



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN**

FALTA DE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD CUANDO POR
CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS
SE CAUSA EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD
AJENA, EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
VICTOR BERNAL CASTILLO

ASESORA: LIC. NORMA ESTELA ROJO PEREA



CD. NEZAHUALCOYOTL, ESTADO DE MÉXICO,

2006



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

*A MI UNIVERSIDAD:
POR ABRIRME SUS PUERTAS
Y DARME LA OPORTUNIDAD DE
APRENDER COMO ABOGADO Y SER HUMANO.*

*A MI ASESORA LA LICENCIADA. NORMA ROJO:
QUE A PESAR DE LA DISTANCIA LE AGRADEZCO
INFINITAMENTE SU PACIENCIA Y APOYO, YA QUE GRACIAS A
ELLO PUDE REALIZAR UNA DE LAS METAS DE MI VIDA..*

*A MIS PROFESORES:
GRACIAS POR SU ESFUERZO Y
DEDICACIÓN.*

A DIOS:

*POR DEJARME VIVIR
Y DARME LA OPORTUNIDAD
DE DEJAR HUELLA EN
SU OBRA MAESTRA.*

A MI PAPÁ:

*GRACIAS POR EL APOYO, DIRECCIÓN Y EDUCACIÓN
QUE ME INCULCASTE, TU ESFUERZO DEL DÍA A DÍA
VALE ORO.*

A MI ABUELITA:

*GRACIAS POR ESTAR SIEMPRE A MI
LADO, POR TODO TU AMOR Y APOYO
INCONDICIONAL QUE SIEMPRE ME
HAS BRINDADO.*

A MI HERMANO:

*GRACIAS POR TU AMISTAD, AMOR Y
SOBRE TODO TU APOYO YA QUE SIN EL,
NO SE UBIERA LOGRADO LA CULMINACIÓN
DE ESTE TRABAJO.*

A MI HERMANA:

*GRACIAS POR TU ALEGRIA, AMOR
Y APOYO EN LAS BUENAS Y EN LAS NO TAN BUENAS.*

A MIS AMIGOS:

*GRACIAS POR SU AMISTAD Y SUS
ANIMOS QUE SIEMPRE ME HAN
DADO.*

*A MI JEFE SERGIO PEREZ GUILLÉN:
GRACIAS POR TODO EL APOYO, CONFIANZA
Y HABER CREIDO EN MÍ.*

*A TODOS MIS INNUMERABLES COMPAÑEROS DE TRABAJO:
GRACIAS POR TANTAS MUESTRAS DE CARIÑO, APOYO Y ANÍMO
QUE SIEMPRE ME HAN DEMOSTRADO, NO LOS DEFRAUDE.*

*A MIS COMPAÑEROS DE LA UNIVERSIDAD:
GRACIAS POR TODOS LOS MOMENTOS DE
ALEGRÍA, ESTUDIO Y AMISTAD QUE ME
SIGUEN DANDO.*

INDICE

FALTA DE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD CUANDO POR CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS SE CAUSA EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

	Pag.
INTRODUCCIÓN	I
CAPITULO I	
ANTECEDENTES DEL AUTOMÓVIL	
1.1. NACIMIENTO DEL AUTOMOVIL	1
1.2. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	2
1.3. PRIMERAS NORMAS REGULADORAS DE LOS HECHOS DE TRANSITO DE VEHICULOS EN MÉXICO	11
1.3-1. CÓDIGO PENAL DE 1871	14
1.3.2. CÓDIGO PENAL DE 1929	16
1.3.3. CÓDIGO PENAL FEDERAL DE 1931	17
1.4 CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	21
CAPITULO II	
CONCEPTOS JURÍDICOS	
2.1. ESTADO DE DERECHO	29
2.2. DELITO Y SUS ELEMENTOS	36
2.3. DELITOS PATRIMONIALES	51
2.4. DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA	54
2.5. DELITOS CULPOSOS	57
2.6. PENA	60
2.7. PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD	65
2.8. REPARACION DEL DAÑO	67
2.9. LIBERTAD BAJO CAUCIÓN	68
2.10. TIPOS DE GARANTIAS PARA LA OBTENCIÓN DE LA LIBERTAD BAJO CAUCIÓN	69
2.11. HECHOS DE TRANSITO TERRESTRE	72
2.11.1. FACTORES QUE PROVOCAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO DE VEHÍCULOS.	74

CAPITULO III

DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA COMETIDO POR CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS

3.1. INCIDENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	77
3.2. FALTA DE GARANTIA POR CONCEPTO DE REPARACIÓN DEL DAÑO AL OFENDIDO EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	79
3.3. IMPUNIDAD DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR CULPA Y OCASIONADO POR EL TRANSITO DE VEHÍCULOS, EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	80
3.4.- FORMA EN QUE SE APLICA ACTUALMENTE LA LEY EN CUANTO AL DELITO CULPOSO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA COMETIDO POR EL TRANSITO DE VEHÍCULOS EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.	81

CAPITULO IV

NECESIDAD DE IMPONER LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD CUANDO POR CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS SE CAUSA EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

4.1. PROBLEMÁTICA EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO, OCASIONADOS POR VEHÍCULOS FRONTERIZOS O NORTEAMERICANOS.	87
4.2. DEPOSITO DE CAUCIÓN COMO MEDIO DE GARANTIAZAR LA REPARACIÓN DEL DAÑO DE LA PARTE OFENDIDA.	93
4.3. PROPUESTA PARA REFORMA DEL ARTÍCULO 75 DEL CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	95

CONCLUSIONES	101
--------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	
--------------	--

TESISTA

VICTOR BERNAL CASTILLO
No DE CUENTA: 9105007-0

ASESORA

LIC. NORMA ESTHELA ROJO PEREA

Vo. Bo. LIC. JUAN JESÚS JUÁREZ ROJAS
TITULAR DEL SEMINARIO DE CIENCIAS PENALES
TURNO MATUTINO

**FALTA DE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD CUANDO POR
CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS SE
CAUSA EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, EN EL
ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.**

INTRODUCCIÓN

En los últimos tiempos, ha sido evidente que la humanidad ha utilizado de manera benéfica los avances derivados de la tecnología en diversas actividades, tales como los medios de transporte, sin embargo es necesario que se atiendan, regulen y se este en una constante actualización para no caer en una legislación insuficiente o rebasada por la realidad del día a día, es por lo cual en el presente trabajo de investigación apoyándonos primeramente en un método histórico señalaremos desde la primera página, la gran problemática que enfrenta actualmente nuestra sociedad, en primer lugar, hablaremos del nacimiento y evolución automóvil, debido ha que este año con año ha sufrido modificaciones sustanciales, lo que originalmente nació como un invento para satisfacer las necesidades de transportación de la humanidad, se ha convertido en nuestros días en una necesidad en la mayoría de las ciudades del mundo, en un lujo y en un latente instrumento en la comisión de delitos, como elemento importante y fundamental para poder encuadrar un delito en contra de las personas en su patrimonio y que es tipificado en nuestro Código Penal Vigente como Daño en Propiedad Ajena, en su modalidad de Delito Culposos, ocasionado por el transito de vehículos.

Así mismo se aborda el estudio de los antecedentes en materia de hechos de tránsito terrestre en México, para posteriormente pasar al análisis del Código Penal Vigente para el Estado de Baja California, en el cual

tomaremos la debida importancia y enfatizaremos acerca de la problemática que se presenta en las fronteras del norte de nuestro País, en especial en el Estado de Baja California, que al adquirir vehículos de procedencia extranjera, y al no tener debidamente protegido el bien jurídico tutelado por el Estado -, que es el patrimonio, y que alternativas actualmente tienen las victimas de este tipo de delitos.

En el capítulo segundo utilizando el método inductivo abordaremos las diferentes definiciones jurídicas afines a nuestra investigación comenzando desde el Estado de Derecho, definiendo el mismo y siguiendo con los conceptos de Delito, y sus características y modalidades que nos ayudarán a comprender de una forma más simple el fondo de este trabajo, terminando por definir y comprender los hechos de transito terrestre.

En el capítulo tercero utilizaremos el método sintético analizaremos la creciente incidencia de los accidentes de transito en el estado de Baja California, verificando más profundamente la falta de la garantía de la reparación del daño a las victimas que han sufrido un delito de daños por el transito de vehículos, ya que de esta manera se podrá entender la impunidad que se vive actualmente en el Estado de Baja California y así enunciar la forma en que actualmente se esta aplicando la ley en el Estado que nos ocupa, analizando los artículos, las instituciones y en sí, la forma de pensar y de actuar de las mismas autoridades, cuando un delito de esta naturaleza llega a sus manos, ya que se palpa un desinterés enorme, ya que al saber que las

regulaciones son insuficientes, no se le toma la importancia que requiere el caso.

Por último en el capítulo cuarto mediante un método deductivo y jurídico retomaremos todas la problemáticas con las que nos encontramos en las fronteras del Estado de Baja California, es decir el bajo costo para adquirir un vehículo en la frontera, a diferencia del centro o sur del país, las regularizaciones constantes de los autos ilegales o mejor conocidos como “chocolates”, la población flotante que vive en las fronteras y aunado a estas problemáticas también debemos sumar a los vehículos con placas de Estados Unidos que circulan en estas ciudades. Posteriormente nos adentraremos ya en las propuestas para poder corregir las deficiencias y lagunas que tiene la ley en el Estado de Baja California, estas posibles soluciones son la reforma de los artículos del Código Penal en materia del delito de daños ocasionados por accidentes de tránsito, reforma que se basa en sancionar al delincuente con una pena privativa de libertad, para que de esta forma se vea obligado el sujeto activo a depositar una caución por su libertad, estar sujeto al procedimiento y así evitar la sustracción de la justicia por parte de los responsables, para de esta forma dar certeza a las víctimas de que existen garantías suficientes que podrán hacerse efectivas para resarcir el daño causado, por lo cual nos vemos en la necesidad de sugerir esta reforma en la Ley, que en la actualidad es URGENTE implementarla, para no dejar en estado de indefensión al sujeto pasivo, que en estos casos es la víctima y hay que recordar que podríamos ser cualquiera de nosotros.

En este capítulo estudiaremos el nacimiento y evolución de los automóviles, así como también las primeras normas reguladoras de los accidentes de tránsito en México, para concluir con un análisis de la actual legislación en el Estado de Baja California, para así tener de forma global los antecedentes de los aspectos de interés de nuestro trabajo de investigación.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL AUTOMOVIL

1.1. NACIMIENTO DEL AUTOMÓVIL

La palabra automóvil tiene un origen francés, ya que en 1875 se utilizaba en Francia la palabra **“voiture automobile”** (coche que se mueve por sí mismo), para designar a los primeros vehículos que se funcionaban por sí mismos y sin necesidad de rieles¹.

El vocablo **“automobile”**, a su vez derivaba de otro aparecido en 1808, **“locomobile”**, que estaba compuesto por partículas: una de origen latino, **“locus”**(lugar), y otra de origen latino medieval, **“motivus”**,(relativo al movimiento). La traducción más correcta del vocablo **“locomobile”** es pues, la de ser libre de moverse de un lugar a otro y sin necesidad de un soporte fijo en el suelo².

Al añadir el vocablo primitivo, la partícula griega **“autos”**(por si mismo), apareció, como ya se ha indicado al principio del tema, el adjetivo **“automobile”**, para designar a los primeros vehículos (voitures) que funcionaban con motor propio y por tanto eran independientes a la fuerza exterior (animal ó humana)³.

¹ FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, p.2.

² Ibidem.

³ Ibidem.

La sustantivación del vocablo automóvil apareció hacia 1980 en Francia y poco a poco fue generalizándose a los demás países. Hacia finales del siglo, en España ya se designaban por automóviles, o simplemente autos, a los primeros coches que funcionaban con motor de explosión⁴.

1.2. EVOLUCION Y DESARROYO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La historia de la automoción coincide con el desarrollo industrial de los últimos cien años de la Humanidad, y sería totalmente inabordable si se quisiera tratar de hacer un resumen muy esquemático de la evolución del automóvil que nos dé una idea general de las grandes transformaciones que ha sufrido, no solo en su concepto, sino también en la industria y la infraestructura viaria que ha llevado consigo.

Hay que destacar que ha habido un protagonista dentro del conjunto del automóvil, que prácticamente no ha sufrido en su concepto variación alguna, y sí un progresivo perfeccionamiento: el “**motor de explosión**”

El automóvil en si mismo nació en el siglo XIX, pero ha habido en la historia numerosas tentativas para evitar la dependencia de la tracción animal ó humana, siendo muchos los mecanismos probados a partir del siglo XVII. El primer motor de tracción mecánica fue el motor de vapor que se

⁴ FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, p.4.

instaló sobre una plataforma con ruedas. En el periodo de 1770 al 1790 surgieron los primeros vehículos accionados con este tipo de motores.

A partir del vapor fueron también desarrollados los motores de gas. El primer motor de gas fue, probablemente patentado en 1833 por el británico Wellman Wright. Estos motores presentaban el inconveniente de tener que transportar un generador de energía quedando la relación peso potencia muy alta, dejando muy pocas posibilidades de carga útil⁵.

En 1876 empezó a funcionar el primer motor de combustión interna fabricado por Nicolás Otto y que utilizaba gasolina en vez de gas(CO). Este motor respecto a los anteriores, simplificaba enormemente la relación peso-potencia y el montaje del mismo⁶.

Hasta principios del siglo actual, los automóviles de vapor eran mucho más silenciosos que los de motor de combustión interna, daban un mejor rendimiento en las subidas, y no requerían cambio de velocidad y reducción fija al diferencial. Sin embargo, poseían una autonomía menor a causa de los repetidos abastecimientos de agua.

Así, Carl Benz fue el primero en fabricar el automóvil de gasolina. La evolución de los primeros automóviles, exigió tanto el perfeccionamiento de

⁵ FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, p.6.

⁶ Idem.

los sistemas de alimentación del carburante como de los dispositivos para el encendido de la mezcla de aire y carburante, necesarios para poder construir motores que girasen a un número de revoluciones cada vez más elevados, más pequeños y menos pesados.

Gracias a la generación de los carburadores de gasolina pulverizada (por Bernadi, Italia 1889-1892 para motores monocilindricos y Maybach, en Alemania y Forest, en Francia en 1893 para motores policilindricos), con cubeta y flotador para el carburante, fue posible pasar a la construcción de motores de combustión interna automovilísticos, que desarrollaban potencias motrices de 12 a 16 CV, e incluso superiores en el último decenio del siglo XIX⁷.

En 1900, después de la muerte de Deimler, ocurrida el 6 de Marzo de aquel mismo año, surgió la obra maestra de Maybach: el motor de cuatro cilindros en línea y verticales, que incluían todas las innovaciones técnicas de años precedentes, desarrollando 35 CV y rendimiento térmico excepcional para aquella época. Montado en el primer Mercedes, señaló el ocaso del automovilismo de vapor. De esta manera la técnica en línea en posición delantera en los automóviles⁸.

⁷ FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, p.8.

⁸ Idem.

La evolución termodinámica de los motores de combustión interna, que funcionaban a cuatro tiempos según el ciclo de Beau de Rochas-Otto, se inició solamente cuando se comenzaron a emplear distribuciones de válvula de cabeza sobre los cilindros. Esta adopción llevada a cabo en los primeros decenios del siglo XX, permitió reducir la superficie interior y el volumen de las cámaras de combustión, que fueron adquiriendo forma hemisférica y permitieron un aumento progresivo de la relación de compresión y un aumento de los diámetros de las válvulas de distribución, mejorando por consiguiente, tanto el barrido como el llenado de los cilindros (rendimiento volumétrico) y por consiguiente el aumento termodinámico del motor

La evolución de los automóviles dotados con motorización diesel ha sido mucho más lenta. La primera patente concedida a Rudolf Diesel se fechó el 4 de Febrero de 1892⁹. El primer motor diesel que funcionó con resultados industriales positivos fue uno monocilindrico de cuatro tiempos, de enormes dimensiones, que desarrollaba una compresión aceptable, sin embargo, todavía pasaron varios decenios antes de que los motores Diesel pudiesen aplicarse satisfactoriamente. Fue necesario poner a punto la inyección directa en vez de neumática, y así se pudo generalizar entre 1920 y 1922, fabricándose motores no tan pesados como los primeros.

⁹ FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, p.9

A partir de ese momento, podemos decir que el concepto en si no ha cambiado, aunque ha sufrido un continuo perfeccionamiento y evolución hasta conseguir la personalidad que caracteriza al automóvil de hoy. Durante la historia del automóvil, han sido muchos los intentos de encontrar más tipos de motores como fuentes de energía, pero todavía no hay ninguna alternativa de romper con los motores de combustión interna de ciclo de Otto y Diesel. Aunque existen también los automóviles eléctricos, los cuales no desarrollan una gran velocidad y tienen que ser recargados continuamente, aun así pueden ser una alternativa en un futuro no muy lejano.

