Ebriedad, también denominado de Estado Psicofísico, el cual contendrá el examen y conclusiones del médico de referencia.

El certificado señalado contiene los datos de exploración clínica del sujeto, y los signos de embriaguez, consistentes en:

1) Aliento (normal, etílico, acetónico); 2) nivel de conciencia (reacción a estímulos, orientación, discurso, pupilas, marcha y estación, ataxia, díslalia y otros; 3) coordinación (prueba dedo-nariz-dedo), velocidad de movimientos alternos; 4) signos vitales; 5) romberg 6) conclusiones; 6) hora, día, lugar y fecha, sello, nombre y firma del médico legista.

Por lo que se refiere a los conductores bajo del influjo de drogas enervantes o estupefacientes, debemos señalar que éste puede ser definido como un estado de intoxicación producido por la ingestión de sustancias tóxicas en general, por tal motivo, el primer elemento del precepto legal que se analiza contempla en términos amplios a toda clase de intoxicación, sin embargo, en el presente estudio hemos tratado con más profundidad la intoxicación etílica, por ser la más general y frecuente entre los conductores, pero lo mismo que se expuso en la ebriedad, vale jurídicamente también respecto de quien lo hace bajo el influjo de drogas enervantes.³⁴

³⁴ Reglamento de Tránsito del D.F. Gaceta Oficial del Distrito Federal, 5 de diciembre de 2001.

Aunque no pretendemos dar un análisis detallado, daremos una explicación de lo que son estas sustancias para los efectos jurídicos de la fracción II del artículo 171 del Código Penal del Distrito Federal de 1931.

Estupefaciente (drogas enervantes), de la palabra latina *stupor, stuporis* y *facere*, es el nombre que se le aplica como género a ciertos compuestos de opio y cocaína, capaces de crear farmacodependencia, no obstante que ambas especies producen diferentes efectos en el organismo, palabra que se emplea como sinónimo de narcótico y soporífero.

Estupefacientes significa sustancia que produce estupefacción, denota pasmo o estupor; éste último expresa un estado en que las funciones intelectuales se ven disminuidas, acompañado de cierto aire de asombro o un aspecto de indiferencia. Es una sustancia narcótica o analgésica que altera las condiciones fisiológicas o psíquicas del individuo, hasta acabar en una degeneración orgánica.

Estupefaciente es un concepto que en nuestra legislación se emplea por razones jurídicas y no farmacológicas. Se usa como género de drogas o fármacos en el libro segundo, título séptimo: delitos contra la salud, capítulo primero: de la producción, tenencia, tráfico, proselitismo y otros actos en materia de estupefacientes y psicotrópicos; artículos 193 a 199 del Código Penal Federal y del orden común para el Distrito Federal y territorios federales que se encontró en vigor desde el 17 de septiembre de 1931 que originalmente empleó los conceptos "drogas enervantes", que mantuvo en sus reformas publicadas en el *Diario Oficial de la Federación* del 14 de febrero de 1931 y el 14 de noviembre de 1947.

Hasta la reforma publicada en el *Diario Oficial* del 8 de marzo de 1968, se introdujo el término estupefaciente, como resultado de haber surtido efectos jurídicos para nuestra República en la Convención Única de Estupefacientes de 1961, adoptada en la ciudad de Nueva York.

Esta convención, después del trámite conforme a nuestra legislación surtió efectos internacionales a partir del 18 de abril de 1977, y efectos internos a partir del 31 de mayo de ese mismo año. Como resultado de esta convención, en el campo del derecho, se usa el concepto estupefaciente como género de drogas y fármacos.

Algunos ejemplos de estupefacientes, de acuerdo al artículo 234 de la Ley General de Salud, son acetildihidrocodeína, acetilmetadol, alfaprodina, benzilmorfina, coca, cocaína, cannabis o marihuana, difenoxina, drotebano, etilmorfina, fenadozona, heroína, isometadona, levomoravina, metildesorfina, uicomorfina, norpipanona, oximorfona, petidina, propirano, rese morfán, sufentamil, tebaína y muchas más que deberán, para su identificación en el organismo del individuo, de requerir de un examen médico (dictamen pericial) de tipo químico que requiere necesariamente pruebas de laboratorio.

3.1.2 Cometer una infracción a los reglamentos de Tránsito y Circulación.

El ilícito de ataques a las vías de comunicación, cuyo tipo penal se encuentra previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal de 1931, está sujeto a la competencia del fuero común. La autoridad que conoce, investiga y ejercita acción penal es el Agente del Ministerio Público dependiente de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, quien es el encargado de consignar la averiguación previa

correspondiente al juez de paz, órgano jurisdiccional dependiente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, encargado todo el proceso para la imposición de la pena.

La competencia a que se refiere el punto que antecede se llevará a cabo en aquellos casos en que el sujeto activo del delito adecúe su conducta a la descripción legal, sea un manejador particular, de servicio público local, de transporte eléctrico o de servicio escolar.

El Código Penal establece que el delito en estudio se integrará con la conducción de un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes y además se cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación.

Es necesario distinguir que para la ley penal del Distrito Federal, el manejar vehículos de motor en estado de ebriedad no constituye en sí delito alguno, sino única y exclusivamente una infracción, conforme a lo dispuesto en el artículo 102 del Reglamento de Tránsito vigente, que establece:

Artículo 102.- "Procederá el arresto administrativo incommutable de 12 a 36 horas, al conductor que conduzca con una cantidad de alcohol en la sangre superior a los gramos y miligramos señalados en el primer y segundo párrafos del artículo 100 de este reglamento o bajo la influencia, médicamente comprobada, de enervantes, estupefacientes o sustancias tóxicas o psicotrópicas, de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 99 de este Reglamento".

3.2. OBJETIVOS.

3.2.1. La conducta .

El autor Santiago Mir Puig³⁵ considera que "la palabra conducta, equivalente a la de comportamiento, da cabida, como sabemos, no sólo a movimientos activos, sino también a comportamientos definidos normativamente".

Toda conducta típica debe integrarse de dos componentes necesarios de todo comportamiento: su parte objetiva y su parte subjetiva.

La parte objetiva y la parte subjetiva de la concreta conducta deben encajar en la parte objetiva y en la parte subjetiva del tipo para que concurra una conducta típica.

La parte objetiva del tipo abarca el aspecto externo de la conducta. Sólo en determinados tipos se exige además un efecto separado de la conducta y posterior a ella.

La parte subjetiva del tipo se halla constituida siempre por la voluntad consciente, como en el dolo, o sin conciencia suficiente de su concreta peligrosidad, como la imprudencia y a veces por especiales elementos subjetivos.

El tipo penal supone la presencia de tres sujetos de la conducta típica que se encuentra en una determinada relación recíproca: el sujeto activo es quien realiza el tipo, el sujeto pasivo es el titular del bien jurídico-penal atacado por el sujeto activo, y el Estado llamado a reaccionar con una pena.

Para el caso concreto del delito de ataques a las vías de comunicación la conducta típica consiste en cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar en estado de ebriedad vehículos de motor. Es

³⁵ Mir Puig, Santiago. Derecho Penal. Parte General, 4ª ed. Barcelona, España, 1996, p. 196

decir, violentar alguna disposición del citado reglamento. El elemento descriptivo "en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes" significa que el individuo se encuentre ebrio por ingerir bebidas alcohólicas, o bien, drogado por haber fumado, ingerido o haberse inyectado alguna sustancia que lo enerve, por ejemplo, sustancias o vegetales, los estupefacientes o sicotrópicos que señala el artículo 193.

Así, para integrarse la figura delictiva a que se refiere la fracción II del artículo 171 del Código Penal, además de señalar la conducción de vehículos en estado de ebriedad, requiere que simultáneamente se cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, pues no se incurre en esta acción por el solo hecho de conducir en estado de embriaguez e independientemente de las sanciones correspondientes si se causa daño a las personas o a las cosas.

3.2.2. El Nexo causal.

De acuerdo con el Gran Diccionario de los Grandes Juristas³⁶, el nexo causal es la vinculación de causa a efecto entre conducta realizada y resultado producido.

Vinculación estrecha, ineludible, indispensable entre el acto u omisión y el resultado producido. Es la relación necesaria de causa a efecto.

En efecto, el nexo causal es una conducta con resultado formal, como elemento del tipo objetivo a los delitos de resultado, dentro de este marco normativo de la tipicidad debe determinarse si la acción de la gente ha causado el resultado acorde a lo establecido en el tipo; éste se produce al

³⁶ Canales Méndez, Javier. Gran Diccionario de los Grandes Juristas, Ed. Libros Técnicos, 2ª. Ed., México, 1999, p. 362

momento en que se encuentra el activo en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga, cometa una infracción, manejando un vehículo de motor, a los reglamentos de tránsito y circulación como por ejemplo pasarse el alto de un semáforo, o ir a una velocidad superior a la permitida en el lugar por donde transitara. No basta, pues, para integrar el resultado la simple ebriedad en la conducción de un vehículo, sino, se requiere además prueba de que al mismo tiempo se hizo una transgresión a dicho Reglamento de Tránsito.

En el delito que nos ocupa no existe un nexo causal, en razón de que el individuo que lo ha cometido no exterioriza alguna otra conducta, ni al incurrir en éste pone en peligro la seguridad de las personas en su integridad física o en su patrimonio.

3.2.3. El resultado.

El resultado se produce al momento en que estando el individuo en estado de ebriedad o bajo la influencia de alguna droga, comete una infracción manejando un vehículo de motor, a los reglamentos de tránsito y circulación como ocurriría al pasarse el alto de un semáforo o ir a una velocidad superior a la permitida en el lugar por donde se transitara. No basta, para integrar el resultado la simple ebriedad y la conducción de un vehículo, sino, se requiere además prueba de que al mismo tiempo se efectuó una transgresión a dicho reglamento de tránsito.

Respecto del cuerpo del delito, además se deben probar de manera idónea y mediante exámenes periciales que cubran los requisitos del artículo 175 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, por ejemplo, el análisis químico de la sangre para cuantificar el grado de alcohol

ingerido por el ebrio, ya que no basta si el policia remitente con su simple declaración o que el médico legista señale que el manejador tenía aliento alcohólico, para probar la ebriedad, debe ser investigado por el Ministerio Público cubriendo las formalidades esenciales del procedimiento, también en cuanto a la infracción de los reglamentos de tránsito y circulación, también lo es que otra de las formalidades debe ser la calificación por el juez cívico de la infracción o las infracciones en las que hubiere incurrido el ebrio.

3.3. SUBJETIVOS.

3.3.1. El dolo.

Vocablo que proviene del latín dolus, "fraude, engaño", engaño, fraude, simulación. Clasificación jurídica de la conducta de cualquier, con intención de dañar, causa a otro un perjuicio material o moral.

La doctrina ha distinguido tres clases de dolo, a saber: dolo directo de primer grado, también llamado dolo directo; dolo directo de segundo grado, también denominado dolo indirecto; y dolo eventual.

Claus Roxin considera que el dolo directo de primer grado se puede asimilar con la intención y bajo el concepto de intención o propósito cae lo que el sujeto persigue; por el dolo directo de segundo grado son abarcadas todas las consecuencias que, aunque no las persigue, el sujeto prevé que se producirán con seguridad; y con dolo eventual actúa quien no persigue un resultado ni tampoco lo prevé como seguro, sino que solo prevé que es posible que se produzca, pero para el caso de su producción lo asume en su voluntad.

El aspecto subjetivo del tipo, por virtud de la existencia del sistema de *numerus clausus* que rige en nuestro sistema penal, indica que el delito de ataques a las vías de comunicación es preponderantemente doloso porque la gente conoce y quiere la realización del tipo objetivo.

3.3.2. Dolo directo.

Como se explicó en el primer capítulo de este trabajo, el dolo directo se presenta cuando la voluntad es encaminada directamente al resultado previsto, existiendo identidad entre el acontecimiento real y el representado: si una persona apuñala a otra y la mata, obrando con ánimos *accidendi o mecandi*, esto es, con voluntad de causar ese resultado típico, comete homicidio con dolo directo.

En consecuencia, el dolo directo es aquel en que el resultado coincide con el que había previsto el sujeto activo. En el dolo directo el sujeto actúa para provocar el daño, y son atribuibles a esa forma de dolo todos los daños que aparezcan necesariamente en su previsión al realizarlo. El dolo directo absorbe la voluntad de todo lo que aparecía vinculado necesariamente con la producción del daño previsto.

3.3.3. Dolo eventual.

El dolo eventual existe cuando el sujeto, no dirigiendo precisamente su conducta hacia el resultado, lo representa como posible, como contingente, y aunque no lo quiere directamente, por no constituir el fin de su acción o de su omisión, sin embargo lo acepta, ratificándose en el mismo.

En el dolo eventual hay la intención de producir un resultado delictivo, previendo la posibilidad de que surjan otros no deseados, pero que se aceptan. En el dolo eventual no se actúa para dañar, sino que el sujeto obra aunque se represente la posibilidad de un resultado dañoso que no descarta.

En el delito de ataques a las vías de comunicación el activo conoce y quiere la realización del tipo objetivo, es decir la conducta típica de cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar en estado de ebriedad vehículos de motor, además de señalar la conducción de vehículos en estado de ebriedad, requiere que simultáneamente se cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, pues no se incurre en esta acción por el solo hecho de cometer en tal estado de embriaguez e independientemente de las sanciones correspondientes si se causa daño a las personas o a las cosas.

Por todo lo expuesto, debemos concluir que en el artículo 171 Fracción II del Código Penal para el Distrito Federal de 1931, se exige la concurrencia de dos elementos para que se configure el delito de ataques a las vías de comunicación, es por ello que si el que conduce en estado de ebriedad no comete infracción alguna a los reglamentos de tránsito y circulación, resulta imposible la adecuación del tipo penal, por la no existencia del segundo de los elementos que requiere.

Esto nos parece incorrecto e inadmisibles, ya que ha sido rebasado por el desarrollo actual de la sociedad, en cuanto al número de automotores que circulan en la ciudad y la incidencia de siniestros causados por conductores en estado de ebriedad.

En nuestra opinión, con la obsolescencia de la norma penal, es imposible lograr la protección al bien jurídico que el legislador pretendió tutelar al hacer la descripción típica de esta naturaleza.