En la tabla siguiente se expone de forma esquemática la evolución de los hechos más significativos en la historia del automóvil:

AÑO	HECHO HISTORICO
1769	José Cugnot monta sobre un carromato una máquina de vapor y crea lo que puede considerarse como el primer automóvil de la historia.
1803	Trevithick construye un locomóvil que en las pruebas iniciales recorrió 160 Km.
1858	El italiano Barsanti crea un motor monocilíndrico
1860	Lenoir inventa su motor de explosión.
1867	Otto presenta en la Exposición Universal de Paris su motor atmosférico
1879	Karl Benz construye un motor de dos tiempos

1883	Daimler y Maybach construyen el primer motor rápido de combustión
1886	Daimler aplica su motor a un carruaje y crea su propio automóvil. El primer triciclo de Benz ya corre por las calles de Mannheim.
1887	Robert Bosch inventa la magneto y soluciona los problemas de encendido por tubo incandescente

1888	John Dunlop inventa el neumático, que los hermanos Michelin aplicarán definitivamente al automóvil. Peugeot que desde 1885 construye velocípedos, entra en el mundo del automóvil con la construcción de un triciclo con motor a vapor Serpollet. Daimler aplica su motor a un tranvía y aun coche de bomberos. Se crea la Stenway-Daimler Motor Company, primera empresa con licencia para la venta y producción de los motores Daimler.
1889	Aparece el primer automóvil español a cargo de Francisco Bonet.
1891	Peugeot construye su primer automóvil con motor a gasolina.

	La Panhard & Levassar construye su primer automóvil equipado con motor Daimler.
1892	Charles Diarra construye el primer automóvil en Estados Unidos
1893	Rudolf Diesel construye el primer motor a Diesel.

1894	Se lleva a cabo la primera carrera de automóviles del mundo, entre París y Rosencon, con un recorrido de 126 Km Benz construye el cuatriciclo Velo-Benz, que fue el primer automóvil del mundo que se fabrico en serie.
1896	Henry Ford construye su primer automóvil funda la Detroit Automóvil Company.
1897	Ramsons Olds realiza su primer Oldsmobile.
1899	Primer automóvil Renault a cargo de los hermanos Louis y Marcel Renault. Nace la Fabrica Italiana Automobili Torino, la fabrica FIAT.
1903	Henry Ford funda la Ford Motor Company.
1906	Nace en Inglaterra la Roll-Royce.

1907	El fabricante alemán Opel empieza a construir vehículos.
1908	Incola Romeo se hace cargo de la Anónima Lombarda Fabbrica Automobili, que produce los ALFA ROMEO.
1909	Augusto Herch funda la AUDI. Mediante la unión de Osmobile, Cadillac, Buick, Nash, Packard, Dodge, Willis-Overland, Studebaker, nace en Estados Unidos la General Motors.
1914	Nace en Japón la A.D.T. que más tarde se convertirá en la DATSUN.
1915	Nace la Chevrolet Motor Company of Michigan.
1921	Después de haber producido 15 millones de automóviles FORD deja de fabricar el Modelo T.
1923	Nace en Alemania la B.M.W. como fabricante de motocicletas, en 1927 comenzara a producir automóviles.
1924	Walter P. Chrysler crea la Chrysler Corporation.
1926	Se unen la Deimler de Stuttgart y la Benz de Mannheim dando lugar a la Daimler-Benz que fabrican automóviles de marca Mercedes-Benz.
1929	Maserati comienza a construir automóviles. La General Motors Corporation se hace cargo de Opel.

	Enzo Ferrari crea la escudería Ferrari.
1933	Se unen la D.K.W., AUDI, Horch y Wanderer constituyendo la AUTO-UNION.
1934	Nace en Japón la Nissan Motor Company.
1935	Nace en Japón la Mazda.
1936	Se crea la Toyota Motor Company.
1938	Sale de las fabricas de la NSU y diseñado por Ferdinand Porsche el primer Volkswagen.
1949	Nace en Alemania y a cargo de Ferdinand Porsche la marca de vehículos Porsche. Se crea la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, la SEAT, que estaba formada por el INI, la FIAT y seis bancos españoles.
1952	La suzuki Motor Company Limited empieza a fabricar vehículos
1962	Honda entra en el mundo del automóvil
1973	Wolkswagen compra la AUTO-UNION.
1986	Volkswagen compra la SEAT y deja de fabricar en Europa el “escarabajo” , después de que se han producido mas de veinte millones de unidades a lo largo de su historia
1987	FIAT compra la Alfa-Romeo. Etc ¹⁰ .

¹⁰ DAZA GOMES, Carlos, **Teoría General del Delito**, Ed. Cárdenas, México, 2000, p.55

Podríamos enlistar varias páginas y paginas de la historia del automóvil, ya que a lo largo de los años han nacido una infinidad de compañías y desaparecido otras tantas, solo mencionamos las más importantes y las que han marcado la historia de este invento muy útil en estos tiempos de modernidad como lo es el automóvil.

1.3. PRIMERAS NORMAS REGULADORAS DE LOS HECHOS DE TRANSITO DE VEHICULOS EN MÉXICO

Al igual que la aparición de los automóviles en México, las normas reguladoras en esta materia son recientes, pero aun así vale la pena que repasemos parte de la historia del derecho penal en México, ya que si bien es cierto, desde siempre se ha castigado el delito de daño en propiedad ajena. Este breve, pero significativo estudio lo comenzaremos desde la época del Mundo Precortesiano, del cual se sabe muy poco debido a la lamentable destrucción de la mayoría de los documentos, pergaminos, códices y otros vestigios que hablaban de las culturas prehispánicas, destrucción atribuida a la llegada de los españoles. Ya que estamos acostumbrados a escuchar: que entre los Aztecas hubo reyes que eran afectos a la práctica de sacrificios humanos, y aunque tales afirmaciones de ninguna manera se apegan a la realidad, pues tampoco se trata de magnificar las culturas prehispánicas; éstas tuvieron grandes valores culturales sobre todo en materia del Derecho Penal. Los datos que se conocen acerca de esta época, son gracias a los estudios de

científicos que a partir de 1950 ha realizado un grupo de serios profesionales antropológicos e historiadores, quienes después de analizar el hallazgo pictórico indígena que sobrevivió, obtuvieron valiosas conclusiones dignas de ser tomadas en cuenta con toda la seriedad que representa el arduo trabajo realizado para obtenerlas.

A pesar de la escasa información que podemos señalar, de los pueblos precortesianos, que debido a su severidad y rigidez en materia penal, mantenían una apacible y ordenada vida social; los actos considerados por ellos como delitos graves, consistieron en: abuso de confianza, aborto, alcahuetería, adulterio, asalto, calumnia judicial, **daño en propiedad ajena**, embriaguez, estupro, encubrimiento, falso testimonio, falsificación de medidas, hechicería, homicidio, incesto, pederastia, peculado, malversación de fondos, riña, robo, sedición, traición; el Derecho represivo de esta época se caracterizaba por ser drástico; de ahí que la mayoría de estos actos delictuosos se castigaban con la pena de muerte, el destierro, la cárcel, los azotes y las mutilaciones.

En la época colonial, el 13 de agosto de 1521, fecha de la caída de Tenochtitlan, se inicia propiamente la época colonial, prolongándose por tres siglos; el dominio español sobre las tierras conquistadas se vuelve absoluto y en ocasiones desalmado. Para empezar, los diversos grupos étnicos que existían antes de la llegada de los españoles se ven reducidos para dar paso

a la creación, por un lado, de un Estado unitario, y por el otro, por sólo hablar de aborígenes o indios sin importar sus esenciales y evidentes diferencias, por ejemplo, entre un maya y un azteca, o bien entre este último con un purépecha, amén de otro gran número de indígenas que mantenían su independencia y personalidad propia, mucho antes de la llegada de los peninsulares¹¹.

Desde el punto de vista teórico, la actitud de la Corona española en relación con los aborígenes fue bastante condescendiente y en ocasiones hasta generosa, pero esto, por desgracia sólo quedó en buenos propósitos, por que la realidad fue amarga para todos los grupos raciales.

Para entender como a cambiado nuestro sistema normativo, específicamente en el rubro del delito en daño en propiedad ajena y sus penas o sanciones, haremos un estudio sintetizado de varios Códigos Penales Federales desde 1871 haciendo referencia que desde esta fecha se promulgó el primer Código Penal para el Territorio de Baja California, en el cual, también las demás entidades federativas de la Republica Mexicana se regían.

¹¹ LOPEZ BETANCOURT, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho Penal**, DÉCIMA Ed., Ed. Porrúa, México, 2002, p 26,27

1.3.1. CÓDIGO PENAL DE 1871

El primero de los Códigos es el Federal Penal y Territorio de Baja California y para toda la Republica, de **1871**, que en su numeral 34 se determinaban las circunstancias que excluían de responsabilidad criminal a la persona que cometía un delito, contemplándose en su fracción tercera que la embriaguez completa que priva enteramente de la razón, si no es habitual, ni el acusado ha cometido antes una infracción punible estando ebrio; pero ni aún entonces queda libre de la pena señalada a la embriaguez, ni de la responsabilidad civil¹².

Faltando los dos requisitos mencionados, habrá delito de culpa con arreglo a la fracción cuarta del artículo 11 de la misma ley.

El artículo 11 a la letra dice: Hay delito de culpa.

I.- Cuando se ejecuta un hecho o se incurre en una omisión que aunque lícitos en si no lo son por las consecuencias que producen, si el culpable no las evita por imprevisión, por negligencia, por falta de reflexión o de cuidado, por no hacer las investigaciones convenientes, por no tomar las precauciones necesarias, que son necesarias para que el hecho no produzca daño alguno, la impericia no es punible, cuando el que ejecuta el hecho no profesa el arte o

¹² **Código Penal Federal Y Territorio De Baja California Y Para Toda La Republica**, México, Imprenta del Gobierno en palacio, 1871

ciencia que es necesario saber, y obra apremiado por la gravedad y urgencia del caso.

II.- Cuando se quebranta alguna de las obligaciones que en general impone el artículo 1° exceptuando los casos en que se puedan cumplir, sin embargo de la persona o intereses del culpable o de algún deudo suyo y cercano.

III.- Cuando se trata de un hecho que es punible, únicamente por las circunstancias en que se ejecuta o por algún personal del ofendido, si el culpable las ignora o no se toman previamente las medidas necesarias de investigación que el autor debe conocer, según sea el caso,

IV.- Cuando se comete el delito de daño en propiedad ajena o se infringe la ley penal, bajo el influjo de embriaguez o se tiene el hábito de embriagarse, se haya cometido más de dos veces un hecho punible y en este mismo estado de embriaguez.

V.- Cuando hay exceso en la defensa legítima.

Destrucción, deterioro y daños causados en propiedad ajena por otros medios.

Artículo 485.- Es imputable a los empleados que presten sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otro transporte de concesión federal.

Se hace la referencia que dentro del código antes mencionado, se hace alusión al delito de daño en propiedad ajena, causado por vehículos de transporte o vehículos automotores federales, dejando una laguna acerca de la regulación para los accidentes de tránsito con vehículos locales.

1.3.2. CÓDIGO PENAL DE 1929

Después el Código de 1929 también nombrado el Código Almaraz, el cual da un cambio a lo que se estipulaba o se entendía como tipificación del delito de daño en propiedad ajena, estipulando las circunstancias que excluyen la responsabilidad penal, acerca del empleo de las palabras circunstancias del delito, el que esto escribe tuvo la pena de disentir con lo que opinó la mayoría de las comisiones y expone aquí las razones que tuvo para ello.

Circunstancia es accidente de tiempo, de lugar, persona etc., unido a la esencia de un ser, cosa u acto, pero tratándose de materia jurídica, ese accidente alcanza tan extraordinaria importancia que deja de ser accidente y se transforma en algo esencial.

1.3.3. CÓDIGO PENAL FEDERAL DE 1951

Así mismo en el Código Penal Federal de 1951 se reforma el artículo 53 de dicho ordenamiento, el cual trata de las sanciones a los delitos culposos, haciéndose referencia y dándose un apartado especial al delito de daño en propiedad ajena y sus sanciones o penas.

Dicho artículo 53 reza: Los delitos culposos se sancionarán con prisión de 3 días a 4 años y suspensión hasta 2 años o privación definitiva de los derechos para ejercer profesión u oficio.

Artículo 54.- Cuando el delito culposo ocasione daño en propiedad ajena, cualquiera que sea su valor y se haya causado con motivo del tránsito de vehículos solo se perseguirán a petición de parte ofendida.

Así las cosas, en dichas reformas se agrega un apartado especial para los delitos cometidos por conductores de vehículos; dicho capítulo lleva ese nombre y se regula por el artículo 164 que a la letra dice: Se impondrá prisión hasta 6 meses y multa hasta 400 pesos a los que dentro del lapso de 2 años violen 2 veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en los que se refiere a exceso de velocidad.

Tipificando así el delito de daño en propiedad ajena en su artículo 380 que manifiesta que se impondrá de 5 a 10 años de prisión y multa de 100 a

10 mil pesos a los que causen incendio, inundación, explosión que dañe o ponga en peligro algún edificio donde se encuentre una persona, archivos públicos o montes, bosques, selvas, pastos, mieses, o cultivos de cualquier genero.

Se nota que en legislaciones más cercanas a la actual y que han servido como punta de lanza para que los legisladores se apoyen en ir reformando continuamente cada uno de los ordenamientos, se reconoce al delito de daño en propiedad ajena como un hecho culposo y sus sanciones eran más severas a las actuales.

De igual forma analizaremos el Código Penal Federal de 1954, en el cual se tipificaba el delito de daño en propiedad ajena de acuerdo a lo que estipulaba el artículo 397 de dicho ordenamiento, que a la letra dice: Se impondrá de 5 a 10 años de prisión y multa de 100 a 5 mil pesos, a los que causen incendio, inundación o explosión con daño o peligro de:

- I.- Un edificio, vivienda o cuarto donde se encuentre persona alguna,
- II.- Ropas, muebles u objetos de tal forma que puedan causar graves daños personales,
- III.- Archivos públicos o notariales;
- IV.- Bibliotecas, museos, templos, escuelas o edificios y monumentos públicos y

V.- Montes, bosques, selvas, pastos, mieses o cultivos de cualquier género.

Aplicación de sanciones a los delitos de imprudencia, en su artículo 60 el cual a la letra reza que los delitos con prisión de 3 días a 5 años y suspensión hasta 2 años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio, según sea la imprudencia leve o grave. Sin embargo cuando a consecuencia de actos u omisiones imprudentes que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de concesión federal se causen homicidios de dos o más personas, la pena será de 5 a 20 años de prisión, destitución de empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza.

La clasificación de la gravedad de la imprudencia quedara al prudente arbitrio del juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52 y las especiales siguientes:

- I.- La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resulte,
- II.- Si para esto bastaran una reflexión o atención ordinarios y conocimientos comunes en algún arte o ciencia,
- III.- Si los acusados han delinquido anteriormente en circunstancias semejantes, y

IV.- Si tuvieron tiempo para obrar con la reflexión y el cuidado necesario.

Dicho artículo 52 menciona como aplicación de las penas lo que se tomara en cuenta enumerando lo siguiente:

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

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

III.- Las condiciones especiales en que se encontraba en el momento de la comisión del delito y los demás antecedentes¹³.

El Código Penal para el Estado de Baja California, entra a regir sesenta días después de su publicación, la que se hizo el 31 de julio de 1959, siendo Gobernador de la Entidad el Lic. Braulio Maldonado y después abrogado, al entrar en funciones el nuevo Gobernador en fecha 10 de Noviembre de 1959.

El Código consta de 2 libros, abarcando el primero 81 artículos y el segundo 82 al 283 conteniendo más de 3 artículos transitorios.

¹³ LIC. ALFONSO TEJA ZABRE, **Código Penal Federal y Territorios Federales**, México, Editorial Botas, SEXTA Ed., 1954

Este Código respetó en su mayor parte el contenido del proyecto de Código Penal para el mismo Estado del año de 1954.

El contenido de este código es, en la parte general, igual al proyecto de la parte general del Código Penal para el Estado de Baja California de 1954, pues solo cambios pequeños encontramos, como la inclusión de la definición del delito que en el proyecto suprimieron y la inserción en el Código de la fuerza física irresistible, como que excluye de la Responsabilidad.

Actualmente el Código Penal Federal así como también el Código Penal para el Estado de Baja California a sufrido un sin fin de reformas, en lo que a la aplicación de sanciones y la tipificación del delito de daño en propiedad se refiere, por lo que se cita en el siguiente capítulo como los legisladores interpretan y sancionan al delito de daño en propiedad ajena y cual es la pena que se aplica según sea el caso.

1.4. CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Actualmente el Código Penal para el estado de Baja California, contempla en su Título Cuarto, Capítulo Segundo, artículo 75 la punibilidad de los delitos culposos y en su párrafo segundo lo referente a cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se causa el delito de daño en propiedad ajena; el artículo a la letra dice:

ARTÍCULO 75.- Punibilidad de los delitos culposos.- Los delitos culposos serán sancionados con prisión de tres días a cinco años, multa hasta de trescientos días y suspensión hasta por cinco años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Cuando a consecuencia de la conducta culposa del personal de empresas de transporte de pasajeros o de carga, de servicio público o concedido por autorización, permiso o licencia de las autoridades competentes se cause homicidio, la sanción será de dos a ocho años de prisión, multa hasta de trescientos días, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de igual naturaleza. Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cometa homicidio y el responsable conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción, se le impondrá de tres a ocho años de prisión y multa hasta de quinientos días. Cuando el delito culposo sea cometido con motivo del tránsito de vehículos se podrá imponer como pena, a juicio del Juez, la suspensión hasta por cinco años o privación definitiva del derecho a obtener licencia para manejar vehículos de motor.

Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cause únicamente daño en propiedad ajena, se sancionará hasta con cuarenta días multa.

La calificación de la gravedad de la imprudencia queda al prudente arbitrio del Juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 69 y las especiales siguientes:

I.- La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resultó;

II.- Si para ello bastaban una reflexión o atención ordinaria y conocimientos comunes en algún arte o ciencia;

III.- Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes;

IV.- Si tuvo tiempo para obrar con reflexión y cuidado necesarios; y

V.- El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico; tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas de transporte, y en general por conductores de vehículos.

No se impondrá pena alguna a quien por culpa en el manejo de vehículos de motor ocasione lesiones, homicidio o ambos, en agravio de su cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos, concubino o concubina, adoptante o adoptado.”

Del análisis de este artículo para el Estado de Baja California, podemos percatarnos que no existe pena privativa de libertad en contra del conductor que cometa el delito de daño en propiedad con motivo del tránsito, solamente se le sancionará hasta con 40 días multa.

Tomando en cuenta lo anterior nos surgen varias interrogantes ¿qué pasa con el daño ocasionado al ofendido?, ¿es resarcido?, ¿queda protegido el bien tutelado por el derecho que en este caso es el patrimonio de la víctima?.

Respecto a la primera pregunta el mismo Código Penal nos responde en su artículo 47 que a la letra dice:

ARTICULO 47.- Aseguramiento oficioso de los instrumentos del delito culposo.- Los automóviles, camiones y otros objetos de uso lícito con que se cometan delitos culposos, si son propiedad del inculcado se asegurarán de oficio por el Ministerio Público o la autoridad judicial,

según la fase procesal, para garantizar el pago de la reparación del daño, dejándolos en depósito del propio inculpado, cuando no exista riesgo de ocultamiento o traslado y se haya observado lo dispuesto por el Artículo 248 del Código de Procedimientos Penales. Solamente podrá negarse el aseguramiento o levantarse, en su caso, si se otorga caución bastante en forma legal.

Este artículo nos menciona que la reparación del daño ocasionado queda garantizado a través del vehículo que ocasiono el ilícito, esto quiere decir, que el presunto responsable queda obligado a pagar el daño ocasionado o garantizar la reparación del daño mediante una fianza basta y suficiente, ante la autoridad que conozca del asunto; para poder recuperar su vehículo, pareciera que es una buena medida, solo que el legislador no contaba con la gran problemática que se presenta en las fronteras del norte de nuestro país, sobre todo las que se encuentran en el Estado de Baja California, en las cuales debido a la cercanía con los Estados Unidos de Norteamérica, se pueden adquirir vehículos de procedencia extranjera, que después de un proceso sencillo de importación, pueden circular en la franja fronteriza a un precio de adquisición muy pero realmente muy bajo, con precios que oscilan entre los 300 a 500 dólares por automóviles modelos 1985 al 1995, los cuales se encuentran en regular estado, pero a esos precios, prácticamente cualquier persona tiene acceso a un vehículo, lo cual genera un gran parque vehicular y con ello mas probabilidades de sufrir un accidente de tránsito. Pero la problemática que realmente nos interesa es que si una de estas personas que adquirió un

vehículo llamado “fronterizo” ocasiona daños a un vehículo nacional, el artículo 47 ya comentado y que en su esencia establece el aseguramiento del vehículo, no sirve de nada que la unidad se quede detenida, ya que el delincuente tranquilamente puede dejar su vehículo detenido y comprar otro, esto debido a que se presentan dos circunstancias favorables al responsable, que son: 1.- El delito de daños ocasionado por el tránsito de vehículos solo tiene como sanción una multa y 2.- Puede darse el lujo de dejar perder su auto en los patios de los corralones y comprarse otro, debido al bajo costo ya comentado de los vehículos en la frontera.

Un problema que no es nuevo y al cual también nos enfrentamos no solo en las fronteras sino en todo el país, es a la regularización de los automóviles conocidos como “chocolates”.

En los últimos 27 años ha habido en nuestro país un total de 14 programas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera, donde los primeros acuerdos únicamente contemplaban la regularización para propietarios a vecindados en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se fue ampliando el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de unidades destinadas a actividades agropecuarias y forestales como pick up y camiones tipo estacas, hasta llegar a la ley expedida en marzo del 2001.

El 27 de septiembre del 2000 fue aprobado en la Cámara de Diputados la “Ley para la Regularización de Vehículos de Procedencia Extranjera”, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación en marzo del 2001 y tuvo vigencia hasta el 10 de julio del 2001.

Esta Ley contemplaba la posibilidad de regularizar los vehículos de 1970 hasta 1993 que hubieran sido ingresados de manera ilegal al territorio nacional a más tardar el 31 de octubre del 2000. Los vehículos posibles de ser regularizados eran los automotores, camionetas, vagonetas con capacidad hasta de 12 pasajeros, así como los destinados al servicio de transporte y carga cuya capacidad fuera menor hasta 3.5 toneladas. Quedaban exceptuados los vehículos de lujo, deportivos y los de tipo vivienda.

Sin embargo, hasta el 22 de agosto de 2005, ninguno de estos decretos y/o proyectos se encontraba vigente, por lo que seguía sin solución el problema del ingreso al país de automóviles ilegales de procedencia extranjera y se calcula que de los 725,000 vehículos procedentes de Estados Unidos que anualmente entran a México de manera temporal, un 25 % se queda en el país.

Por otra parte, el 23 de junio del 2005, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación resuelve la contradicción de tesis 158/2004-PS, por lo que se establece el presupuesto de contrabando de vehículos extranjeros

será contra quien posea, porte y ostente un vehículo extranjero sin permiso. Lo anterior en base a los artículos 102, 103 fracción segunda del Código Fiscal de la Federación. Este nuevo decreto se fundamenta en el beneficio que obtendrían miles de campesinos, maestros y trabajadores en general que por pagar un precio accesible, se arriesgan a tener un vehículo que ingresó de manera clandestina al país y por ello se convierten en potenciales delincuentes o contrabandistas sin serlo en toda la extensión de la palabra.

El decreto definitivo fue promulgado por la Presidencia de la República por el C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Vicente Fox Quesada, publicado el 22 de agosto de 2005, cabe señalar que dicho decreto entró en vigor el día 19 de octubre del 2005, por lo cual se podrán nacionalizar los vehículos modelo entre 1990 y 1995, es decir la antigüedad de estos vehículos no deberá ser más reciente de 10 años, ni más viejo de 15 años, así mismo estos vehículos deberán haber sido ensamblados o fabricados en Estados Unidos o Canadá. Para la legalización se pagará a los Agentes Aduanales sólo \$ 183.00 y el cálculo del valor de la importación, es de suma importancia señalar que la regularización de automóviles es temporal, solo estará vigente del 19 de octubre del 2005 al 23 de febrero del 2006¹⁴.

¹⁴ Con información de la rueda de prensa que ofreció el A.A. Alfonso Rojas González de Castilla, Presidente de CCCREM y Lic. Fernando Barbosa Sahún, Director General.

Lo que se pretende con este decreto es que se logre nacionalizar a los casi 2, 500,000 de vehículos de procedencia extranjera (norteamericanos) que circulan diariamente por el Estado de Baja California Norte, aunque no todos estos vehículos encuadran en los modelos que se pueden nacionalizar, ni todos los propietarios de dichos vehículos cuentan con el dinero o con el ánimo de realizar este trámite.

Puntualizando, podemos afirmar que el bien tutelado queda desprotegido y tiene más ventajas el delincuente que la víctima misma. Pero estos temas los profundizaremos más adelante.

Este capítulo nos ha servido para apreciar tanto el nacimiento como la evolución de los automóviles, así mismo la evolución de las legislaciones en materia de hechos de tránsito, de igual forma ya mencionamos como está regulado actualmente el delito de daños en propiedad ajena cometido por culpa y por el tránsito de vehículos, lo cual nos servirá más adelante al incorporar reformas que ayuden a resolver las problemáticas que revisten estos delitos.

CAPÍTULO II

CONCEPTOS JURÍDICOS

Es necesario que mencionemos los conceptos básicos que engloban el quehacer de los estudiosos de los hechos de tránsito y en general del Derecho Penal, ya que estos son parte fundamental para poder entender la importancia que reviste este tipo de hecho, el cual se convierte en uno de los más cometidos a lo largo de nuestro país, por ello, en este capítulo mencionaremos diferentes conceptos emitidos por grandes juristas y expertos en la materia para poder discernir hasta llegar a emitir una definición propia y poder eslabonar las diferentes definiciones en el delito que nos ocupa.

2.1. ESTADO DE DERECHO

Esta palabra es de suma importancia ya que el Estado de derecho significa la certeza que el estado debe dar a todos los individuos pertenecientes a él, es decir, todos los que formamos parte de una sociedad regulada por normas jurídicas, tenemos la certeza de que si se nos llegara a cometer una trasgresión a cualquiera de nuestros derechos, esta será cabalmente sancionada y no quedará impune

La esencia del Derecho en general, consiste en lo permanente e invariable de los principios que lo rigen y fundamentan, de modo que la naturaleza de esos principios constituye propiamente la materia de la ciencia jurídica. En el ámbito penal, esa esencia se configura por el análisis y conocimiento de los principios básicos de naturaleza penal.

Dentro de ellos se encuentra la propia norma que origina a la ley penal, la que en combinación con otras disposiciones jurídicas del orden civil, administrativo, constitucional, etc., crea o da lugar al Estado de Derecho, mediante el cual las sociedades y los individuos pueden convivir.

El Estado de Derecho de las sociedades, utiliza, de manera fundamental al Derecho Penal, porque la autoridad se sirve del acto punitivo que de él emana como instrumento de poseer. La vía penal se convierte en un medio mucho más eficaz que cualquier otro, para lograr una adecuada convivencia social, fin último al que aspira el Estado de Derecho.

A continuación analizaremos la Ley Penal y el Estado de Derecho, por ser aspectos relacionados básicamente con la esencia penal, donde estudiaremos lo relativo a sus fuentes; al ius ponendi y al ius penale; así como la comisión de la Ley Penal y el abuso que puede presentarse al aplicarla.

Es conveniente que resolvamos previamente las siguientes interrogantes: ¿qué es la Ley Penal? Y ¿cuál es el Estado de Derecho? La Ley Penal es la única fuente o lugar donde se origina el Derecho Penal; en este sentido Eugenio Cuello Clón afirma "Que solo la ley es fuente del Derecho Penal y domina como principio fundamental la máxima "nullum crimen nulla poena sine lege." 27.

Precisa con acierto tan distinguido maestro, que esta máxima latina no proviene del Derecho Romano; su autor es el alemán Feuerbach, quien ya al inicio del siglo XIX señalaba que: “los más elevados principios del Derecho Penal son: I. Toda imposición de una pena presupone una Ley Penal(Nulla poena sine lege)¹. La imposición de una pena está condicionada por la existencia de una acción conminada con ella(Nulla poena sine crimine). III. El hecho conminado por una ley está condicionado por una pena legal (Nullum crimene sine poena legali)².

Luego entonces, el Derecho Penal encuentra en la ley su única forma de expresión y manifestación, lo cual, expuesto en otras palabras significa que la ley es la exclusiva fuente generadora del Derecho Penal, por ello atinadamente Jiménez de Asúa sostiene que la Ley Penal “en su sentido formal y más solemne, es la manifestación de la voluntad colectiva expresada mediante los órganos constitucionales, en la que se definen los delitos y se establecen las sanciones³.

Así las penas y los delitos requieren, para su existencia, de la ley penal, en ello radica precisamente su importancia.

¹ CUELLO CALON EUGENIO, **Derecho Penal**, Editorial Nacional, NOVENA Ed., México 1961, página 69

² FEUERBACH, **LEHRBUCH DES GEMEINEN IN DEUTSCHLAND GULTIGEN PEINLICHEN RECHTS**, 20, DECIMA SEGUNDA Ed., Giessen, 1836, página 29

³ JIMENEZ DE ASUA, LUIS, **La Ley y el Delito**, edición Sudamericana, Buenos Aires, 1990, página 92

Algunos autores coinciden en señalar que además de la ley existen otras fuentes del Derecho Penal, como la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina.

En términos generales, la costumbre consiste en el conjunto de usos o hábitos comunes a una sociedad, a los que se les da el carácter de obligatorios; la costumbre constituye una regla social que la propia colectividad estima obligatoria. Dentro de nuestra esfera jurídica, la costumbre puede considerarse fuente del derecho sólo si así lo señala expresamente una ley penal; de esta manera, únicamente tendrá validez si la ley así lo permite.

La jurisprudencia se define como la interpretación que hacen los tribunales competentes al aplicar la ley a los supuestos en conflicto que se someten a su conocimiento. En México, la jurisprudencia judicial es la interpretación de la ley, firme y reiterada, de observancia obligatoria, que emana de las ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, funcionando en pleno o en salas, y por los Tribunales Colegiados de Circuito.

Como puede apreciarse, en las organizaciones de la Suprema Corte de Justicia existen también Tribunales Colegiados de Circuito, que por mandato de la ley, pueden crear jurisprudencia la que, en esencia, es igual de obligatoria para los tribunales inferiores.

En fin, el tema de la jurisprudencia es trascendental porque además de ser un conjunto de tesis que constituyen un valioso material de orientación y

enseñanza, tiene por objeto orientar a los jueces en la resolución de múltiples cuestiones jurídicas supliendo las lagunas y deficiencias del sistema jurídico positivo.

En ese orden de ideas, por ejemplo, se ha establecido jurisprudencia sobre la interpretación de ciertas palabras contenidas en alguna disposición jurídica, la que puede dar lugar a distintas exégesis; tal podría ser el caso de lo que debe entenderse por “honestidad”; para muchos, es quizá sinónimo de fama pública, pero para otros puede ser la forma personal de conducirse ante los demás. En ese sentido la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentando lo siguiente: es, “virtud positiva, coincidencia del propio pudor y tal estado moral y modo de conducta apegado a ese modo”

Tal opinión - buena o mala - expresada por el más alto tribunal de nuestro país, debe ser seguida, aceptada y aplicada por los organismos inferiores sujetos a su jerarquía.

Al igual que la costumbre, como podemos observar, la jurisprudencia tiene valor en la medida en que así lo permite la ley.

La doctrina constituye una serie de estudios que en el ámbito jurídico llevan a cabo los investigadores y los doctos de la ciencia jurídica. Sobre esto, debe decirse, todos los estudios que realizan los conocedores del Derecho son

sumamente útiles, pues coadyuvan a desentrañar muchas dudas y aclaran diversas cuestiones. Los puntos de vista de los grandes estudiosos del Derecho o doctrinarios sólo tienen valor si la ley expresamente lo dispone y aprueba⁴.

De lo anterior, se desprende que la ley es la única fuente activa del Derecho Penal. La costumbre, la jurisprudencia y la doctrina pueden también ser fuente en la medida y forma que así lo disponga la propia ley penal.

En sentido habitual la ley es una regla que precede del poder público, cuyas características principales son la de ser general, abstracta, permanente y coercible. Es general porque va dirigida a todos sin distinción alguna; abstracta porque implica que no va dirigida a nadie en especial, es decir, de manera indefinida hasta que la misma sea revocada por los mecanismos adecuados. Además de estas características, debemos agregar la de estar provista de una sanción, pues la ley se define como una regla obligatoria emanada por el poder estatal y que en nuestro país, sólo la pueden elaborar órganos de carácter legislativo⁵.

De lo antes expuesto, podemos definir a la ley penal como expresión del poder público debidamente establecido, en la cual se señalan de manera objetiva y justa los delitos, las penas y las medidas de seguridad.

⁴ JIMENEZ DE ASUA, LUIS, *La Ley y el Delito*, edición Sudamericana, Buenos Aires, 1990, página 92

⁵ Ibidem.

Por otra parte, el Estado de Derecho es un principio básico de las sociedades modernas, donde el imperio de la ley se pone de manifiesto. Dicho Estado de Derecho tiene dos concepciones:

A) Formal, y

B) Material.

Desde el punto de vista formal, el Estado de Derecho se identifica con la garantía de seguridad jurídica, cuyo fin inmediato pretende que el individuo mantenga su libertad, conozca sus derechos y se adopten las medidas necesarias para evitar los abusos en su perjuicio.

Desde el punto de vista material, el Estado de Derecho es el ideal del Estado justo. Esto en el lugar donde se proteja la dignidad humana, como máximo valor del ser. En la medida en que se respete la dignidad humana se evitarán castigos impuestos injustamente, penas crueles y en general sanciones denigrantes.

Como conclusión señalaremos que la Ley Penal y el Estado de Derecho se encuentran estrechamente unidos. Para que exista un Estado de Derecho se requiere contar con leyes que además de contener los principios jurídicos formales, sean esencialmente justos, ya que las exigencias de justicia constituyen el más severo reclamo social de nuestros días y materia del presente trabajo. De esta manera, el Estado de Derecho debe darse tanto

formal como material, esto es, no deben sólo establecerse disposiciones en forma de ley, sino lo más importante es que ésta responda al ideal de justicia. Por ello no podrá existir nunca un Estado de Derecho con leyes de contenido injusto.