En este trabajo una de nuestras propuestas es que el delito de ataques a las vías de comunicación debe ser considerado como un ilícito eminentemente formal y de peligro, sin que para ello sea necesaria la presencia del resultado como lo es la comisión de una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación distinta a la que implica de por sí el manejar ebrio, ya que a nuestro juicio, éste último se contrapone con la esencia y fin de la norma en el dispositivo legal a que nos hemos venido refiriendo, consistente en proteger la seguridad de los conciudadanos en su vida, en su integridad y en su patrimonio, del peligro que representa un individuo que conduce un vehículo en estado de intoxicación etílica o de drogas enervantes.

Esto es particularmente importante, si se considera que al momento de elaborar este trabajo, los jueces cívicos no califican las infracciones señaladas en el dictamen de tránsito terrestre, en razón de que les fue girado una circular por sus superiores jerárquicos, en el sentido de que cuando el agente del Ministerio Público solicite la calificación de infracciones al reglamento de tránsito, éstas no sean calificadas.

Debe subrayarse que en muchas legislaciones del mundo el delito en estudio es considerado como un atentado contra la colectividad, por tal motivo, países como Alemania, España, Ecuador, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Italia, Bélgica, Austria, Chile, Marruecos, Países Bajos y Estados Unidos, en los que se considera que el delito de conducción de vehículos bajo

los efectos del alcohol u otras sustancias debe ser castigado, aunque la severidad de la pena es distinta en cada país.

Por lo anterior, consideramos que deberá desaparecer la infracción al Reglamento de Tránsito como un elemento constitutivo del ilícito de ataques a las vías de comunicación, por tal motivo, el procedimiento que seguirá la autoridad investigadora, necesariamente tendría que sufrir cambios para la configuración del cuerpo del delito y la probable responsabilidad penal del inculpado.

Estos cambios consistirían únicamente en lo que se refiere a la intervención del juez cívico relativo a la boleta de infracción, y por lo que se refiere al resto de las diligencias practicadas por el Ministerio Público, seguirían igual.

84-A

CAPITULO IV

**IDONEIDAD DE LA CALIFICACION ADMINISTRATIVA
REALIZADA POR EL JUEZ CIVICO.**

4. Idoneidad de la calificación administrativa realizada por el juez cívico.

4.1. Análisis lógico jurídico de la Circular CJC/004/99, del 6 de mayo de 1999, emitida por la Dirección de Justicia Cívica del Gobierno del Distrito Federal.

De todo lo anteriormente expuesto podemos establecer que resulta un verdadero obstáculo para el agente del Ministerio Público investigador integrar una averiguación previa por el delito de ataques a las vías de comunicación, en razón de que para poder ejercitar acción penal en contra del probable responsable del delito señalado, es un requisito indispensable que la infracción o infracciones al Reglamento de Tránsito vigente para el Distrito Federal sean calificadas por la autoridad competente, en este caso por el juez cívico.

En este punto entraremos al estudio de la primera parte del contenido del primer párrafo de la circular CJC/004/99, del 6 de mayo de 1999, en el cual se apunta que:

"En relación a la petición que en ocasiones realizan los CC. Agentes del ministerio público de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, para la calificación de infracciones que se cometan en accidentes de tránsito que deriven en un probable ilícito penal....".

Es preciso señalar que el contenido del párrafo anterior señalado expresamente hace alusión a la competencia de dos autoridades diferentes, es

decir, la de la Procuraduría General de la Justicia del Distrito Federal y a la Dirección de Justicia Cívica, Subdirección de Normatividad y Supervisión de los juzgados cívicos del Distrito Federal.

Cabe hacer notar que en el párrafo de referencia se enuncia lo relativo a la calificación de infracciones que se cometen en accidentes de tránsito de vehículos, delimitando la competencia de ambas instituciones, y además se hace referencia de que deriven de un probable evento delictivo.

De acuerdo con la experiencia profesional que hemos adquirido en la práctica, el 100% de las propuestas del ejercicio de la acción penal en el delito de ataques a las vías de comunicación son no admitidas por el órgano jurisdiccional, bajo el argumento de que es un requisito *sine qua non* la multitudada calificación de infracciones que deberá realizar el juez cívico.

En la parte final del citado primer párrafo de la circular CJC/004/99 se informa además a los jueces cívicos:

"(...) se hace de su conocimiento que deberán de abstenerse de realizar cualquier calificación o dictamen que les sea requerido cuando el sujeto infractor no sea puesto a su disposición por la comisión de la infracción de tránsito, atenta a la normatividad vigente para el caso".

En este punto, consideramos que notoriamente existe la prohibición de una disposición legal, obviamente que proviene de una autoridad superior hacia los jueces cívicos, restringiéndoles la facultad de calificar infracciones al Reglamento de Tránsito cuando se lo solicite el agente del Ministerio Público.

En el caso específico que nos ocupa, la circular restringe al juez cívico la facultad de calificar infracciones de tránsito derivadas e un probable ilícito penal y concretamente es el único delito en el cual se le pedía la colaboración a la autoridad antes señalada, de manera que quedara bien integrada la averiguación previa por el delito de ataques las vías de comunicación.

4.2. Proceder del Juez Cívico.

Del contenido de la parte final del primer párrafo de la circular que nos ocupa, se desprende que para que el infractor sea puesto a disposición del juez cívico por la comisión de infracción alguna al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, se requiere que el infractor previamente sea puesto a disposición del juez cívico por la o las infracciones que éste hubiere cometido.

Desde el punto de vista de este tesisista, esta disposición es una aberración jurídica, en razón de que resultaría ilógico y controvertido el hecho de que por ejemplo un conductor que esté involucrado en un accidente de tránsito vehicular y sea puesto a disposición del agente del Ministerio Público y al pasar al servicio médico legista en el certificado de estado psicofísico resultara "sí ebrio", lo procedente --según la circular-- sería ordenar al policía que toma conocimiento del hecho delictivo que por principio de cuentas, el citado conductor sea remitido ante el Juez Cívico y éste mismo policía remitente haría del conocimiento del hecho delictivo al Agente del Ministerio Público, dejando a disposición de esta autoridad el o los vehículos, objetos u otros indicios que se relacionen con este ilícito.

De acuerdo con esa circular, el policía remitente debe realizar dos remisiones, una en la que entrega físicamente al conductor ebrio al juez cívico, y otra en la que entrega los objetos materiales relacionados con el hecho delictivo, en este caso el o los vehículos que participaron en el evento, así como los objetos que resultaren dañados, tales como postes de luz, cassetas telefónicas, etcétera.

En virtud de que se trata de un delito de los que se persiguen de oficio, el mismo policía debe rendir su declaración ante el agente del Ministerio Público, para que se inicie el expediente relativo al delito de ataques a las vías de comunicación, y asimismo, debe formular la denuncia correspondiente.

Ahora bien, debe subrayarse que el conductor ebrio es considerado por la autoridad investigadora como probable responsable por la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación.

Por otra parte, para el juez cívico, el mismo conductor ebrio es considerado como un infractor al Reglamento de Tránsito, lo que el propio juez sanciona con un arresto de 36 horas, inmutables, esto es sin derecho a pagar multa alguna.

Al respecto consideramos que, con estricto apego a derecho, el infractor saldría libre hasta que cumpliera sus 36 horas de arresto administrativo. En este punto cabe preguntarse ¿qué pasaría si el probable responsable o su abogado o sus familiares solicitaran el beneficio de la caución, conforme a lo establecido por el artículo 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual se establece que se concederá tal beneficio

“inmediatamente que lo solicite, siempre y cuando no se trate de un delito grave”.

Evidentemente, al estar cumpliendo su arresto administrativo de 36 horas ante el juez cívico, el agente investigador estaría imposibilitado de otorgar de inmediato la libertad provisional al probable responsable.

Por lo tanto, tal aberración jurídica es evidente si se considera que la obligación de la autoridad investigadora (otorgar de inmediato la libertad provisional) resulta contradictoria con respecto de la obligación del juez cívico (que debe vigilar que el infractor cumpla su arresto administrativo e inmutable por 36 horas).

4.2.1. Calificación de la infracción administrativa.

En el segundo y último párrafo de la circular referida se señala que:

“La omisión a la presente hará responsable al servidor público a las sanciones previstas conforme al procedimiento de responsabilidades administrativas seguido ante la Contraloría General del Distrito Federal”.

Al establecer la sanción en que podrían incurrir los jueces cívicos en el supuesto de que omitan las restricciones a que se hace mención en la circular que nos ocupa, en la práctica cotidiana, los jueces cívicos están imposibilitados para calificar o dictaminar las infracciones que se cometen en accidentes de tránsito que derivan en un probable ilícito penal.

Eso significa que los jueces cívicos están imposibilitados para colaborar con el Ministerio Público para la debida integración del delito de ataques a las vías de comunicación, por la existencia de la circular CJC/004/99.

Podemos citar como ejemplo de esta problemática el oficio fechado el 7 de agosto de 2202 dirigido a la C. Lic. María Leticia Borja Valle, agente del Ministerio Público, en el que textualmente se le comunica:

“En atención a su oficio sin número de fecha 7 de agosto del año en curso, relacionado con la Averiguación Previa COY3T3/1044/02-05, mediante el cual solicita calificación de la infracción de tránsito en la que incurrió el C. Héctor Hernández Uribe, en hechos a que se refiere la indagatoria mencionada, informo a usted que:

“De acuerdo a la circular 004 de fecha 6 de mayo de 1999, emitida por la Dirección de Justicia Cívica, signada por el Lic. Alejandro Briceño García Carrillo, no estoy en posibilidad de llevar a cabo dicha calificación, ya que el probable responsable no fue puesto a disposición del Juzgado Cívico por la comisión de la infracción de tránsito”.

Al final de este trabajo se exhiben fotocopias de la circular referida, turnada a los jueces cívicos en el Distrito Federal (anexo 1) así como del oficio en el que la Juez Cívico Andrea S. Sánchez Escobedo (anexo 2) comunica la imposibilidad de realizar la calificación de la infracción de tránsito del probable responsable.

De lo expuesto en el presente capítulo, debemos subrayar que la circular referida es una aberración jurídica y que debe ser derogada, porque

imposibilita la función del agente del ministerio público. Podemos afirmar que tal circular es un obstáculo para la procuración de justicia.

Resulta un verdadero obstáculo para el agente del Ministerio Público investigador integrar una averiguación previa por el delito de ataques a las vías de comunicación, en razón de que para poder ejercitar acción penal en contra del probable responsable del delito señalado, es un requisito indispensable que la infracción o infracciones al Reglamento de Tránsito vigente para el Distrito Federal sean calificadas por la autoridad competente, en este caso por el juez cívico.

Ese obstáculo se hace evidente en la actividad cotidiana de las poco más de 80 agencias del ministerio público ubicadas en el Distrito Federal, pues de acuerdo con la experiencia profesional de este tesista, de cada 10 las propuestas del ejercicio de la acción penal en el delito de ataques a las vías de comunicación, ninguna es admitidas por el órgano jurisdiccional, bajo el argumento de que es un requisito *sine qua non* la multicitada calificación de infracciones que deberá realizar el juez cívico.

Ahora bien, los ataques a las vías de comunicación están considerados dentro de la clasificación del delito, por el resultado que producen, como un delito formal, es decir, que el tipo penal se agota en el movimiento corporal o en la omisión del agente no siendo necesario para su integración la producción de un resultado externo, por eso está considerado como un delito de mera conducta, de simple actividad o de acción. Dentro de la misma clasificación, por el daño que causa está considerado como un delito de peligro, esto es, que no causan un daño directo y efectivo en los intereses jurídicamente protegidos

por la norma violada, pero los ponen en peligro, en lo cual deriva la posibilidad de causación de un daño.

De lo anterior se desprende que el delito de ataques a las vías de comunicación debería de consumarse desde que el sujeto activo se encuentra en un estado de incapacidad para conducir con seguridad; esta falta de seguridad, es precisamente el equivalente al peligro o sea que el solo hecho de conducir un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes.

Ahora bien, el artículo 171 del Código Penal vigente para el Distrito Federal establece que se impondrá la pena de hasta seis meses, multa hasta de 100 pesos y suspensión o pérdida de derecho de usar la licencia de manejador³⁷:

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, independiente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas".

Sin embargo, bajo las condiciones actuales, no es posible integrar una sola averiguación previa debidamente, toda vez que los jueces cívicos invariablemente responden a la solicitud de calificación de infracciones de tránsito que se les requieren para integrar el expediente que de acuerdo a la circular CJC/004/99, que no están en posibilidad de llevar a cabo dicha calificación, ya que el probable responsable no fue puesto a disposición del Juzgado Cívico por la comisión de infracciones de tránsito.

Esto, porque los jueces, con base en el soporte jurídico de la multicitada circular, consideran que si bien los conductores ebrios son competencia exclusiva de los juzgados cívicos, al cometer además de infracciones al Reglamento de Tránsito otros delitos, por ejemplo, de daño en propiedad ajena, lesiones u homicidios, los probables responsables son remitidos a las agencias del ministerio público, y entonces se provoca la contradicción respecto de las competencias de jueces y agentes del ministerio público.

Por ello, se requiere derogar la circular y retornar al mecanismo en el que el Agente del Ministerio Público, una vez que concluía la integración de la averiguación previa, solicitaba al juez la calificación de las infracciones al Reglamento de Tránsito descritas en el dictamen pericial en materia de tránsito terrestre mediante un oficio, con lo que una vez calificadas tales infracciones por el juez, se procedía a solicitar inmediatamente el ejercicio de la acción penal ante el órgano jurisdiccional.

93-A

CAPITULO V
PROPUESTAS DE REFORMAS LEGALES

5. Propuesta de reformas legales.

5.1. Reformas al artículo 171 fracción II del Código Penal para el Distrito Federal.

La justificación de proponer reformas al Código Penal sustantivo, concretamente en el delito de ataques a las vías de comunicación se sustenta en que éste es un delito de peligro, es decir que no causa un daño directo y efectivo en los intereses jurídicamente protegidos por la norma violada, pero los ponen en peligro, en lo cual deriva la posibilidad de causar un daño.

Por tal motivo, y considerando que de acuerdo con la experiencia profesional de este tesista en su trabajo en las agencias Cuarta, 32 y 38 del Ministerio Público, el 99% de los casos en que se comete este delito está relacionado con conductores en estado de ebriedad.