2.2. DELITO Y SUS ELEMENTOS

Primeramente definiremos lo que significa la palabra DELITO la cual ha sido definida desde varios puntos de vista y diferentes momentos en la historia de la humanidad

La palabra delito deriva del verbo latino delinquere y significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la Ley⁶.

Se da el nombre de delitos a determinadas acciones antisociales prohibidas por la ley, cuya comisión hace acreedor a quien la comete a determinadas acciones conocidas con el nombre específico de penas.

En la mayor parte de los sistemas jurídicos modernos, tienen solamente el carácter de hechos delictuosos las acciones u omisiones que la ley considera como tales. El principio no hay delito sin ley, ni pena sin ley, háyase consagrado en el artículo 14, párrafo tercero de la Constitución Federal que a la letra dice:

⁶ JIMENEZ DE ASUA, LUIS, *La Ley y el Delito*, edición Sudamericana, Buenos Aires, 1990, página 95

“En los juicios del orden criminal queda prohibidos imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no este decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata.” La noción de delito que sirve de base a nuestra legislación es, por ende, puramente formal, adoptando la definición de Cuello Calón, podríamos decir que en el derecho mexicano el delito es una acción antijurídica, típica, culpable y sancionada con una pena⁷.

Para Alexander Graf Zu Dohna define el delito como la trasgresión culpable de la norma. Considera que el delito, al ser concebido con un enfoque dual, puede entenderse como la inobservancia de la norma contenida en el ordenamiento jurídico, que contiene una amenaza de imposición de pena⁸.

Francisco Carrara es el mayor exponente de la Escuela Clásica y define el delito así: “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 dañoso⁹.”

Para Enrique Ferri, el delito consiste en que el hombre ofende a otro, violando un derecho o un bien, que se concreta en la persona o en la cosa,

⁷ DAZA GOMES, Carlos, **Teoría General del Delito**, Ed. Cárdenas, México, 2000, p.55

⁸ GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho**, QUINCUAGÉSIMA PRIMERA Ed., Ed. Porrúa, México, 2000, p.141.

⁹ *Ibidem*, p.17 y 18

mediante una acción psíquica que determina y guía una acción física, produciendo un daño público y privado¹⁰.

Legalmente el Código Penal Federal Vigente en su artículo 7º define al delito de la siguiente forma: “el acto u omisión que señalan las leyes penales”

Del punto de vista dogmático: La teoría clásica considera al delito como la conducta típica, antijurídica y culpable; o en palabras de Mezger: acción típicamente antijurídica y culpable; Para el finalismo sólo existen tres elementos: tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad¹¹.

Podríamos mencionar un sin número de definiciones, pero consideramos que son suficientes para llevarnos de la mano a una concepción propia que es el siguiente: delito es la conducta o hecho típico, antijurídico, culpable, la cual es sancionada con una pena y/o medida de seguridad.

La acción y la omisión, son formas de expresión de la conducta humana; la acción nace de un movimiento corporal que es un proceso que va a producir un cambio en el mundo exterior y cuenta con los siguientes elementos:

¹⁰ Ibidem, p. 55

¹¹ Ibidem, p. 57

a) Manifestación de la voluntad, que consiste en la intervención voluntaria del cuerpo humano que se traduce en un movimiento corporal, o en una inactividad (cuando nos hallamos frente a la omisión)

b) Un resultado, que es la mutación en el mundo exterior, causado por la manifestación de la voluntad, o la no mutación de ese mundo exterior por la acción esperada y que el sujeto no realiza, y

c) Un nexo causal, que radica en que el acto, acción o conducta ejecutada por el sujeto, produzca el resultado previsto en la ley, de tal manera que entre uno y otro exista una relación de causa a efecto.

Por su parte la Tipicidad la podemos definir como la descripción concreta hecha por la ley de una conducta a la que en ocasiones se suma un resultado, reputada como delictuosa al conectarse a ella una sanción penal.

La antijuricidad nos dice Francisco Pavón Vasconcelos es un desvalor jurídico, una contradicción o desacuerdo entre el hecho del hombre y las normas del Derecho¹².

¹² DAZA GOMES, Carlos, **Teoría General del Delito**, Op. oit. p.59

La culpa ha sido estimada como el conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica y cuenta con varios elementos para que esta pueda figurar, los cuales son:

a) La imputabilidad, que se traduce como el presupuesto de la culpabilidad

b) Las formas de la Culpabilidad, dolo que es la intención de producir consecuencias de derecho; y culpa que es la no intención de producir consecuencias de derecho;

c) La ausencia de causas de exclusión de la culpabilidad, pues de no existir una de ellas desaparecería la culpabilidad del sujeto.

Por punibilidad, entendemos en consecuencia la amenaza de pena que el Estado asocia a la violación de los deberes consignados en las normas jurídicas, dictadas para garantizar la permanencia del orden social.

Ahora bien hablaremos de los elementos del delito.

El delito tiene siete elementos negativos y positivos, los cuales analizaremos a continuación y son los siguientes:

A) Conducta A) Ausencia de conducta

B) Tipicidad B) Ausencia de tipo o atipicidad

C) Antijuricidad C) Causas de Justificación

D) Inputabilidad D) Inimputabilidad

E) Culpabilidad E) Inculpabilidad

F) Condicionalidad Objetiva F) Falta de condiciones objetivas

G) Punibilidad G) Excusas absolutorias

A) CONDUCTA

La conducta es el primer elemento básico del delito, y se define como el comportamiento humano voluntario, positivo o negativo, encaminado a un propósito. Lo que significa que solo los seres humanos pueden cometer conductas positivas o negativas, ya sea una actividad o inactividad respectivamente. Es voluntario dicho comportamiento por que es decisión libre del sujeto y es encaminado a un propósito por que tiene una finalidad al realizarse la acción u omisión.

La conducta puede ser de acción o de omisión, y esta última se subdivide en omisión simple y comisión por omisión.

La conducta tiene tres elementos:

- 1.-Un acto positivo o negativo (acción u omisión)
- 2:-Un resultado.
- 3.- Una relación de causalidad entre el acto y el resultado.

El acto, es el comportamiento humano positivo o negativo que produce un resultado. Positivo será una acción, que consiste en una actividad, en un hacer; Mientras la omisión en una inactividad, es cuando la ley espera una conducta de un individuo y este deja de hacerla.

Delito de acción; La acción se define como aquella actividad que realiza el sujeto, produciendo consecuencias en el mundo jurídico, en dicha acción debe darse un movimiento por parte del sujeto, de esta manera, la conducta de acción tiene tres elementos:

- a) Movimiento.
- b) Resultado.
- c) Relación de causalidad

La acción en sentido estricto, es la actividad voluntaria realizada por el sujeto, consta de un elemento físico y de un elemento psíquico, el primero es el movimiento y el segundo es la voluntad del sujeto, esta actividad voluntaria produce un resultado y existe un nexo causal entre la conducta y el resultado; Dicho resultado de la acción debe ser sancionado por la ley penal, deberá configurar un delito descrito y penado en la ley, será intrascendente que lesione intereses jurídicos protegidos por la ley o solo los ponga en peligro según el tipo penal.

La omisión tiene cuatro elementos:

- a) Manifestación de la voluntad
- b) Una conducta pasiva.(inactividad)
- c) Deber jurídico de obrar.
- d) Resultado típico jurídico.

Estos delitos se clasifican en delitos de omisión simple o propios y delitos de comisión por omisión o impropios, respondiendo a la naturaleza de la norma, los primeros consisten en omitir la ley, violan una preceptiva, mientras los segundos, en realizar la omisión con un resultado prohibido por la ley. La primera no produce un resultado material, la segunda sí.

En los delitos de simple omisión, se viola una norma preceptiva penal, mientras en los de comisión por omisión se viola una norma preceptiva penal o de otra rama del derecho y una norma prohibitiva penal.

Los delitos de omisión simple producen un resultado típico, y los de comisión por omisión un resultado típico y uno material.

En los delitos de omisión simple, se sanciona la omisión y en los de comisión por omisión, no se sanciona la omisión en sí, si no el resultado producido.

Ahora bien, el aspecto negativo de la conducta es la ausencia de conducta, la cual abarca la ausencia de acción u de omisión, en la realización de un ilícito. En nuestro Código Penal de Baja California en el artículo 23 Fracción primera determina como causa de exclusión del delito "Ausencia de conducta.- Hay ausencia de voluntad en la actividad o inactividad del agente

que produjo el resultado”, esto es la afirmación de que no puede constituir una conducta delictiva cuando no se presenta la voluntad del agente¹³.

B) TIPICIDAD

Es la adecuación de la conducta al tipo penal.

Se debe tener cuidado de no confundir la tipicidad con tipo, la primera se refiere a la conducta, y el segundo pertenece a la ley, a la descripción o hipótesis plasmada por el legislador sobre un hecho ilícito, es la fórmula legal a la que se debe adecuar la conducta para la existencia de un delito.

La tipicidad se encuentra fundamentada en el artículo 14 Constitucional párrafo tercero, que a la letra dice “En los juicios de orden criminal, queda prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicada al delito del que se trata”.

El aspecto negativo de la tipicidad es la atipicidad. La atipicidad es la falta de adecuación de la conducta al tipo penal.

Es importante diferenciar la atipicidad de la falta de tipo, siendo que en el segundo caso, no existe descripción de la conducta o hecho, en la norma penal¹⁴.

¹³ DAZA GOMES, Carlos, **Teoría General del Delito**, Op. cit. p.45

C) ANTIJURICIDAD

La antijuricidad la podemos considerar como un elemento positivo del delito, es decir, cuando una conducta es antijurídica, es considerada como delito. Para que la conducta de un ser humano sea delictiva, debe contravenir las normas penales, es decir, a de ser antijurídica.

La antijuricidad es lo contrario a derecho, por lo tanto, no basta que la conducta encuadre en el tipo penal, se necesita que esta conducta sea antijurídica, considerando como tal, a toda aquella definida por la ley, no protegida por causas de justificación, establecida de manera expresa en la misma.

La causa de justificación es cuando en un hecho presumiblemente delictuoso falta la antijuricidad, podemos decir: no hay delito, por la existencia de una causa de justificación, es decir, el individuo a actuado en determinada forma sin el animo de transgredir las normas penales, así, si un hombre a matado a otro, en defensa de su vida injustamente atacada, estará en una causa de justificación, excluyéndose la antijuricidad en la conducta del homicida¹⁵.

¹⁴ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales** , Ed. Porrúa, México 1999, p. 19,20.21.22,23 Y 25

¹⁵ Ibidem.

C) CULPABILIDAD

El concepto de culpabilidad dependerá de la teoría que se adopte, pues no será igual el de un psicologista, el de un normativista, o el de un finalista. Así, el primero diría, la culpabilidad consiste en el nexo psicológico que une al sujeto con la conducta o el resultado material, y el segundo, en el nexo psicológico entre el sujeto y la conducta o el resultado material, reprochable, y el tercero, afirmaría, que la culpabilidad es la responsabilidad de la conducta, sin considerar el dolo como elemento de la culpabilidad sino de la conducta. La culpabilidad en la tesis finalista se reduce a la reprochabilidad y a diferencia de la teoría normativa el dolo y la culpa no son elementos de la culpabilidad por que son contenido del tipo. La culpabilidad es por lo tanto, responsabilidad, apartándose consecuentemente de los normativistas mantienen el dolo y la culpa en la culpabilidad, constituyendo como se afirma por un sector un *mixtum compositum*, de cosas que no pueden mezclarse.

El concepto de culpabilidad como tercer aspecto del delito y de acuerdo a la definición anterior, nos señala cuatro importantes elementos que lo conforman y son: una ley, una acción, un contraste entre esta acción y esta ley, y el conocimiento de esta situación.

La culpabilidad es un elemento básico del delito y es el nexo intelectual y emocional que une al sujeto con el acto delictivo¹⁶.

D) CONDICIONES OBJETIVAS Y FALTA DE ELLAS

Las condiciones objetivas de punibilidad fueron hallazgo de la sistemática de Ernest Beling, que extremó su valor hasta tratar de elevarlas al rango de sexto elemento del delito. Son requisitos típicos excepcionales y ajenos a las estructuras ordinarias del delito, a cuya realidad se subordina la punición, aún dando por sentado que el acto es antijurídicamente típico y agente imputable y culpable.

Leopoldo Zimmerl dice que en este problema del Derecho punitivo es donde reina más confusión y oscuridad, hasta el punto de que el error comienza en la rúbrica, puesto que condiciones de punibilidad son todos los requisitos del crimen.

Con frecuencia se mencionan condiciones objetivas, se trata de anexos o partes del tipo, que, como tales, no requieren mención especial aparte.

¹⁶ Idem.

Las condiciones objetivas de punibilidad se clasifican en dos grupos: las que en realidad son condiciones para hacer efectiva la punibilidad ya existente, y aquellas que forman parte de la descripción objetiva de lo ilícito y, por tanto, quedan incluidas en la tipicidad.

Franz Von Litz afirma que todas estas condiciones de punibilidad son circunstanciales y externas, que nada tiene que ver con el acto delictuoso mismo y con sus elementos, debiendo más bien ser consideradas separadamente.

Para Luis Jiménez de Asúa las condiciones objetivas de punibilidad no constituyen un elemento del delito, sino las condiciones objetivas son los presupuestos procesales, son un elemento del delito cuando la ley así lo requiera.

Actualmente abunda el criterio de estimar las condiciones objetivas de punibilidad, como su propio nombre lo indica, condiciones que no guardan relación ni con el tipo ni tampoco con la antijuricidad y culpabilidad, aún cuando no cabe duda que se hayan endosado al tipo, pues sin formar parte del núcleo y cuya eficacia refluye en la penalidad¹⁷.

¹⁷ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999, p. 74 Y 76

E) PUNIBILIDAD

La punibilidad es un elemento secundario del delito, que consiste en el merecimiento de una pena, en función o por razón de la comisión de un delito; dichas penas se encuentran señaladas en el Código Penal para el Estado de Baja California.

Cuello Calón, considera que la punibilidad no es más que un elemento de la tipicidad, pues el hecho de estar la acción conminada con una pena, constituye un elemento del tipo delictivo.

Guillermo Saucer, dice que la punibilidad “Es el conjunto de presupuestos normativos de la pena, para la ley y la sentencia, de acuerdo con las exigencias de la idea del derecho”.

Por su parte Ignacio Villalobos, tampoco considera a la punibilidad como elemento del delito, ya que el concepto de este no concuerda con el de la norma jurídica: “un acción o abstención humana son penadas cuando se les califica de delictuosas, pero no adquieren este carácter por que se les sancione penalmente. Las conductas se revisten de delictuosidad por su pugna con aquellas exigencias establecidas por el estado para la creación y conservación del orden de la vida gregaria y por ejecutarse culpablemente. Más no se pueden tildar como delitos por ser punibles”.

El aspecto negativo de la punibilidad se llama excusa absolutoria.

Jiménez de Asúa dice que son excusas absolutorias las causas que hacen que a un acto típico, antijurídico, imputable a un autor y culpable, no se asocie pena alguna por razones de utilidad pública.

Las excusas absolutorias son aquellas circunstancias específicamente señaladas por la ley y por las cuales no se sancionan al agente¹⁸.

F) IMPUTABILIDAD

La imputabilidad es la capacidad de querer y entender, en el campo del derecho Penal. Querer es estar en condiciones de aceptar o realizar algo voluntariamente y entender es la capacidad mental y la edad biológica para desplegar esa decisión.

El aspecto negativo de la imputabilidad es la inimputabilidad, consistente en la capacidad de querer y entender en el mundo del derecho. Son aquella causa que si bien el hecho es típico y antijurídico, no se encuentra el agente en condiciones de que se le pueda atribuir el acto que perpetró.

Por lo tanto, esta implica la capacidad de ser sujeto activo del delito, o sea, no es un comportamiento propio del delito. La inimputabilidad no es mencionada, por tratarse de una referencia al delincuente, ni al delito¹⁹.

¹⁸ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999, p. 194 Y 195

En el Código Penal para el Estado de Baja California se encuentra contemplada la imputabilidad en el artículo 9º y la inimputabilidad en el artículo 23 fracción IX.

2.3. DELITOS PATRIMONIALES

Es de suma importancia identificar y definir que son los delitos patrimoniales ya que la materia de nuestra investigación se basa en un delito cometido en el patrimonio.

En derecho civil el patrimonio es el conjunto de bienes, derechos, obligaciones y cargas apreciables en dinero, que constituyen una universalidad jurídica y que pertenecen a una persona física o moral.

Entrando en materia la denominación de los delitos patrimoniales en unas legislaciones agrupan estos delitos bajo el rubro "Delitos contra la propiedad"; otras, bajo "Delitos contra el Patrimonio" o "Delitos Patrimoniales", cabe resaltar que en la legislación que estudiaremos es decir el Código Penal para el Estado de Baja California se les enlista bajo el título "Delitos contra el Patrimonio".

¹⁹ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999, p. 283

a) La denominación “delitos contra la propiedad” es la tradicional en las legislaciones positivas, como en los Códigos españoles de 1822, 1848, 1870, 1932, 1944 y 1963. Sin embargo, la palabra propiedad no se toma en su estricta noción civilista, sino como lo declaró Giuseppe Zanardelli en la Exposición de Motivos del Código Penal Italiano de 1889, que la expresión de “propiedad” había de entenderse en ese cuerpo legal, en sentido amplio, de modo que incluyese, no solo el derecho de propiedad estricto sensu, sino también la posesión y todo derecho real y obligacional²⁰.