La punibilidad de las acciones de un ebrio debe aumentar, por razones de defensa social, ya que no se puede dejar sin ejercitar acción penal en contra de un conductor que ha consumido bebidas embriagantes, toda vez que tal perturbación fue provocada con el propósito de conducir un vehículo, y admitiendo con indiferencia el peligro que representa y los daños a las personas o a las cosas que puede producir, porque como lo dice Marco Antonio Tarragni³⁷ el estado de embriaguez fue querido por el sujeto, y en consecuencia, la inconciencia es imputable.

³⁷ Tarragni, Marco Antonio, op.cit... supra nota 30, p. 52

De lo encontrado en este trabajo de tesis, consideramos que se requiere poner remedio al estado de inseguridad y de peligro para los valores más importantes del ser humano, que son la vida y la integridad corporal. Esto es lo que debe decidir al legislador a la creación de nuevas reformas a la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal de 1931, toda vez que la sociedad en su conjunto está en un proceso de desarrollo continuo y tal como está redactado, ese ordenamiento ya no corresponde al progreso científico y social de la época.

Consideramos que las reformas al precepto legal en cuestión son las que precisamente van a seguirle dando vida a la razón más próxima, inmediata y concreta de su creación: el peligro que representa un sujeto en estado de ebriedad. Con tal reforma se lograría disminuir la frecuencia y multiplicación de accidentes ocasionados con vehículos de motor conducidos por personas alcoholizadas, que ponen en riesgo la vida de hombres, mujeres y niños, ya sea peatones o que circulan en otros vehículos particulares o de servicio público, independientemente de los daños materiales que pueden ocasionar en su entorno.

En lo referente a las reformas al tipo y a la pena, cabe señalar que en jurisprudencia definida, visible en la sexta época, segunda parte, primera sala, del Semanario Judicial de la Federación, nuestro máximo tribunal señala que

“Ataque a las vías de comunicación. Conducción de Vehículos en estado de ebriedad. Es delito de ataques a las vías generales de comunicación previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito y territorios federales, se integra no solamente con la conducción de un vehículo, en estado de ebriedad (...)”

El criterio sustentado, en cuanto al objeto sobre el cual recae la acción del sujeto en dicha jurisprudencia nos parece el más acertado que el de la ley punitiva, ya que el concepto de vehículo debe hacerse extensivo a cualquier transporte que reúna las características establecidas en el Reglamento de Tránsito y Circulación del Distrito Federal, y no limitativo a vehículos de motor como lo establece la ley punitiva en la materia.

El segundo de los elementos constitutivos del tipo, de la infracción penal de referencia, consiste en cometer una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, es una infracción administrativa que corresponde a las autoridades encargadas de la protección de la vialidad, en observancia y respectiva sanción, y no como elemento para configurar una descripción típica en una ley punitiva, en virtud de que el fin último que se persigue en la tutela del bien jurídico en el evento delictivo en cuestión, es la seguridad de las personas en cuanto a su integridad corporal, así como a las cosas, contra el peligro que representa un conductor intoxicado. Además, porque la disminución psíquica de la actividad motora del conductor produce una reacción de causa-efecto para cometer cualquier infracción contenida en el reglamento de tránsito y circulación. Es por ello que carece de sentido y además sale sobrando que la calificación de la infracción al Reglamento antes aludido por un juez cívico, esté considerada como elemento para la integración de la corporeidad del delito de ataques a las vías de comunicación.

Para que no existan contravenciones al espíritu y contenido de la descripción legal establecida en la norma penal que prevé el delito de ataques a las vías de comunicación, se hace necesario modificar el texto de la

infracción descrita en el Capítulo V artículo 99 del Reglamento de Tránsito vigente en el Distrito Federal, que a la letra dice:

"Art. 99.- Todos los conductores de vehículos a quienes se les encuentre flagrantemente cometiendo actos que violen las disposiciones del presente reglamento y muestren síntomas de que conducen en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes, estupefacientes o sustancias sicotrópicas o tóxicas, quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación que determine el médico del Juzgado Cívico ante el cual sean presentados".

"Los agentes podrán detener la marcha de un vehículo cuando Seguridad Pública establezca y lleve a cabo programas de control y prevención de ingestión de alcohol u otra sustancia tóxica para conductores de vehículos. Estos programas deberán ser publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los diarios de mayor circulación en el Distrito Federal"³⁸.

La modificación que se propone para ese ordenamiento, para que no se produzcan las contravenciones al espíritu del legislador, de manera tal que sea derogada por carecer de objeto y materia de observancia como sanción administrativa, para pasar a formar parte de una infracción, pero de carácter penal, es decir, que sea un delito autónomo, amén de que se derogue la circular CJC/01/99, como se expone más adelante.

Por lo que se refiere a modificaciones a la pena, compartimos el criterio que han adoptado algunos especialistas en la materia, concretamente en lo que se refiere a la conducción de vehículos en estado de ebriedad o drogas enervantes y su punibilidad.

³⁸ Reglamento de Tránsito Federal 2002, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 5 de diciembre de 2001, p. 37

Consideramos que las sanciones establecidas por el Código Penal vigente aplicables al delito de ataques a las vías de comunicación son demasiado benignas, si tomamos en cuenta la magnitud y gravedad que representa a la sociedad.

Para el delito de ataques a las vías de comunicación previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal, consideramos justa la imposición de una pena privativa de la libertad, de seis meses como mínimo y dos años como máximo sin que ello sea obstáculo alguno para la aplicación de las normas que rigen la individualización de la pena, contenida en los artículos 51 y 52 del Código Penal en vigor; así como también de los beneficios de sustitución de la pena por una multa y el de la condena condicional, regulados en los artículos 70 y 90 del Código penal vigente para el Distrito Federal.

En relación a la suspensión y pérdida del derecho de obtener licencia de conducir, contenida en el primera párrafo del artículo 171, fracción II del Código penal vigente para el Distrito Federal, que se impone como sanción al conductor que encuadra su conducta al tipo delictivo de regencia, consideramos que existen graves deficiencias para hacerla cumplir, en razón de que ni en los juzgados cívicos ni en las agencias del Ministerio Público se tienen bases de datos para consultar si algún conductor ha sido presentado por manejar vehículos de motor en estado de ebriedad.

Por ello, estimamos necesaria la creación de un órgano especial, tanto para los juzgados cívicos como para las agencias del ministerio público, que se avoque al control sistematizado de las sanciones dictadas por el órgano jurisdiccional relacionadas con la suspensión o pérdida del derecho de usar la

licencia para conducir, cuando dicha sanción provenga de una autoridad judicial.

5.2. Derogación de la Circular CJC/004/99.

Para el órgano investigador es muy difícil integrar una averiguación previa por el delito de ataques a las vías de comunicación, en razón de que para ejercitar acción penal en contra del probable responsable del delito señalado, es requisito indispensable que la infracción o infracciones al Reglamento de Tránsito vigente para el Distrito Federal sean calificadas por el juez cívico, tal como se explicó anteriormente.

En su primer párrafo la circular CJC/004/99, del 6 de mayo de 1999, establece que en relación a la petición que en ocasiones realizan los CC. Agentes del ministerio público de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, para la calificación de infracciones que se cometan en accidentes de tránsito que deriven en un probable ilícito penal, los jueces cívicos “deberán de abstenerse de realizar cualquier calificación o dictamen que les sea requerido cuando el sujeto infractor no sea puesto a su disposición por la comisión de la infracción de tránsito, atenta a la normatividad vigente para el caso”.³⁹

Tal como se explicó, esa circular hace alusión a la competencia de dos autoridades diferentes, la Procuraduría General de la Justicia del Distrito

³⁹ Circular CJC/004/99, supra, nota 37

Federal y la Dirección de Justicia Cívica, Subdirección de Normatividad y Supervisión de los juzgados cívicos del Distrito Federal.

En este orden de ideas las propuestas del ejercicio de la acción penal en el delito de ataques a las vías de comunicación son no admitidas por el órgano jurisdiccional, bajo el argumento de que es un requisito indispensable la multicitada calificación de infracciones que deberá realizar el juez cívico.

Por ello, notoriamente existe la prohibición de una disposición legal -- obviamente que proviene de una autoridad superior, la hacia los jueces cívicos, la Dirección de Justicia Cívica del gobierno del Distrito Federal--, restringiéndoles a los propios jueces la facultad de calificar infracciones al Reglamento de Tránsito cuando se lo solicite el agente del Ministerio Público.

Ahora bien, del contenido de la parte final del primer párrafo de la circular que nos ocupa, se desprende que para que el infractor sea puesto a disposición del juez cívico por la comisión de infracción alguna al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, se requiere que el infractor previamente sea puesto a disposición del juez cívico por la o las infracciones que éste hubiere cometido.

De tal suerte que proponemos que sea derogada la circular CJC/004/99, porque representa un obstáculo para labor del órgano investigador, en razón de que resultaría ilógico y controvertido el hecho de que un conductor que esté involucrado en un accidente de tránsito vehicular y sea puesto a disposición del agente del Ministerio Público y fuera encontrado ebrio por el servicio médico legista en el certificado de ebriedad, el agente del ministerio público

no puede integrar el pliego de consignación, porque el juez invariablemente se negará a calificar la infracción de tránsito que hubiere cometido el probable responsable.

Ese obstáculo se hace evidente en la actividad cotidiana de todas las agencias del ministerio público ubicadas en el Distrito Federal, pues de acuerdo con las incidencias, prácticamente ninguna consignación relacionada al delito de ataques a las vías de comunicación prospera ni es admitida por el órgano jurisdiccional, bajo el argumento de que el expediente debe contener la calificación de infracciones que deberá realizar el juez cívico.

Los jueces, con base en el soporte jurídico de la multicitada circular, consideran que si bien los conductores ebrios son competencia exclusiva de los juzgados cívicos, al cometer otros delitos, además de infracciones al Reglamento de Tránsito los probables responsables en realidad son remitidos a las agencias del ministerio público, con lo que se traslapan las competencias de jueces y agentes del ministerio público.

En consecuencia se propone derogar la circular y regresar a los lineamientos establecidos antes de que fuese aplicada la circular CJC/004/99, pues entonces el agente del ministerio público, una vez que concluía la integración de la averiguación previa, solicitaba al juez cívico la calificación de las infracciones al Reglamento de Tránsito descritas en el dictamen pericial en materia de tránsito terrestre mediante un oficio, con lo que una vez calificado lo requerido, se procedía a solicitar inmediatamente el ejercicio de la acción penal ante el órgano jurisdiccional.

5.3. Comentarios al nuevo Código Penal para el Distrito Federal.

El día 12 de noviembre de este año 2002 entrará en vigor el nuevo Código Penal para el Distrito Federal, el cual sustituirá y obviamente abrogará al Código Penal de 1931, ya que éste no era compatible con las necesidades jurídico-penales básicas de los ciudadanos del Distrito Federal.

Así pues, nos referiremos en estos breves comentarios, a la correlación entre el delito de ataques a las vías de comunicación en el Código Penal actual para el Distrito Federal y los delitos que tienen relación con el nuevo código penal.

Debemos subrayar que en el nuevo Código Penal, en el título Vigésimo tercero, se abordan los delitos contra la seguridad y el normal funcionamiento de las vías de comunicación y de los medios de transporte.

En su capítulo relativo al delito de ataques a las vías de comunicación y a los medios de transporte en el nuevo Código Penal ya no se contempla el delito de ataques a las vías de comunicación respecto de la persona que conduce un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos y que cometa alguna infracción al Reglamento de Tránsito y Circulación.

En el artículo 135 del nuevo Código Penal a la letra dice:

"Se perseguirán por querrela las lesiones simples que no pongan en peligro la vida y tarden en sanar menos de quince días, así como las lesiones culposas, cualquiera que sea su naturaleza, salvo que sean por motivo de tránsito de vehículos, en los siguientes casos: fracción I.- que el conductor hubiese realizado la acción u omisión en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares"

En lo establecido por el tipo penal antes citado en la citada fracción I del artículo 135, evidentemente se prohíbe que al menos ante el órgano investigador al agraviado le sea restituido económicamente la reparación del daño, precisamente en razón de que el delito de lesiones, en ese supuesto, se perseguiría de oficio.

Esto significa, obviamente, que si el probable responsable cuenta con un seguro automovilístico, aunque la compañía aseguradora o la misma familia del probable responsable quisieran enviar a algún buen hospital a la víctima o darle cierta cantidad de dinero, esto sería imposible, en razón del contenido del artículo 135 en comento, que en su primer párrafo claramente señala:

"salvo que sean con motivo de tránsito de vehículos, en los siguientes casos I.- que el conductor hubiese realizado la acción u omisión en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares".

Esa disposición obstaculiza un derecho y quizá deja desprotegida a la víctima del delito, por la sencilla razón de que el sujeto activo, al realizar el hecho delictivo, conducía en estado de ebriedad.

Ahora bien, en el artículo 140 del nuevo Código Penal, que a la letra dice:

"cuando el homicidio o las lesiones se cometan culposamente con motivo del tránsito de vehículos, se impondrá la mitad de las penas previstas por los artículos 123 y 130, respectivamente, en los siguientes casos fracción III.-El agente (que) conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares."

En la fracción y artículo antes referidos, el legislador retoma algunos elementos del tipo penal del delito de ataques a las vías de comunicación contenidos en el Código Penal vigente, específicamente del artículo 171 en su fracción II, que ha sido objeto de análisis en esta investigación académica.

Esa referencia se ubica en el sentido de que se hace alusión a conductores de automóviles en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos.

Respecto de la punibilidad de los delitos culposos, en el artículo 242 del nuevo Código Penal, que a la letra dice:

"cuando los daños se ocasionen culposamente con motivo de tránsito de vehículos, se impondrá la mitad de las penas previstas en el artículo 220 de este Código, en los siguientes casos: fracción III.- cuando el agente conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares"

Esos conceptos fueron retomados por el legislador del delito de ataques a las vías de comunicación, en el artículo 171 fracción II del Código Penal vigente para el Distrito Federal, que ha sido el tema de análisis del presente trabajo.

Ahora bien, el artículo 330 del nuevo Código Penal, respecto del delito de ataques a las vías de comunicación y a los medios de transporte, ya no contempla como delito el conducir en estado de ebriedad un vehículo automotor y cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación. En este nuevo Código sólo subsistió el elemento de conducir en estado de ebriedad y se incorporan como agravantes los delitos de lesiones, homicidio y daño en propiedad ajena.