Carlos Fontán Balestra manifiesta que la palabra propiedad tiene una acepción que se adapta perfectamente la hermenéutica legal, y más cuando usando de ella, se superan las dificultades, sin necesidad de recurrir a otras expresiones. Dice Rodríguez Muñoz: la propiedad está tomada en el sentido filosófico, según el cual puede constituirse no sólo sobre una cosa corporal, sino sobre los derechos reales y sobre derechos personales, como son los créditos²¹.

Eugenio Castillo Cuello Calón dice que la designación “delitos contra la propiedad” empleada por los Códigos españoles no es de extremada exactitud; pues las infracciones reunidas bajo este epígrafe no están integradas solamente por hechos dirigidos contra el derecho de propiedad, sino también contra la posesión, hasta en su forma más rudimentaria de mera

²⁰ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999, p. 156

²¹ Ibidem.

tenencia de las cosas, y aun contra los derechos reales y en ciertos casos contra derechos provenientes de obligaciones. Así que la expresión “propiedad” debe entenderse aquí en un sentido amplio, como comprensiva de todos los derechos que forman el patrimonio del hombre, es decir, de sus derechos patrimoniales²².

b) Federico Puig Peña estima que la expresión “delitos contra el patrimonio” debe ser aceptada, ya que con ella se entiende empleada, en sentido lato, la palabra propiedad, puesto que se comprenden además otros derechos, como el de posesión. Aun en su forma de simple tenencia, y los derechos reales en general. Giuseppe Maggiore opina que representa un evidente adelanto técnico y Carlo Saltelli y Romano Di Falco la califican como “un perfeccionamiento de técnica legislativa²³”.

El maestro Francisco González de la Vega, respecto a la denominación “delitos en contra de las personas en su patrimonio”, dice que “nos recuerda que las personas, tanto físicas como morales, pueden ser posibles sujetos pasivos de infracciones en su patrimonio, y también nos hace notar que el objeto de la tutela penal no es únicamente la protección del derecho de propiedad, sino, en general, la salvaguardia jurídica de cualesquiera otros derechos que puedan constituir el activo patrimonial de una persona” y citando

²²Ibidem.

²³ REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999, p. 4.

a Marcel Planiol dice que “la noción de patrimonio es inseparable de la noción de persona de Derecho²⁴”.

Para nosotros la definición de delitos patrimoniales desde la óptica de nuestra investigación quedará de la siguiente manera: Son las conductas típicas, antijurídicas y culpables que se comenten en contra del patrimonio (entendiendo este como bienes) de las personas ya sean estas físicas o morales.

2.4. DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA

Dentro de los delitos patrimoniales existe una larga lista, dentro de la que se encuentran los siguientes delitos: el Robo, el Abigeato, el Abuso de Confianza, el Fraude, la Extorsión, la Usura, Despojo, y el **Daño en Propiedad Ajena**; Este último es piedra angular de nuestro trabajo, delito que analizaremos y definiremos.

Es necesario analizar la denominación legal del capítulo VIII Del Título Sexto del Código Penal para el Estado de Baja California, “Daño en Propiedad Ajena” la cual es inadecuada en consideración a que la acción delictiva no se proyecta contra una institución jurídica abstracta como es la propiedad, sino sobre bienes patrimoniales. Francisco Pavón Vasconcelos

²⁴ Ibidem, p. 5

dice que el daño objetivo lo puede rescindir no sólo el propietario de la cosa sino su poseedor y su usufructuario, y sería contrario a toda lógica que solo el derecho adquirido por tal título fuera merecedor de la protección de la ley y, además, como afirma el maestro Francisco González de la Vega, en la infracción se comprenden algunas destrucciones de bienes propios. El animus nociendi, afirma Francisco Carrara, existe cuando hay voluntad de realizar un acto que se sabe perjudicial al Derecho, aunque el fin a que se tienda no sea precisamente el daño ajeno, sino cualquier bien o provecho propio²⁵.

Los daños consisten, dice Eugenio Cuello Calón, en la destrucción o deterioro de una cosa, mediante lo cual ésta queda total o parcialmente inutilizable. La destrucción, deterioro o menoscabo de la cosa han de lesionar su esencia o sustancia, pero también puede realizarse el daño sin alterar dicha esencia o sustancia, modificando sencillamente el destino de la cosa. El que libera al pájaro de la jaula, el que abre la espita del tonel para que el vino se derrame. El daño puede ser de carácter económico o moral (como cuando se destruye un objeto recuerdo de una persona querida). Lo más frecuente es la comisión de este delito mediante acción, pero también puede realizarse por omisión, por ejemplo dejar morir a un animal²⁶.

²⁵ Ibidem, p. 5

²⁶ Ibidem, p. 5

Cabe hacer mención que aunque metafóricamente hablemos de daño en las cosas, éstas, como objetos materiales no pueden ser capaces de sentir ni recibir daños ni beneficios; es el poseedor o el propietario de las cosas quien recibe el daño al no poder utilizarlas para satisfacer sus necesidades o sus gustos y, también, quien las estima de mayor o menor valor en la medida del grado de satisfacción que puede obtener con las mismas.

Por lo tanto, aunque la acción delictiva parece proyectarse físicamente sobre las cosas materiales, no es la modificación física de las cosas lo determinante para la integración delictiva, sino la disminución o la pérdida de la utilidad que sufre el poseedor o el propietario de las mismas con la acción del agente, pues dice Antonio Quintano Ropillés, puede no afectarse a la sustancia misma de las cosas, sino solamente a la privación de su disfrute al dueño, es decir, entendiéndose como acción penalmente dañosa la que priva del valor o derecho de disfrute de cosas a su propietario, esto es, prevaleciendo la doctrina del “valor de uso” sobre el de objetiva sustancia. La inutilización es una conducta que deja la cosa total o parcialmente inapta para el fin a que está destinada²⁷.

Como conclusión podemos afirmar que el delito de daño en propiedad ajena, es el menoscabo que sufre un individuo en su patrimonio, así mismo y

²⁷ DAMIANOVICH DE CERREDO, Laura T. A., **Delitos contra la Propiedad**, TERCERA Ed., Ed. Universidad, Argentina, 2000, p 365 y 366.

como lo analizamos también se sufre el no poder disfrutar de la cosa que fue dañada, hasta en tanto esta no sea reparada, si es que tiene reparación o en su defecto sustituida por otra igual o semejante.

2.5. DELITOS CULPOSOS

Una vez que estudiamos y definimos los delitos patrimoniales y dentro de estos el delito de daño en propiedad ajena, ahora le toca el turno a los delitos culposos esto con la finalidad de engarzar el delito de daño en las cosa de forma culposa.

Referiremos brevemente las siguientes doctrinas con relación a la culpa: La llamada orgánica de Von Liszt, la del acto de voluntad de Binding, la analítica de Alexander y Staub y la unitaria de Mezger.

- a) Para Von Liszt la culpa entraña tres conceptos fundamentales: La falta de precaución; La falta de previsión, y La falta de sentido; este último elemento consiste en que el sujeto culpable desconoce la significación de su acto, desconocimiento imputable al propio sujeto, a causa de su indiferencia ante la vida social²⁸.
- b) El profesor germano Carlos Binding construye una teoría con relación a los delitos culposos conforme a los elementos: voluntad,

²⁸ Ibidem, p. 369

previsibilidad y evitabilidad. Para Binding, el delito culposo es obra de voluntad, de voluntad negligente; el acto ilícito es ejecutado a merced de su voluntad, diferenciándose del dolo en que la antijuridicidad del acto es desconocida. Por consiguiente, en la culpa estricta, no hay voluntad del resultado aun cuando sí del acto. Sin embargo, como comenta Luis Jiménez de Asúa, en esta teoría se confunde la culpa con el error²⁹.

- c) Alexander y Staub elaboran una teoría psicoanalítica de la culpa. Distinguen entre el “yo”, el “súper yo” y el “ello”. El primero es la personalidad innata, el segundo es la personalidad adquirida y el tercero es el impulso ancestral que yace en el hombre, impulso que puede conducir a una conducta antisocial. Para estos autores, cuando el “yo” se debilita y no existe el poder inhibitorio del “súper yo”, queda aquél a merced de la tendencia del “ello”, y es entonces cuando puede producirse la conducta antisocial³⁰.

La teoría indicada, precisa de demostración, por lo que varios juristas la han rechazado. En nuestro punto de vista, esta teoría, aún reconociéndole eficacia, esclarece el por qué de la delincuencia culposa, mas no analiza la estructura jurídico-penal de la misma.

²⁹ Ibidem, p. 370

³⁰ GALLAR Y VALENCIA, TOMAS **Delitos de Transito**, Ed. PAC, México, 1988, p .56

d) Edmundo Mezger crea su doctrina de la referencia anímica al resultado. Es decir, hay un momento en que la acción se quiso; hubo un instante en que el querer antijurídico fue consciente, Sin embargo, a esta doctrina se le aduce la crítica de que “si bien con ella se encuentra debidamente esclarecida la culpa consciente, no así la culpa inconsciente, que queda fuera de tales hipótesis³¹.

Carranca y Trujillo nos habla con respecto a esta clase de delitos, diciendo: “La culpa es otro de los grados de la culpabilidad. Se ha dicho que en nuestro Derecho Penal los delitos pueden ser I. Intencionales y II. No intencionales o de imprudencia; de donde resulta que los delitos de imprudencia se caracterizan por la falta de intención, por haber producido un resultado no querido, pero que es efecto necesario de la imprudencia (culpa del sujeto), lo que justifica la imputación legal³².

Sobre su definición dice: “Se define como el obrar sin la diligencia debida causando un resultado dañoso, previsible y penado por la ley; o como la infracción de un deber de cuidado que personalmente incumbe, pudiendo preverse la aparición del resultado. La culpa es la no previsión de lo previsible y evitable, que causa daño penalmente tipificado³³.

³¹ Ibidem, p. 56

³² Ibidem, p. 56

³³ Ibidem, p. 56

Los elementos que integran la teoría del delito culposo en nuestro derecho son:

- a) Un daño con tipicidad penal:
- b) Existencia de un estado subjetivo de culposidad consistente en imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o falta de cuidado, el cual se manifiesta en actos u omisiones y el daño; e
- c) Imputación legal del daño sobre quien por su estado subjetivo de culposidad, produjo el acto u omisión casual³⁴.

Ahora bien, después de enunciar estas doctrinas adoptaremos nuestra propia definición la cual se integra de la siguiente forma: “Es el acto u omisión del cual el sujeto activo no tiene la intención de producir un resultado antijurídico y castigado por las normas penales, pero la falta de su previsión, de cuidado o de impericia lo lleva a la comisión de este hecho.

2.6. PENA

Cuando se ha cometido un delito (ya sea doloso o culposo), cuando hay responsabilidad penal, la consecuencia natural es la imposición de una pena.

Las penas no son sólo la consecuencia de la responsabilidad penal, también constituyen el medio adecuado para luchar contra el delito.

³⁴ Ibidem, p. 57

Si la pena únicamente sirviera para castigar al delincuente, su papel sería muy pobre, se podría equiparar a una simple venganza por parte de quien la impone, en este caso, al Estado.

Son diversas definiciones. Las expuestas sobre lo que es la pena; analizaremos sólo algunas de ellas.

Maggiore acota: “La palabra pena (del latín poena y del griego poiné) denota dolor físico y moral que se impone al trasgresor de una ley. Esta noción puede precisarse más, pero ya tiene lo necesario para definir la pena desde el punto de vista jurídico, es decir, el elemento de la sanción³⁵ .

Continúa diciendo el autor, que lo más importante de la pena es la sanción; y para él, la propia sanción es, en un sentido amplio, la consecuencia inevitable del cumplimiento o del incumplimiento de la ley. Aprecia que pueden darse diversas sanciones, según la ley que se trasgrede; Esto es, al violarse una ley divina, habrá una sanción divina; si se viola una ley moral, la sanción será de igual naturaleza; y cuando la sanción es jurídica es porque se ha violado una ley jurídica; de esta manera, Maggiore define a la sanción jurídica

³⁵ GALLAR Y VALENCIA, TOMAS **Delitos de Transito**, Ed. PAC, México, 1988, p .57

como “el mal con que amenaza o el bien que promete el ordenamiento jurídico, en el caso de la ejecución o de violación de una norma³⁶.”

Guillermo Sauer, se refiere a la pena en los siguientes términos: La tarea de la pena moderna es, por medio de la irrogación de un daño, frente a la elevación más rigurosa de los deberes unida al menoscabo de los bienes jurídicos, repara el injusto grave y expira la culpabilidad; y además también, en cuanto sea posible, asegurar a la comunidad estatal contra el injusto y actual (intimidar) mejorando (educativamente) al autor y a los otros miembros de la comunidad jurídica³⁷.

El investigador alemán agrega, en relación con la pena, que junto a ella, el Derecho Moderno conoce medidas especiales de seguridad y corrección, sin dejar de considerar que además, la pena puede producir sufrimiento.

Maurach expone: “pena es la retribución expiatoria de un delito por un mal proporcional a la culpabilidad³⁸.”

Al abordar el tema de las penas, el propio Maurach analiza lo relativo a la culpabilidad y peligrosidad, asegurando que de la relación existente entre ellas, habrá de corresponder a la misma relación que se dé entre penas y medidas preventivas.

³⁶ Ibidem, p. 56

³⁷ LOPEZ BETANCOURT, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho Penal**, DÉCIMA Ed., Ed. Porrúa, México, 2002, p 252

³⁸ Idem p. 253

Mir Puig expone: “La pena es un mal con el que amenaza el Derecho Penal para el caso de que se realice una conducta considerada como delito³⁹”.

Bernardo de Quiroz asegura que la pena es “la reacción jurídica típica contra el delito, según la culpabilidad y la peligrosidad del culpable⁴⁰”.

En esta definición, encontramos que el fundamento de la pena es la retribución, la pena es una reacción, una respuesta al delito.

Sin lugar a dudas la pena debe tener un carácter retributivo; de tal suerte, que al ser impuesta por un juez, el sentenciado estará resarcido por el mal causado al cometer el delito. Esa retribución se hace a la sociedad, aunada a la teoría de que la pena lleva consigo la preservación de los valores individuales y sociales, esto es, al imponer la pena, además de la compensación, se obtiene la recuperación de la dignidad humana y del conglomerado social. En ese orden de ideas, consideramos a la pena como una retribución jurídica mediante la cual se alcanza la reivindicación de los valores individuales y sociales.

Sentado lo anterior, la pena debe contener las siguientes características:

- I. **Proporcional al delito:** esto es, los delitos graves deben sancionarse con penas graves y viceversa.

³⁹ Idem p. 253

⁴⁰ Idem p. 253

II **Personal:** Sólo debe imponerse al delincuente, nadie debe ser castigado por el delito de otro.

III **Legal:** Porque las penas deben estar siempre establecidas en la ley, haciendo realidad el principio de que nulla poena sine lege.

IV **Igualdad:** Implica que las penas deben aplicarse por igual, sin importar características de la persona, como lo pueden ser su posición social, económica, religiosa, etcétera.

V **Correccional:** Debe tender a corregir la conducta equivocada del delincuente.

VI **Jurídica:** mediante la aplicación de penas se logra el restablecimiento del orden legal.

En nuestro sistema penal existen varios tipos de penas las cuales se detallan a continuación: Prisión; Tratamiento en libertad, semilibertad y trabajo a favor de la comunidad; Internamiento o tratamiento en libertad de inimputables, y de quienes tengan el hábito o la necesidad de consumir estupefacientes o psicotrópicos; Confinamiento; Prohibición de ir a un lugar determinado; Sanción pecuniaria; Decomiso de instrumentos, objetos y productos del delito; Amonestación; Apercibimiento; Caución de no ofender; Suspensión o privación de derechos; Inhabilitación, destitución o suspensión de funciones o empleos; Publicación especial de sentencia; Vigilancia de la autoridad; Suspensión o disolución de sociedades; Medidas tutelares para menores; y Decomiso de bienes correspondientes al enriquecimiento ilícito; y las demás que fijen las leyes.

Es importante mencionar que dentro del Código Penal para el Estado de Baja California se establece en el artículo 25 el catálogo de penas aplicables en el estado de referencia, y a la letra dice:

“ARTICULO 25.- Catálogo de Penas.- Las penas que se pueden imponer con arreglo a este Código, son:

I.- Prisión;

II.- Semilibertad;

III.- Sanción pecuniaria;

IV.- Trabajo en favor de la comunidad;

V.- Suspensión, privación e inhabilitación de derechos, funciones o empleos;

VI.- Las demás que prevengan las leyes.”

2.7. PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD

Como ya lo vimos existen varios tipos de penas en nuestro sistema penal mexicano, y siendo más específicos también existe una lista en el Código Penal para el Estado de Baja California, pero una de estas penas, la cual es la más temida por los delincuentes es la Pena Privativa de Libertad, la cual estudiaremos en este apartado.