Evidentemente, en el nuevo Código Penal las sanciones para el conductor ebrio son más severas en comparación con el Código Penal vigente para el Distrito Federal, el cual es más benevolente con el conductor ebrio.

En consecuencia, nos parece que fue acertada esa reforma, ya que en la actualidad y como se ha explicado a lo largo de este trabajo, al conductor ebrio ya no se le sancionaba penalmente.

105-A

CONCLUSIONES

Conclusiones

PRIMERA.- Las reformas propuestas al delito previsto en la fracción II del artículo 171 del Código Penal vigente para el Distrito Federal son producto de los cambios esenciales que ha presentado esta Ciudad de México, dado el incremento de la población, vialidades y padrón vehicular, al desarrollo de los avances técnicos de los vehículos de motor y al aumento sustancial de la ingesta de alcohol entre la población y por ende el incremento del índice delictivo respecto de delitos relativos a los conductores que conducen en estado de ebriedad y que con su conducta dañan intereses de terceras personas.

SEGUNDA.- La comisión de la infracción al Reglamento de Tránsito y Circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio, como segundo elemento constitutivo de la descripción típica que establece la norma penal prevista en la fracción II del artículo 171 del citado ordenamiento, debe ser modificada, porque se contrapone con la esencia y fin del bien jurídico que se pretende tutelar, pues la voluntad del legislador fue proteger el grado de peligro que representa para la sociedad conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes.

TERCERA.- La punibilidad mínima y máxima que establece la fracción II del artículo citado no es congruente con el grado de evolución que han presentado los diversos factores que intervienen en la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación, lo que han dado como resultado que se acentúe la peligrosidad.

Por tal motivo debería de ser más drástica la pena para los conductores que conduzcan en estado de ebriedad y con esta conducta no perjudiquen a terceras personas, es decir que ocasionen daños en sus bienes, en su integridad corporal y en la vida misma.

Lo anterior, en razón de que en el código penal vigente para el Distrito Federal sanciona a los conductores de vehículo de motor que conducen en estado de ebriedad pero de una manera benevolente, ya que para los referidos conductores lo mismo es privar de la vida a una persona que a diez o más personas, en razón de que la citada ley sustantiva no establece límites para tal efecto y la misma suerte corren las personas que hayan resultado lesionadas por un hecho de tránsito. Donde el citado ordenamiento legal fue quizás adecuada, es para los conductores de los vehículos de servicio público y de transporte escolar los cuales evidentemente su responsabilidad necesariamente es mayor.

CUARTA.- La suspensión y pérdida del derecho de usar licencia de conducir que sanciona la fracción II del artículo 175 del Código sustantivo, no se encuentra determinada en cuanto a su alcance, lo cual impide que el órgano jurisdiccional aplique justamente la ley al caso concreto, al momento de la individualización de la pena, ya que en la actualidad no existe un verdadero control respecto de las licencias de los conductores que conduzcan sobriamente o en estado de ebriedad que hayan cometido cualquier tipo de infracción al reglamento de tránsito y la mismo sucede en todas las agencias del Ministerio Público, que por no llevar un control y por carecer de una base de datos de los conductores que hayan cometido ilícito alguno por motivo de tránsito de vehículos en estado de ebriedad. Ante tal situación no es posible

retirarle o cancelarle su licencia de conducir al probable responsable, pese a que el código es demasiado claro en el sentido de que establece respecto de dichos conductores que se hacen acreedores a la suspensión de derecho de usar licencia conducir y también establece la sanción para los reincidentes.

QUINTA.- La circular CJC/004/99, que restringe al juez cívico la facultad de calificar infracciones de tránsito derivadas de un probable ilícito penal para integrar las averiguaciones previas correspondientes a la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación, obstaculiza la tarea del agente del ministerio público, debido a que se trata del único delito en el cual se le pedía la colaboración del juez cívico, de manera que quedara bien integrada la propuesta del ejercicio de la acción penal.

SEXTA.- La circular CJC/004/99 constituye una aberración jurídica, porque produce un traslape de la obligación de la autoridad investigadora (otorgar de inmediato la libertad provisional si el probable responsable del delito de ataques a las vías de comunicación solicitara el beneficio de la caución) con respecto de la obligación del juez cívico (que debe vigilar que el infractor cumpla su arresto administrativo e inmutable por 36 horas). En la práctica, esta situación impide ejercitar la acción penal en el delito de ataques a las vías de comunicación.

SÉPTIMA.- Se requiere la expedición de un decreto por conducto del jefe de gobierno del Distrito Federal, que deberá ser aprobado por la Asamblea Legislativa de esta entidad, mediante el cual se reformen, adicionen o deroguen diversas disposiciones de la fracción II del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal, para quedar como se propone:

"Artículo 171.- Se impondrá prisión de seis meses a dos años:

II.- Al que conduzca un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, que cometa una infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daños a las personas o a las cosas. Al que incurra en esta conducta se impondrá la suspensión del derecho de usar licencia para conducir hasta por tres años, y en caso de reincidencia, hasta por cinco años. Si se producen lesiones graves u homicidio, se impondrá la pérdida definitiva del derecho de usar licencia para conducir".

OCTAVA.- Es necesaria la derogación de la circular CJC/004/99, porque representa un obstáculo para la labor del órgano investigador, en razón de que en los casos de conductores involucrados en un accidente de tránsito vehicular y puestos a disposición del agente del Ministerio Público y del certificado medico de estado psicofisico emitido por el medico legista o bien por el dictamen de química que se refiere a la búsqueda de alcohol y drogas resultaran si ebrios o intoxicados por sustancias drogas enervantes, quedan en inmediata libertad por lo que respecta al delito de ataques a las vías de comunicación, debido a que el agente del ministerio público no puede integrar el pliego de consignación correspondiente, porque el juez cívico invariablemente se negará a calificar la infracción de tránsito que hubiere cometido el probable responsable, por indicación expresa de la mencionada circular, es por eso pues que en el planteamiento del presente apartado consideramos que existe la imperiosa necesidad de que quede sin efecto el referido documento.

NOVENA.- Debe crearse un órgano especializado, tanto para los juzgados cívicos como para las agencias del ministerio público, que se encargue del control sistematizado de las sanciones dictadas por el órgano jurisdiccional relacionadas con la suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia para conducir, cuando dicha sanción provenga de una autoridad judicial, ya que jamás en la historia de nuestra legislación se ha sabido de que persona alguna relacionada con este tipo de ilícitos le haya sido retirada por autoridad alguna su licencia de conducir.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- ALTAVILLA, Enrico, *Dolo, Culpa y Peligrosidad del no Responsable*, 1ª. Ed., Colección Investigaciones Jurídicas Jalapa, Veracruz, 1965
- 2.- BACIGALUPO, Enrique, *Lineamientos de la Teoría del Delito*, 1ª. Ed., Edit. Astrea, Buenos Aires, 1981
- 3.- BURGO Y MARCHAN, Angel Martín del, *El Delito de Conducción de Vehículos de Motor en Estado de Ebriedad*, 2ª. ed., Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1976
- 4.- CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl y CARRANCA Y RIVAS, Raúl. *Derecho Penal Mexicano*, 18ª ed, Edit. Porrúa, México 1995
- 5.- CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl, *Código Penal Anotado*, 23ª. ed., Edit. Porrúa, México, 2000
- 6.- CANALES MÉNDEZ, Javier G., *Gran Diccionario de los Grandes Juristas*, 2ª. Ed., Edit. Libros Técnicos, 1989
- 7.- CASTELLANOS TENA, Fernando, *Lineamientos Elementales de Derecho Penal*, Segunda ed., Edit. Porrúa, México, 1987
- 8.- CENICEROS, José Angel, *La Ley Penal Mexicana*, 2a. ed., Edit. Porrúa, México, 1979

- 9.- COLIN SANCHEZ, Guillermo. *Derecho Mexicano de Procedimientos Penales*, 7ª. ed., Edit. Porrúa, México, 1981
- 10.- CUELLO CALON, Eugenio, *Derecho Penal*, 17ª. ed., Edit. Bosch, Barcelona, España
- 11.- CHIOSSONE, Tulio, *Derecho Vial y Delitos Culposos en la Legislación Venezolana*, 1ª. ed., Edit. Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1979
- 12.- DIAZ-ARANDA, Enrique, *Dolo, Causalismo, Finalismo y la Responsabilidad Penal en México*, 3a. Edición, Editorial Porrúa, México, 2000
- 13.- DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo III-D, UNAM, México, 1a. edición, 1983
- 14.- DICCIONARIO JURIDICO ESPASA, Madrid, 1999
- 15.- DORADO, Pedro, *El Derecho Protector de los Criminales*, 2ª ed, Edit. Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, 1951
- 16.- FIGUEROA RASSO, Héctor, *Drogadictos y Estupefacientes*, 2ª ed, Edit. Costa-Amic, México, 1977
- 17.- GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. *El Código Penal Comentado*, 3ª ed., Edit. Porrúa, México 1974

- 18.- GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco, *Derecho Penal Mexicano*, 18ª ed., Edit. Porrúa, México, 1982
- 19.- JIMENEZ DE ASUA, Luis, *Tratado de Derecho Penal*, 3ª ed., Edit. Porrúa, México, 1976
- 20.- JIMENEZ HUERTA, Mariano. *Derecho Penal Mexicano*, Vol. 5, 2a. Ed. Editorial Porrúa, México, 1987
- 21.- LEGORRETA, Jorge, *Transporte y Contaminación en la Ciudad de México*, 1ª. Edición, Centro de Ecodesarrollo, México, 1997.
- 22.- LOPEZ MUÑIZ GOÑI, Miguel, *Accidentes de Tráfico*, 1ª ed., Edit. Instituto Nacional de Ciencias Penales, México, 1980
- 23.- MACEDO, Miguel S., *Apuntes para la Historia del Derecho Penal Mexicano*, 4ª ed., Edit. Cultura, México, 1931
- 24.- MIR Puig, Santiago, *Derecho Penal Parte General*, 4ª. ed., Barcelona, España, 1996
- 25.- MUÑOZ CONDE, Francisco, *Derecho Penal. Parte Especial*, 11ª ed., Edit. Tirant Llobrich, 1996, Valencia, España
- 26.- OJEDA VELAZQUEZ, Jorge, *Derecho Punitivo. Teoría Sobre las Consecuencias Jurídicas*, 3ª ed., Editorial Trillas, México, 1993

- 27.- PAVON VASCONCELOS, Francisco, *Manual de Derecho Penal Mexicano*, 5a. ed., Edit. Porrúa, México 1982
- 28.- ROMEO CASABONA, Carlos María, *Peligrosidad y Derecho Penal Preventivo*, 4ª ed., Edit. Bosch, Barcelona, España, 1986, pp.
- 29.- RUIZ-FUNES, Mariano, *Peligro, Posibilidad y Probabilidad*, La Ley, 4ª ed., Edit. Revista Jurídica Argentina, tomo 39, Julio-Agosto-Septiembre 1945
- 30.- SODI Pallares, Ernesto y SOTELO REGIL P., *Peritajes de Tránsito*, 2ª ed., Edit. Limusa, México, 1992
- 31.- VILLALOBOS, Ignacio. *Derecho Penal Mexicano*, 3ª ed., Edit. Porrúa, México, 1990
- 32. ZAFFARONI, Eugenio Raúl, *Derecho Penal. Parte General*, 1ª ed., Edit. Porrúa, México, 2001

LEGISLACION CONSULTADA

- 33.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 84ª ed, Edit. Porrúa, México, 2002
- 34.- Código Penal para el Distrito Federal, 7ª ed., Edit. Sista, México, 2002

- 35.- *Código Penal para el Distrito Federal. Comentado.*, 1ª ed., Edit. Porrúa, México, 2001

- 36.- *Diario Oficial de la Federación*, Tomo LXVIII, núm. 51, Viernes 30 de junio, Director F. Ramírez Villarreal, México, 1933

- 37.- *Diario Oficial de la Federación*, Tomo CXL, núm. 48, Jueves 28 de octubre de 1943, Director Lic. Carlos Franco Sodi, México, 1943.

- 38.- *Diario Oficial de la Federación*, Tomo LXXIX, núm. 55, Lunes 28 de junio de 1976.

- 39.- *Diario Oficial de la Federación*, Tomo LXXXIV, núm 43, 30 de diciembre de 1991

- 40.- *Jurisprudencia Mexicana 1917-1971*, 1ª ed., Edit. Cárdenas Editor y Distribuidor, México, 1985

- 41.- *Jurisprudencia y Tesis Sobresalientes, 1980-1981*, de la Suprema Corte de Justicia, Actualización VII Penal, Octava parte, Mayo Ediciones S.de R.L., México, 1987

- 42.- *Ley de Vías Generales de Comunicación*, 22ª ed., Edit. Porrúa, México, 2000

43.- Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 5 de diciembre de 2001

OTRAS FUENTES

44.- ABASTOS, Manuel G., *Prevención y Represión de los Accidentes de Tránsito*, Revista de Derecho y Ciencias Penales, Año XVI, Num. I, II y III, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú, 1952

45.- CAMARGO Hernández, César, *Usos y Circulación de Vehículos de Motor y Algunos de sus Principales Problemas*, Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, Tomo VIII, Fascículo II, Mayo-Agosto, Madrid, España, 1955

46.- GONZALEZ, PACHECO, Humberto, *Origen y Evolución de la Pena*, Boletín Jurídico-Militar, Sección de la Defensa Nacional Militar, Tomo XXIX, Mayo-Junio, Nums. 5 y 6, México, 1955

47.- LEON Y LEON, Bernardino, *Anteproyecto de Ley Preventiva Contra las Causas Principales Sobre Accidentes de Tránsito y Exposición de Motivos*, Revista del Foro, Órgano del Colegio de Abogados de Lima, Perú, Mayo-Agosto, 1954, Año XLI, Núm. 2, Perú, 1954

48.- Procuraduría General de la República, *Manual de Delitos Contra la Salud Relacionados con Estupefacientes y Sicotrópicos*, 2ª ed., México, 1987

49.- REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO y Ciencias Políticas, año XVI, números 1 y 2, Aires

50.- REVISTA JUDICIAL, Suprema Corte de Justicia de la Nación, año VI, No. 22, San José, Costa Rica, julio 1982.