La pena privativa de libertad o mejor conocida como la pena de prisión, es la sanción más temida, en virtud de que la pena de muerte no se aplica en nuestro sistema penal. La pena privativa de libertad se define como el

internamiento del delincuente en un centro de reclusión, impidiéndole en forma absoluta su libertad. Algunos autores distinguen entre prisión y reclusión, señalando como base la forma en que se ejecutan esas penas y hasta en los establecimientos en que debería de cumplirse la sanción impuesta. Los que están en prisión no pueden salir del establecimiento; en cambio los que están en reclusión, es factible que salgan para laborar en obras públicas, teniendo obligación de reintegrarse cuando no trabajan. En realidad la diferencia es de grado, mucho más estricta, por supuesto, para la prisión. Por su parte Maurach, distingue a las penas privativas de libertad, en pena de presidio, pena de prisión, el encierro y la pena de arresto⁴¹.

En nuestro sistema penal la privación de la libertad corporal tiene una duración mínima de tres días hasta cuarenta y dos, con un límite de cincuenta años.

Para concluir es importante señalar la pena privativa de libertad ya que como anteriormente señalamos una de las finalidades de la aplicación de las penas es el de ejemplificar a la sociedad las consecuencias a que se puede hacer acreedor el sujeto que cometa el tipo penal establecido por la norma jurídica, ya que esto tiende a reducir las conductas delictivas o por lo menos a que se tenga un poco más de cuidado al realizar una conducta u omisión de la cual se pudiere desprender un delito.

⁴¹ LOPEZ BETANCOURT, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho Penal**, DÉCIMA Ed., Ed. Porrúa, México, 259 Y 260.

2.8. REPARACIÓN DEL DAÑO

El concepto de la reparación del daño lo estudiaremos desde el punto de vista del resarcimiento de los daños causados por un acto delictivo, lo cual es pertinente señalar para no confundirnos con la materia civil que también tiene que ver pero no es materia de esta investigación.

Por reparación del daño entenderemos que es el resarcir las cosas hasta antes de que se produjera el hecho delictuoso, claro esta, si es posible resarcirlas, ya que existen diversos delitos, en los cuales no se pueden volver las cosas a su estado anterior tales como el homicidio y la violación entre otros; Desde el punto de vista de nuestro trabajo y entrando en materia, la reparación del daño debe entenderse como la reparación del daño en las cosas, entendiéndose como patrimonio del sujeto pasivo; esta reparación puede consistir en la entrega de una cosa igual a la que se daño, el pago de la reparación que costo el volver la cosa dañada a su estado anterior al ilícito o la reparación en si de la cosa dañada por el sujeto pasivo.

Actualmente en el Código Penal para el Estado de Baja California se establece la reparación del daño dentro de la sanción pecuniaria en su artículo 28 y demás subsecuentes, pero como más adelante lo analizaremos podremos ver que existe un aseguramiento oficioso de los instrumentos del delito culposo, tales como son los automóviles, camiones, etc., los cuales se

asegurarán para garantizar la reparación del daño, pero esta disposición no es del todo eficaz y se deja en total estado de indefensión a la víctima.

2.9. LIBERTAD BAJO CAUCIÓN

Debido a que el motivo de este trabajo de investigación es el imponer una pena privativa de libertad en un delito culposo en el cual no se contempla, también analizaremos la forma de obtener la libertad por parte del inculcado y para esto hablaremos de la forma más común de hacerlo y esta es bajo caución.

El artículo 20 constitucional, señala que en todo proceso de orden penal, el inculcado tendrá derecho a obtener la libertad provisional bajo caución, siempre y cuando no se trate de delitos que, por su gravedad, la ley expresamente prohíba conceder este beneficio. En caso de delitos no graves, a solicitud del Ministerio Público, el juez podrá negar la libertad provisional, cuando el inculcado haya sido condenado con anterioridad, por algún delito calificado como grave por la ley o, cuando el Ministerio Público aporte elementos al juez para establecer que la libertad del inculcado representa, por su conducta precedente o por las circunstancias y características del delito cometido, un riesgo para el ofendido o para la sociedad; asimismo, en la fracción II, queda prohibida y será sancionada toda incomunicación, intimidación y tortura.

La libertad bajo caución no es otra cosa que la obtención de la libertad corporal del inculpado mediante el depósito de una garantía ante la autoridad, que sea suficiente para garantizar tres rubros los cuales son: la posible reparación del daño a la que fuere condenado, las obligaciones procesales es decir la libertad corporal y las posibles sanciones pecuniarias a las que también pudiera ser condenado el inculpado, mejor conocidas como multas.

Esta garantía puede ser depositada de varias formas y esto nos lleva de la mano a nuestro siguiente concepto.

2.10. TIPOS DE GARANTIAS PARA LA OBTENCIÓN DE LA LIBERTAD BAJO CAUCIÓN

Cuando hablamos de los tipos de garantías para obtener la libertad, estas se encuentran establecidas desde la Constitución Política Federal en su artículo 20 y así mismo en el artículo 124 del Código de procedimientos Penales para el Estado de Baja California que a la letra dice:

*“ARTICULO 124.- **Formas de Caución**: Cuando el inculpado garantice directamente la libertad provisional, la caución podrá consistir en:*

I.- Depósito en efectivo.

II.- Fianza de Institución autorizada.

III.- Hipoteca.

IV.- Prenda.

V.- Fideicomiso.

VI.- Fianza personal.

El inculpado o tercero, podrá elegir el tipo de caución, pero el juzgador determinará si es idónea y suficiente.”

Así mismo en el artículo 128 del mismo código, se define cada una de las formas de caución contempladas, artículo que a continuación se transcribe:

*“ARTICULO 128.- **Formas de Constitución de Caucciones.**- La garantía consistente en depósito en efectivo, será igual a la cantidad señalada como caución y se hará en la oficina del fondo auxiliar que corresponda, pero cuando por razones de la hora o por ser día feriado no pueda constituirse el depósito, el Ministerio Público o el juzgador recibirá la cantidad en efectivo o en cheque certificado y la ingresará el primer día hábil. Donde no exista oficina recaudadora del fondo auxiliar, el depósito podrá constituirse provisionalmente en institución de crédito autorizada.*

La hipoteca se constituirá mediante acta ministerial o judicial que firmará el propietario del inmueble, demostrando que éste no tiene ningún gravamen y que su valor catastral es dos veces mayor que el monto de la caución

impuesta. La autoridad judicial enviará oficio al Registro Público de la Propiedad para que anote gratuitamente el gravamen.

La prenda sólo se admitirá cuando se trate de muebles no perecederos y de fácil depósito, debiendo exhibir el constituyente la factura original solicitando su ratificación o promover la evaluación pericial del objeto, para demostrar que éste posee un valor dos veces mayor al monto de la caución impuesta.

El fideicomiso deberá tener un valor certificado por el fiduciario, dos veces mayor al monto de la garantía impuesta y se constituirá mediante acta suscrita por el fideicomisario, debiéndose notificar a la institución fiduciaria y ordenar la anotación del gravamen en el Registro Nacional de Fideicomisos.

La fianza de institución autorizada, será por la misma cantidad impuesta como caución y no requerirá demostración de la solvencia económica de la empresa que expida la póliza, pero cuando un particular se ofrezca como fiador, deberá exhibir documentales públicas que le acrediten como propietario de uno o mas inmuebles, libres de gravámenes, cuyo valor catastral sea superior en tres tantos, por lo menos, a la caución impuesta. Se constituirá mediante acta suscrita por el fiador, en la que se le apercibirá de las penas en que puede incurrir, en caso de producir deliberadamente su insolvencia, además de la obligaciones que contrae como fiador.”

Si bien es cierto que se enumeran varios tipos de garantías las más usadas en la actualidad son el deposito de dinero en efectivo y la póliza de fianza expedida por una institución autorizada, las cuales quedarán integradas en el expediente y dan certeza al ofendido de que el daño producido en su patrimonio o persona no quedara impune y al final del proceso si el inculpado no se quisiere hacer cargo del pago de la reparación del daño, esta será satisfecha haciendo efectiva la garantía depositada por el inculpado.

2.11. HECHOS DE TRANSITO TERRESTRE

Ya hemos definido los diferentes tipos de conceptos legales que nos servirán para nuestra investigación y es tiempo de definir lo que es un hecho de transito terrestre y los efectos que este produce tanto en las personas físicas como morales y a toda la sociedad en sí.

En este apartado dividiremos la palabra hechos de transito terrestre, para comprender mejor su significado y empezaremos con:

Los hechos de transito que no son otra cosa que los comúnmente llamados accidentes de transito las cuales son delitos culposos que ocasionan diferentes tipos de delitos como son: El daño en propiedad ajena, ataques a las vías generales de comunicación, lesiones y homicidio; Se les nombra hechos debido ha que es necesario de que se haya presentado y por eso es un hecho.

Cuando hablamos de accidente, creo que todos estamos de acuerdo al considerar que se trata de un hecho que se presenta -sin desearlo, sin pensarlo - y que tiene como consecuencia un daño; si este es en nuestras pertenencias o en nuestra persona, nosotros asimilaremos también toda consecuencia, pero si este involucra bienes ajenos o a terceras personas será ilícito.

De cualquier manera, para que se dé el requisito de considerar accidente a ese hecho, es necesario que pase así sin desearlo, sin pensarlo, sin planearlo y en general sin que exista ninguna de las que la ley señala como agravantes, para hacer una división de los delitos considerando a estos últimos, a los que carecen de las agravantes; como delitos culposos, tal y como ya lo habíamos establecido en este capítulo.

Bueno, ya estudiamos que significa hecho, ahora toca el turno a la palabra tránsito, la cual al referirnos a esta, tendremos desde luego que asociar la idea de movimientos o desplazamientos de un lado a otro, de un ir y venir, pero siempre con esa idea.

La importancia en nuestra materia, es la existencia indispensable de movimiento en por lo menos uno de los vehículos.

Y por último la palabra terrestre que significa tierra, es decir estamos estudiando los hechos de vehículos sobre la tierra, en otras palabras más

coloquiales, los llamados accidentes de tránsito, o lo que es igual los choques entre vehículos que se encuentren en movimiento o por lo menos uno de ellos.

Así concluiremos que los hechos de tránsito terrestre son los ilícitos que suceden con motivo del desplazamiento de cualquier medio de locomoción que se cometen sobre la corteza terrestre.

2.11.1. FACTORES QUE PROVOCAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO DE VEHÍCULOS.

La clasificación de los factores que provocan un accidente de tránsito de vehículos son:

a) **Conductor**, el primer factor ya que sin el conductor un vehículo de por si solo no es peligroso, pero un conductor simplemente al ponerse al volante y hacer funcionar el mecanismo del vehículo ya desde ese momento ya se debe de hacer responsable por la conducción del mismo.

Al conductor lo definiremos como la persona que dirige, guía o maneja un vehículo, con desplazamiento de este, de un lugar a otro y por un determinado tiempo.

El conductor debe de estar capacitado para está tarea de la conducción de vehículos, dado que, si se ha atrevido a estar al frente de un vehículo en el

volante debe ser porque ya observó todos los detalles relacionados con: la vía pública, funcionamiento del vehículo, peatones, señalamientos, ha revisado incluso hasta el reglamento de tránsito.

Uno de los errores más frecuentes en el conductor es la falta de preparación técnica adecuada y además en otras tantas veces son tan inconscientes que no alcanzan a percibir el valor tanto jurídico como material y moral que es destruido cuando ocasionan un accidente; que en este caso son la pérdida de la vida de un ser humano, lesiones (que pueden ser de leves hasta graves) y/o daños materiales.

b) **Imprevisión**; vista como la falta de previsión, el conductor tiene la obligación de poner el cuidado necesario para advertir los resultados que sobrevengan de su actuar al momento de conducir un vehículo; es decir, si el conductor no previó aquello que debió de prever, estamos entonces, frente a la figura de la culpabilidad.

c) **Imprudencia**; es la falta de prudencia, en este caso el conductor que conduce un vehículo con falta de prudencia es una persona que no distingue lo bueno y lo malo o que no tiene capacidad de discernir, a lo cual, podemos asumir que no tiene inteligencia, y esto es muy frecuente que se vea en los accidentes de tránsito, ya que al obrar precipitadamente impide con ello la correcta aplicación de las medidas adecuadas para conducir.

d) **Negligencia**; Significa descuido, omisión, falta de aplicación. En otras palabras quien es negligente no presta atención a lo que se hace o no se aplica con disciplina a las cosas que tienen que ver con su actuar, en este caso, si conduce negligentemente o tiene falta de cuidado u omite realizar actos realmente seguros ocurrirá un accidente⁴².

Ya que se han mencionado los conceptos fundamentales para comprender el sentido de nuestra investigación, y hemos obtenido definiciones propias estamos listos a entrar en materia y analizar tanto las problemáticas sociales como jurídicas que se nos presentan en los delitos de daños por tránsito de vehículos en los subsecuentes capítulos.

⁴² GALLAR Y VALENCIA, TOMAS **Delitos de Tránsito**, Ed. PAC, México, 1988, p .57 Y 58

CAPÍTULO III

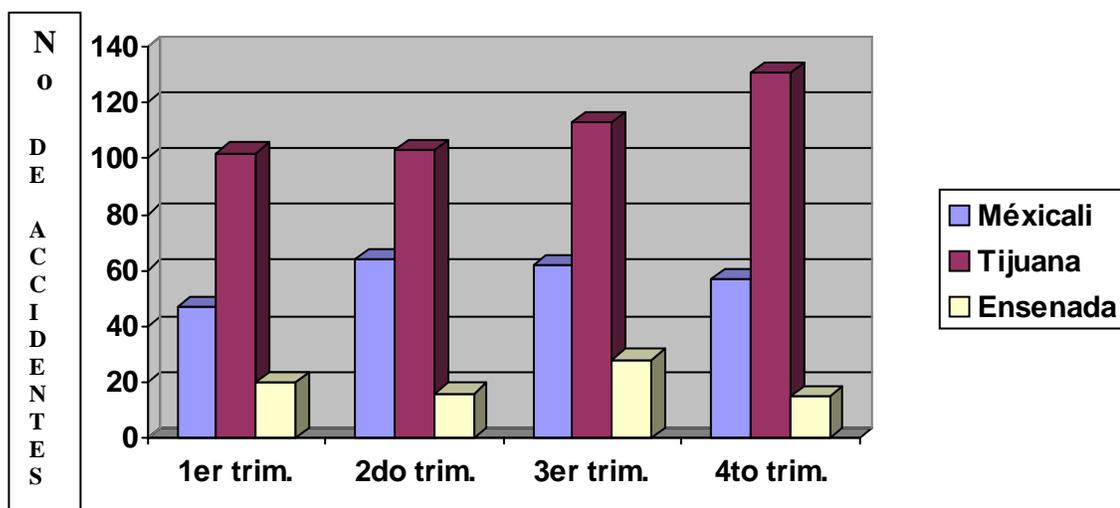
DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA COMETIDO POR CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHÍCULOS

A lo largo de este capítulo analizaremos la problemática del delito de daño en propiedad ajena cometido por culpa y con motivo del tránsito de vehículos, en el Estado de Baja California, haciendo un estudio de la incidencia de los hechos de tránsito en el estado, y como, las víctimas de estos delitos sufren día a día, la impunidad que permite la Ley Vigente en el Estado de Baja California y la insuficiente garantía que establecen las leyes para garantizar la reparación del daño, así como un monto aproximado de las pérdidas por daños materiales que se están generando en este Estado de la República.

3.1.- INCIDENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

La creciente sobrepoblación, el bajo costo para adquirir un auto en la franja fronteriza, han generado una dramática alza en los accidentes de tránsito en el Estado de Baja California, sobre todo en la ciudad de Tijuana, mejor conocida como la ciudad más visitada del mundo, en la cual circulan, autos de procedencia extranjera, es decir, con placas de los Estados Unidos de Norteamérica, los cuales muchas veces son conducidos no por norteamericanos, sino por mexicanos, que a sabiendas que cometen el delito de contrabando, se arriesgan a conducir este tipo de vehículos. Todo este volumen de automotores nos arrojan los siguientes números:

En la presente grafica se puede apreciar los cuatro trimestres del año 2004, y la manera en la cual se han elevado los accidentes de transito en las tres ciudades mas importantes del Estado de Baja California.



3.2. FALTA DE GARANTIA POR CONCEPTO DE REPARACIÓN DEL DAÑO AL OFENDIDO EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Como ya mencionamos anteriormente en el transcurso de nuestra investigación, es de suma importancia que se garantice la reparación del daño a la víctima de un delito, lo cual se realiza de dos formas fundamentales, con la libertad del inculpado o mediante el depósito de una caución que podrá ser en cualquiera de sus modalidades, pero debido ha que el delito de daño en propiedad ajena cometido por culpa y con motivo del transito de vehículos solo se sanciona con una multa en el Estado de Baja California, es por lo cual, que la primera forma de garantizar el resarcimiento del daño causado, que es, con la libertad del culpable, no aplica en este delito y por consiguiente tampoco una fianza que garantice la libertad del culpable por que obviamente no queda detenido, lo único que garantiza la reparación del daño, es el vehículo con el cual se cometió el delito, según lo establece el propio artículo 47 del Código Penal Vigente para el Estado de Baja California, que como ya anteriormente se señaló, es una garantía insuficiente, debido ha que muchos responsables, prefieren perder su auto y comprarse otro, que pagar los daños ocasionados por su falta de pericia al conducir.

De esta manera podemos afirmar, que aunque en la ley se encuentra aparentemente protegida la reparación del daño al ofendido, en el delito que nos ocupa no, debido ha todas las circunstancias que engloban la vida en la frontera, es por ello que las personas que realmente se esfuerzan por tener un

vehículo nacional y mantenerlo en buenas condiciones, se ven afectados en su patrimonio, por aquellos individuos que valiéndose de las lagunas de la ley, no responden por los daños que ocasionan y peor aun reinciden en esa conducta delictiva, que aunque sea un delito culposo, no deja de ocasionar pérdidas patrimoniales y lesionar el Estado de Derecho al no salvaguardar el bien tutelado por la ley que es el patrimonio.

3.3. IMPUNIDAD DEL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA POR CULPA Y OCASIONADO POR EL TRANSITO DE VEHÍCULOS, EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Como ya hemos apuntado el delito de daño en propiedad ajena por culpa ocasionado por el transito de vehículos, en el Estado de Baja California, es un delito que más bien parece dentro del Código Penal para el estado de Baja California un adorno, ya que prácticamente no es respetado y ayuda más a los responsables de este delito, que a las propias víctimas, es más, muchas de las víctimas de estos delitos, prefieren no presentar su querrela, para no estar perdiendo tiempo en vano, tales como es el hecho de esperar alrededor de tres a cuatro horas para interponer la querrela correspondiente, posteriormente esperar a que el Ministerio Público quien es el encargado de la investigación de los delitos, cite a declarar al responsable, quien en muchas de las ocasiones no comparece ante la Agencia a declarar, esto debido ha que muchos de los oficiales de la Policía Ministerial no acuden a entregar el citatorio de la orden de comparecencia al responsable, debido al tipo de delito y sabedores de que no es un hecho importante o de relevancia, como podría ser un delito de

Homicidio, violación, lesiones, etc; De esta forma nos encontramos con otra problemática en este ya peculiar hecho delictivo y es el desinterés de las propias instituciones encargadas de investigar el delito, por considerarlo no importante, ¿pero quien determina si es importante o no un delito?, nadie debe de tomarse esa atribución, más sin embargo la falta de interés del mismo legislador, provoca este tipo de problemática.

3.4. FORMA EN QUE SE APLICA ACTUALMENTE LA LEY EN CUANTO AL DELITO CULPOSO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA COMETIDO POR EL TRANSITO DE VEHÍCULOS EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

Obviamente para que nazca este delito primero se tiene que producir una conducta típica, antijurídica y culpable que es el hecho de tránsito o también conocido como accidente de tránsito, producido por la falta de cuidado de uno de los conductores; una vez acontecido este hecho de ilícito, la primera autoridad que interviene es el oficial de tránsito, quien en el lugar de los hechos, tiene la obligación de elaborar un parte de accidente, señalando que en el estado de Baja California, el oficial de tránsito tiene carácter de perito en hechos de tránsito terrestre, por lo cual al elaborar su parte informativo o parte de accidente, como también es conocido, señalará quien es responsable del accidente apareciendo como vehículo número uno y al ofendido como vehículo número dos; el parte de accidente se compone de los siguientes apartados, lugar y fecha en que aconteció el hecho de tránsito, los datos generales de ambas partes y de sus respectivos vehículos, además de un croquis ilustrativo,

en el cual se señalan las trayectorias de los vehículos, impacto de los mismos y posiciones finales, además señalará un avalúo aproximado de los daños ocasionados, una vez hecho lo anterior, conlleva a las partes a llegar a un arreglo, el cual en nuestro supuesto no se llega a este arreglo, por diferentes motivos, los cuales pueden ser, la no aceptación de la responsabilidad del presunto responsable, o la simple negativa a pagar los daños ocasionados, una vez manifestada la negativa de llegar a un arreglo entre las partes, el Oficial de tránsito, turnará el parte de accidente al Ministerio Público de la delegación que corresponda, además, asegurará el vehículo del responsable y lo pondrá a disposición del mismo Ministerio Público. Como anteriormente lo hemos estudiado, este delito es considerado como culposo, lo cual, no es sino otra cosa más, que el acto u omisión del cual el sujeto activo no tiene la intención de producir un resultado antijurídico y castigado por las normas penales, pero la falta de su previsión, de cuidado o de pericia lo lleva a la comisión de este hecho, es por lo cual este delito se persigue a petición de parte, tal y como lo establece el artículo 231 del Código penal vigente para el Estado de Baja California, que a la letra dice:

“ARTICULO 231.- Daño culposo.- También es punible el daño culposo, pero solo se perseguirá a querrela de parte, a no ser que se trate de daños producidos por tránsito de vehículos y el conductor se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier sustancia de efectos similares.”

Es por lo anterior que el ofendido tendrá que presentar su querrela, en contra del presunto responsable, anexando, un presupuesto de los daños ocasionados a su vehículo, acompañando a esta querrela, los documentos que acreditan la propiedad del vehículo dañado, para de esta forma el Ministerio Público tenga integrados los elementos para proceder a la persecución del delito. Una vez reunidos los requisitos anteriormente señalados, el Ministerio Público tendrá que dar fe ministerial de los daños del vehículo propiedad del ofendido y dentro del procedimiento normal, debe de solicitar un avalúo de daños, que tendrán que rendir peritos oficiales adscritos a la Procuraduría General de Justicia del Estado, pero esto por lo regular no se hace, debido a la falta de peritos en esta materia y la gran carga de trabajo que supondría el elaborar un peritaje de avalúo de daños por cada accidente de tránsito, es por lo cual el Ministerio Público, toma la decisión de aceptar un presupuesto de daños presentado por el ofendido como el avalúo a contemplar de los daños ocasionados y mandará a citar al encargado del taller que expide el mencionado presupuesto, para ratificar su autenticidad, más adelante y una vez que el ofendido repare su unidad dañada, presentará la factura correspondiente, la cual también deberá de ser ratificada por quien la expide, estas ratificaciones son para evitar que se eleven o inflen costos de reparación inexistentes, dados los anteriores requisitos el Ministerio Público tendrá la obligación de citar al responsable a que rinda su declaración al respecto de los hechos delictuosos cometidos en agravio del ofendido, por lo cual encomendará a la Policía Ministerial del Estado a entregar el citatorio al indiciado, el cual

deberá ser en el domicilio que proporcionó en el parte de accidente. suponiendo que no compareciera el tercero a rendir su declaración, se girarán otros dos citatorios más, y si no acude, se tendrá que girar una orden de presentación, que no es más, que la Policía Ministerial detenga al inculpado, ya sea en su domicilio o donde lo encontrase y lo lleve a rendir su declaración ante el Agente del Ministerio Público correspondiente. El siguiente paso a seguir suponiendo que el tercero comparezca a declarar y acepte los hechos que se le imputan, pero se negare a pagar y a depositar una caución para poder liberar su auto, el Ministerio Público tiene la obligación de ejercitar la acción penal correspondiente, lo cual, debido a la carga de trabajo que tienen las Agencias del Ministerio Público, y sumando a este aspecto la poca importancia que le dan los mismos para resolver sobre las averiguaciones previas de daños por tránsito de vehículos, resulta sumamente difícil el lograr que se consigne una Averiguación Previa, a no ser que el abogado de la parte ofendida, interponga alguna queja ante la Dirección de Averiguaciones Previas o en el último de los casos se vea orillado a ofrecer una dadiva para lograr la consignación de la Averiguación Previa; Una vez que se logra consignación, esta es radicada por el Juzgado conocedor de la causa y girará orden de presentación al procesado, y la responsabilidad para que se le de cumplimiento, recae nuevamente en la Policía Ministerial; suponiendo que se lograra ejecutar la orden de presentación y el procesado rinda su declaración preparatoria, este tiene dos opciones: A) declararse confeso de los hechos que se le imputan o, B) negar los hechos y defenderse, para lo cual ambas partes ofrecerán las pruebas que estimen

convenientes dentro del periodo de instrucción, durante todo este tiempo el procesado no tiene que ir a firmar como en todos los demás delitos, esto debido ha carecer de pena privativa de libertad, el delito que nos ocupa. Una vez que se cierra el periodo de instrucción y se ordena a las partes que presenten sus conclusiones, ofrecidas estas, el Juez estará en condiciones de dictar una sentencia; La cual es a favor del ofendido, sentenciando al responsable al pago de una multa a favor del Estado y de igual manera al pago de la reparación del daño al ofendido. Pero no existe penalmente ninguna forma de hacer valer esta sentencia, salvo por el procedimiento económico coactivo, que es un proceso meramente de carácter civil, y si a esto le sumamos, que el tercero tiene el derecho de apelar y hasta del amparo, estamos hablando que todo este trámite que acabamos de describir a grandes rasgos, lleva un tiempo aproximado de año y medio a dos años, tiempo en el que el ofendido invierte tiempo, dinero y esfuerzo, para que al final de cuentas se quede con la manos vacías, ya que no hay manera de que el responsable pague a menos, que este, de buena voluntad acepte pagar los daños ocasionados, después de dos años de proceso.

Esta es la manera en que actualmente se esta aplicando la ley, en este tipo de delitos, donde señalamos un supuesto realmente soñador, decimos esto, por que referimos en nuestro ejemplo que el tercero acudía a las diligencias, pero ¿que sucede si el responsable al momento del siniestro decide dejar su unidad detenida y no acudir a ningún citatorio?, ¿Qué pasa cuando la Policía Ministerial no localiza el domicilio del responsable si este dio un

domicilio falso?, o ¿qué se hace cuando encontrando el domicilio, se percata la Policía Ministerial que el tercero ya no vive en ese lugar?. Todas estas preguntas solo tienen una sola respuesta, se queda impune el delito cometido y el daño sufrido a el patrimonio de la victima, pero en términos legales se dicta un acuerdo de reserva de tramite, que no es sino otra cosa, que el esperar a que se tengan más datos del tercero o se logre cumplimentar la orden de comparecencia al responsable.

Este capitulo nos ha servido para dimensionar la alta incidencia de los hechos de transito en el Estado y las perdidas monetarias que esto representa, números que son alarmantes y que aunados a las problemáticas que también apuntamos, tanto en el aspecto, cultural, territorial y legal, nos da la pauta para proponer una solución a esta situación, la cual señalaremos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO IV

**NECESIDAD DE IMPONER LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD
CUANDO POR CULPA Y CON MOTIVO DEL TRANSITO DE
VEHÍCULOS SE CAUSA EL DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD
AJENA EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**

En esta última parte de nuestro trabajo se reúne toda la información vertida, y con ella nos encontramos en la posibilidad de que aterrizaremos la propuesta para solucionar la problemática que representa la falta de pena privativa de libertad en el delito de daños ocasionados por el tránsito de vehículos, así mismo y con relación al párrafo anterior, se mencionará la caución para obtener la libertad, garantía que se traduce por si sola, en una certeza al ofendido, de que los daños ocasionados serán resarcidos y un fundarle un cierto temor al responsable de estos daños.

4.1. PROBLEMÁTICA EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO, OCASIONADOS POR VEHÍCULOS FRONTERIZOS O NORTEAMERICANOS.

Como ya se ha citado en múltiples ocasiones en el cuerpo de esta investigación, las problemáticas que generan los delitos de daños en propiedad ajena ocasionados por el tránsito de vehículos, en el Estado de Baja California son muchos, y a estos hay que sumarle, la cantidad de vehículos fronterizos que circulan a lo largo y lo ancho del estado, así como la presencia de los vehículos norteamericanos.

La primera pregunta que nos surge es la siguiente ¿Que sucede si un vehículo fronterizo ocasiona daños a un vehículo nacional ó inclusive a otro vehículo fronterizo?, existen varias respuestas:

- 1.-El responsable paga los daños ocasionados;
- 2.-Se da a la fuga; y
- 3.-Deja perder su vehículo en el corralón

La primera respuesta alude más a una persona con valores bien cimentados, tanto civilmente, como moralmente, con la entereza que caracteriza a los individuos responsables de sus actos y por los cuales, son uno de los motivos, por los cuales se realiza la presente investigación.

La respuesta a la pregunta número dos, alude a la cara opuesta de la moneda, una problemática cada vez mas recurrente en el estado, que es el famoso "choque y fuga", en el cual el tercero con una total falta de ética y valor civil y que decir de la moral, apela a la fuga, obviamente el responsable es sabedor de que es casi imposible el que pueda ser localizado, aún y cuando se alcance a tomar las placas, resulta poco más que imposible en dar con el paradero del responsable, ya que el vehículo es importado, por una empresa dedicada a ello y esta a su vez endosa el pedimento a favor del comprador y como la matricula no esta a su nombre sino al de una importadora, es materialmente imposible localizar el domicilio del dueño del vehículo, ya que existe un número bastante considerable de importadoras en las fronteras, las cuales dicho sea de paso desaparecen continuamente y aparecen otras, las cuales casualmente son del mismo dueño, pero bajo otra razón social, además de esto la Dirección de Transito Vialidad y Transporte, no tiene una base de

datos actualizada de las placas de los vehículos que circulan en el Estado, así que tiene que recurrir a la Oficina de Recaudación de rentas, para ver si se puede obtener algún dato de entre la lista de autos que pagaron sus placas año, tras año, pero como también, la mayoría de los autos fronterizos no pagan sus placas, no hay manera de poder ubicarlos con estos números.

Cuando el accidente de tránsito es cometido por un vehículo norteamericano, existen otras dos problemáticas:

- 1.- El vehículo no es conducido por un extranjero; y
- 2.- Deposito de fianza para liberar la unidad.

En el primer supuesto al momento del accidente, resulta que quien conducía la unidad con placas norteamericanas, no es extranjero, si no, de nacionalidad mexicana, por lo cual la autoridad solo se limita a decomisar el vehículo y remitir el parte de accidente al Ministerio Público, para que se inicie la averiguación previa por el delito de daño en propiedad ajena por transito de vehículos, dentro del cual, imaginemos el ejemplo, si de por sí, la única supuesta garantía que se tiene es el aseguramiento del vehículo responsable, para tratar de obligar al dueño a pagar los daños ocasionados, en este caso debido ha que el auto es decomisado, el responsable ya no tiene ningún interés en pagar los daños ocasionados, ya que si los pagara, de todos modos no le devolverían su unidad.

En el segundo caso, el vehículo si es conducido por un norteamericano, quien solo se limita en comprar una póliza de fianza, la cual se la venden entre alrededor de 200 y 300 dólares, se deposita ante el Ministerio Público y le es entregada su unidad, de esta manera esta persona vuelve a los Estados Unidos, y la averiguación previa iniciada, en la cual ni siquiera, se le exige al extranjero que declare para poder liberar su vehículo, queda abierta para tal efecto, ¿Cómo consignar una averiguación sin la declaración del responsable?, y peor aún ¿cómo citarlo a declara si su domicilio esta ubicado en los Estados Unidos de Norteamérica?, con estas dos interrogantes, se puede definir el futuro de esa averiguación previa, que si bien es cierto existe una fianza depositada, para garantizar la reparación del daño, esta no puede ser cobrada por el ofendido, ya que suponiendo que se lograra consignar la averiguación previa sin la declaración del presunto responsable, al momento de radicarse en el juzgado y mandar girar la orden de presentación, no sería cumplimentada la misma, y no se puede abrir el procedimiento, sin la declaración del procesado, por lo cual el proceso se quedaría abierto hasta que prescriba y de nueva cuenta el ofendido se queda en estado de indefensión.

Otro aspecto que impide la reparación de los daños ocasionados es, la alta tasa de población flotante que llega al estado de Baja California, ya que debido ha este fenómeno social único en el mundo, llegan de toda la república mexicana, alrededor de 2,000 personas al mes al estado de Baja California, con la ilusión de lograr cruzar a los Estados Unidos, pero son muy pocos los que lo

logran, es por esa razón, que cada mes las personas que no logran cruzar, se quedan a radicar en el estado de Baja California, principalmente en el la Ciudad de Tijuana, a estas personas, no les quedan más que dos opciones, regresar a su lugar de origen, situación que pocas personas hacen ó trabajar en las maquiladoras de la región, con la esperanza de poder cruzar algún día, debido ha lo anterior, este gran numero de personas habita en zonas irregulares ó renta cuartos muy baratos, y de los cuales cambia continuamente, por lo que si una de estas personas ocasiona daños con un vehículo fronterizo, primero que nada no podrá liberar su vehículo y segundo será muy difícil localizarlo, por su continuo cambio de domicilio o simplemente el regreso del responsable a su estado natal, lo cual deja sin resarcir el daño ocasionado al ofendido.

También podemos mencionar que el famoso Tratado de Libre Comercio de América del Norte, o mejor conocido como TLC, el cual entro en vigor el 1º de enero de 1994, que en su esencia es un concepto económico, referente a la venta de productos entre países, libre de aranceles y de cualquier forma de barreras comerciales, en cuanto a lo que en nuestra materia se refiere es decir al libre comercio de automóviles, el 16 de Noviembre del 2000 se publico en el Diario Oficial de la Federación el aviso de aceleración de la desgravación arancelaria, conforme al TLC de América del Norte, que establece en el articulo 4º que los gobiernos de México, Estados Unidos y Canadá acuerdan proseguir con los procedimientos legales aplicables para acelerar un producto específico,

si es que los sectores productivos presentan a los gobiernos el consenso requerido¹.

Este aviso establece lo siguiente la eliminación de aranceles se aplica únicamente a las mercancías comprendidas en las fracciones arancelarias expresadas a 8 dígitos que se listan a continuación. Para las fracciones arancelarias en las que se indique, no se eliminarán los aranceles en la totalidad de los productos clasificados en la fracción correspondiente, sino únicamente a la modalidad de la mercancía específica indicada. Las fracciones arancelarias que ya están libres de arancel alguno de los países, no se listan.

Dentro de los productos de 8 dígitos que se mencionan en el párrafo anterior encontramos a los vehículos para más de diez pasajeros únicamente con peso bruto vehicular inferior a 8,864 Kg., además los vehículos automóviles para menos de diez pasajeros, de cilindrada inferior o igual a 1000 cm³ y superiores a 2,500 cm³, los eléctricos y demás, así mismo los vehículos de carga únicamente con peso bruto vehicular inferior a 8,864 Kg. y 20 modalidades de estos

Este pronunciamiento en el TLC es una facilidad más de poder importar vehículos de procedencia extranjera, con aranceles más bajos, aunque un tanto limitada a las personas comunes y corrientes.

¹ DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DEL 1º DE ENERO DEL 1994.

Es por todo lo anterior se vislumbra un panorama verdaderamente desalentador para las víctimas de un accidente de tránsito, es por lo cual nuestra propuesta pretende acabar con esta impunidad y a continuación la describiremos.

4.2. DEPOSITO DE CAUCIÓN COMO MEDIO PARA GARANTIAZAR LA REPARACIÓN DEL DAÑO A LA PARTE OFENDIDA.

Una de las formas en las cuales se podría, tanto prevenir un accidente de tránsito, como dar una seguridad en el pago de los daños ocasionados al ofendido, es sin lugar a duda el imponer una pena privativa de libertad en el delito de daños por culpa, ocasionado por el tránsito de vehículos, al igual que en otros estados de la república, la necesidad de imponer una pena de privación de la libertad, es imperante, ya que con esto se acabarían muchas impunidades, así mismo, el propio Ministerio Público, le daría la relevancia que debería de darle a este tipo de delito, ya que llevaría aparejada esta pena privativa de libertad y el hecho de consignar una averiguación previa y si el inculpado no comparece ante el Juez, se podrá hacer efectiva la caución a favor del Estado, que para efectos de obtener la libertad haya depositado el inculpado.

También con la imposición de esta pena privativa de libertad lo que se busca es que el responsable se acerque con el ofendido a tratar de convenir, sobre el pago de los daños ocasionados, ya que a diferencia de lo ocurría

antes, en la que solo podría perder su vehículo, ahora también podría perder lo máspreciado para el ser humano, la libertad.

En el ámbito procesal, los abogados litigantes en esta materia, ya no se sentirían desanimados en continuar todo un procedimiento ante los tribunales respectivos, como ocurre en nuestros días, en los cuales después de haber integrado la averiguación previa, lograr que esta sea consignada y haber llevado un largo procedimiento ante un Juzgado, solo se obtenía como sanción al responsable la imposición de una multa, con esta reforma, ya se tendrían la confianza, de que una vez demostrada la culpabilidad de quien ocasionó el accidente de tránsito y con ello los daños, este será condenado, además de pagar la reparación del daño, a una pena privativa de libertad, la cual podrá ser substituida por una multa o bien por las figuras jurídicas que la propia ley concede en estos casos, tales como son el trabajo en favor de la comunidad y la suspensión condicional de la ejecución de la pena, pero poder obtener cualquiera de ellos tendrá que dar cumplimiento al pago de la reparación del daño, que es el fin que se busca, el resarcimiento de los daños ocasionados.

Todo lo anterior sería posible solo si se reforma la ley vigente en el Estado de Baja California, de la forma en que lo veremos más adelante.

4.3. PROPUESTA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 75 DEL CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

En la legislación actual, como ya se a citado, no se les impone pena privativa de libertad, a quienes cometen el delito de daños por culpa y con motivo del transito de vehículos, ya que no esta contemplado en el artículo 75 del Código Penal Vigente para el Estado de Baja California, que a la letra dice:

ARTÍCULO 75.- Punibilidad de los delitos culposos.- Los delitos culposos serán sancionados con prisión de tres días a cinco años, multa hasta de trescientos días y suspensión hasta por cinco años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Cuando a consecuencia de la conducta culposa del personal de empresas de transporte de pasajeros o de carga, de servicio público o concedido por autorización, permiso o licencia de las autoridades competentes se cause homicidio, la sanción será de dos a ocho años de prisión, multa hasta de trescientos días, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de igual naturaleza. Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cometa homicidio y el responsable conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias que impidan o perturben su adecuada conducción, se le impondrá de tres a ocho años de prisión y multa hasta de quinientos días. Cuando el delito culposo sea cometido con motivo del tránsito de vehículos se podrá imponer como pena, a juicio del Juez, la suspensión hasta por cinco años o privación definitiva del derecho a obtener licencia para manejar vehículos de motor.

Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cause únicamente daño en propiedad ajena, se sancionará hasta con cuarenta días multa.

La calificación de la gravedad de la imprudencia queda al prudente arbitrio del Juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 69 y las especiales siguientes:

I.- La mayor o menor facilidad de preveer y evitar el daño que resulto;

II.- Si para ello bastaban una reflexión o atención ordinaria y conocimientos comunes en algún arte o ciencia;

III.- Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes;

IV.- Si tuvo tiempo para obrar con reflexión y cuidado necesarios; y

V.- El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico; tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas de transporte, y en general por conductores de vehículos.

No se impondrá pena alguna a quien por culpa en el manejo de vehículos de motor ocasione lesiones, homicidio o ambos, en agravio de su cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos, concubino o concubina, adoptante o adoptado.

Derivado de este artículo en el cual, al no contemplar una pena privativa de libertad, solo una multa de hasta cuarenta días, genera como ya lo analizamos una serie de problemáticas en todo el estado, tales como pérdidas materiales, de tiempo y lo que es aún peor, reafirmar la falta de protección de nuestras leyes hacia las víctimas de un delito y máxime de esta naturaleza; es por lo cual nuestra propuesta, es el reformar el artículo antes mencionado, en su párrafo segundo para quedar como sigue:

ARTÍCULO 75.- Punibilidad de los delitos culposos.- Los delitos culposos serán sancionados con prisión de tres días a cinco años, multa hasta de trescientos días y suspensión hasta por cinco años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Cuando a consecuencia de la conducta culposa del personal de empresas de transporte de pasajeros o

de carga, de servicio público o concedido por autorización, permiso o licencia de las autoridades competentes se cause homicidio, la sanción será de dos a ocho años de prisión, multa hasta de trescientos días, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de igual naturaleza. Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cometa homicidio y el responsable conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias que impidan o perturben su adecuada conducción, se le impondrá de tres a ocho años de prisión y multa hasta de quinientos días. Cuando el delito culposo sea cometido con motivo del tránsito de vehículos se podrá imponer como pena, a juicio del Juez, la suspensión hasta por cinco años o privación definitiva del derecho a obtener licencia para manejar vehículos de motor.

Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cause únicamente daño en propiedad ajena, se sancionará con pena de prisión de 3 días a 2 años, y multa de hasta de doscientos días.

La calificación de la gravedad de la imprudencia queda al prudente arbitrio del Juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 69 y las especiales siguientes:

I.- La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resulto;

II.- Si para ello bastaban una reflexión o atención ordinaria y conocimientos comunes en algún arte o ciencia;

III.- Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes;

IV.- Si tuvo tiempo para obrar con reflexión y cuidado necesarios; y

V.- El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico; tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas de transporte, y en general por conductores de vehículos.

No se impondrá pena alguna a quien por culpa en el manejo de vehículos de motor ocasione lesiones, homicidio o ambos, en agravio de su cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos, concubino o concubina, adoptante o adoptado.

El beneficio que se busca con esta reforma es, que el bien jurídico tutelado, quede debidamente salvaguardado, obligando a que el sujeto activo, se vea exigido a pagar los daños ocasionados, ó por lo menos a garantizar su libertad bajo caución, la reparación del daño y las posibles sanciones pecuniarias, para poder obtener su libertad, con esta garantía, la cual podrá ser otorgada en cualquiera de las modalidades que la ley señala, se le da una certeza al ofendido de que sus daños serán resarcidos, ya que estarán garantizados dentro de la averiguación previa o proceso penal, por lo que en caso de que el responsable se evada de la justicia, se tendrá esa garantía para hacerla efectiva y cubrir la reparación del daño, además de que al responsable se le hará efectiva también la garantía que deposito para obtener su libertad, esta garantía se hace efectiva a favor del estado, además de que se le girará la respectiva orden de aprehensión”.

De esta forma se busca proteger a la víctima y en general a la sociedad, logrando con ello una prevención del delito, ya que al saber que existe una pena privativa de libertad por el delito de daños por tránsito de vehículos, los mismos conductores tratarán de evitar este tipo de hechos ó lo tratarán de prever contratando seguros de responsabilidad civil a sus unidades, los cuales respondan por ellos en caso de accidente.

Cabe resaltar que en el vecino país de los Estados Unidos, es obligatorio que los vehículos tengan contratado seguro de responsabilidad civil, ya que sin el son acreedores a una multa de \$600.00 dólares, se señala lo anterior para comentar un fenómeno que se presenta en esta frontera, el cual es el siguiente: que debido a su gran afluencia tanto de entrada de extranjeros como la salida de compatriotas a la Unión Americana, ya sea a trabajar (la gran mayoría), de paseo o a visitar a un familiar, sí aseguran su automóvil, respetan límites de velocidad y hasta ceden el paso a los peatones, lo que casi parece inexplicable, por que ese mismo conductor en territorio nacional, no tiene asegurado su auto, maneja a exceso de velocidad y no respeta a los peatones, ¿qué es lo que pasa?, ¿a que se debe ese comportamiento?, ¿por qué en su propio país no hace lo mismo?, las respuestas son muy sencillas, en Estados Unidos, una infracción por exceso de velocidad cuesta \$650.00 y \$850.00 si es reincidente, además de ser citado a la corte, a tomar un curso de manejo y trabajo a favor de la comunidad, así mismo si comente daños o lesiones y no cuenta con seguro es acreedor a la infracción de \$600.00, y detención tanto del conductor como de su vehículo, procedimientos que son ineludibles, ya que la policía de los Estados Unidos, es prácticamente incorruptible en esta materia de tránsito terrestre, por lo cual además de crear normas nuevas y más rígidas en contra de la delincuencia, debemos de acabar con la corrupción que tanto aqueja a nuestro país y lo ha colocado como uno de los 5 países a nivel mundial con mayor índice de corrupción.

Pongamos nuestro granito de arena, para tener un mejor México respetando la ley, a nuestros semejantes y haciéndonos responsables de nuestros actos.

CONCLUSIONES

PRIMERA: La creciente ola automotriz, y el atraso legislativo en la materia, han generado graves problemas dentro de la sociedad, la cual reciente estas omisiones, y se sufre un menoscabo en el patrimonio de los ofendidos el cual en su gran mayoría no es resarcido, ocasionando con esto pérdidas millonarias.

SEGUNDA: Se señalo claramente en el capitulo de antecedentes que no existían normas que regularan de forma eficaz el delito de daño en propiedad ajena por transito de vehículos en el estado de Baja California.

TERCERA: La falta de pena privativa de libertad en una norma jurídica, solo la hace parecer un adorno dentro de un Código Penal, ya que le falta un elemento, la coercibilidad.

CUARTA: Quedo claro que el hecho de transito terrestre es un delito culposo, por no tener la voluntad de ocasionar el delito de daño en propiedad ajena, pero están generando mas perdidas por los daños que ocasionan que muchos de los delitos intencionales.

QUINTA: El bajo costo de los vehículos en las fronteras del norte de nuestro país genera la falta de interés por parte de los dueños de estos, ya que

prefieren perder un auto a pagar los daños ocasionados a un tercero, esto debido ha que la mayoría de la veces cuesta más el daño ocasionado que el propio vehículo.

SEXTA: El creciente parque vehicular en el Estado de Baja California, exige una reforma jurídica urgente, esta evitará que el poseer un vehículo automotor, no sea como tener un arma, sino sea el tener una bien para satisfacer las necesidades de transportación, de forma cómoda y rápida, fines para los cuales fue creado el automóvil, con sus respectivos derechos y obligaciones.

SÉPTIMA: Se comprobó que es insuficiente el vehículo del responsable como garantía de la reparación del daño, ya que es muy barato y fácil de adquirir otro auto en el Estado de Baja California, por lo cual se propuso la pena privativa de libertad para que de esta forma también se tenga que garantizar con una caución por la libertad del responsable.

OCTAVA: Se demostró que si no se regulariza la entrada de los vehículos fronterizos a nuestro país en las zonas de frontera, esto genera un total descontrol tanto del parque vehicular, como de los dueños de los vehículos, ya que no se pueden ubicar con facilidad a los mismos, para que se hagan cargo de los daños que ocasionan, además de que la mayoría de estos autos son desechos de los Estados Unidos.

NOVENA: Se demostró que es necesaria una reforma al artículo 75 del Código Penal para el Estado de Baja California, ya que de esta manera se garantiza la reparación del daño a la parte ofendida, al contener este artículo reformado una pena privativa de libertad.

DECIMA: Se apunto claramente que una caución por libertad garantiza de forma más certera el daño ocasionado y de igual forma la sustracción de la justicia.

DECIMA PRIMERA: La corrupción, es un mal que nos aqueja a todos y no nos permite avanzar, ya que son los mismos policías de transito, los cuales generan o incitan a los responsables de un hecho de tránsito a darse a la fuga o a darles salidas fáciles a los responsables, tales como: no se preocupe, usted deje perder su vehículo y cómprese otro o con una dadiva le cambio el parte de accidente y lo pongo a su favor, supuestos que a todas luces dañan a los verdaderos ofendidos, por lo cual hay que denunciar a este tipo de funcionarios públicos, para que no sigan acrecentando la corrupción en nuestro país.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- LOPEZ BETANCOURT, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho Penal**, DÉCIMA Ed., Ed. Porrúa, México, 2002.
- 2.- FLORES CERVANTES, Cutberto, **Los accidentes de Tránsito**, SÉPTIMA Ed., Ed. Porrúa, México, 2001.
- 3.- GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho**, QUINCUAGÉSIMA PRIMERA Ed., Ed. Porrúa, México, 2000.
- 4.- VARGAS MENCHACA, José Manuel, **Manual para la Elaboración de Tesis Profesionales**, Ed. México, 1993.
- 5.- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio, **Metodología de la Investigación**, SEGUNDA Ed., Ed. MacGraw-Hill, México.
- 6.- MUÑOZ CONDE Francisco, **Introducción al Derecho Penal**, Ed. Montevideo-Buenos Aires, Argentina, 2001.
- 7.- DAMIANOVICH DE CERREDO, Laura T. A., **Delitos contra la Propiedad**, TERCERA Ed., Ed. Universidad, Argentina, 2000.

8.- ORELLANA WIARCO, Octavio Alberto, **Teoría del Delito**, NOVENA Ed., Ed. Porrúa, México, 2000.

9.- GALLART Y VALENCIA, Tomas, **Delitos de Transito**, Ed. PAC, México, 1988.

10.- DAZA GOMEZ, Carlos, **Teoría General el Delito**, Ed. Cárdenas, México, 2000.

11.- REYNOSO DÁVILA, Roberto, **Teoría General del Delito**, TERCERA Ed., Ed. Porrúa, México, 1998.

12.- FERNÁNDEZ CARRASQUILLA, Juan, **Derecho Penal Fundamental**, SEGUNDA Ed, Ed. Temis, Colombia, 1989.

13.- CREUS, Carlos, **Reparación del Daño Producido por el Delito**, Ed. Rubinzal-Culzoni, Argentina, 1995.

14.- REYNOSO DAVILA, Roberto, **Delitos Patrimoniales**, Ed. Porrúa, México 1999.

15.-FONT MEZQUITA, José y Juan Dols Ruiz **Tratado sobre Automóvil**, Ed. Alfa Omega, España 2000, 230 pp.

16.-MARTINEZ ALMAGUER, Juana Maria Del Rosario, **Delitos provocados por accidentes de transito**, Editorial Universidad Autónoma de Nuevo León y el Instituto de Investigaciones Criminológicas, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, 2003

17.-ORELLANA WIARCO, Octavio Alberto, **Teoría del Delito Sistemas Causalita y Finalista**, Editorial Porrúa, México, tercera edición, 1996

18.- **Código Penal Federal Y Territorio De Baja California Y Para Toda La Republica**, México, Imprenta del Gobierno en palacio, 1871

19.- **LA REFORMA PENAL MEXICANA**, Proyecto de 1949, México, Editorial Ruta, 1951

20.- JOSE ALMARAZ, **Código Penal Federal 15 de Diciembre de 1929**, México, 1929

21.- LIC. ALFONSO TEJA ZABRE, **Código Penal Federal y Territorios Federales**, México, Editorial Botas, sexta edición, 1954

22.- IRURETA, Víctor A., **Accidentología vial y pericia, reconstrucción y análisis de accidentes**, Buenos Aires, Editorial La Roca, 1996

LEGISLACIONES

- 1.- Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos
- 2.- Constitución Local para el Estado Libre y Soberano del Estado de Baja California.
- 3.- Código Penal Federal
- 4.- Código Penal para el Distrito Federal
- 5.- Código Penal para el Estado de Baja California
- 6.- Código de Procedimientos Penales para el Estado de Baja California