



301809
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

ESCUELA DE DERECHO
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
Universidad Nacional Autónoma de México

86
200

Análisis del Delito Patrimonial
cometido con motivo del tránsito de
vehículos de acuerdo con el Código
Penal para el Estado de México.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

NESTOR VARGAS ALVARADO

PRIMER REVISOR:

LIC. ARTURO BASAÑEZ LIMA

SEGUNDO REVISOR:

LIC. LUIS ZAMORA CONTRERAS

MEXICO, D. F.,

1992.



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE.

	PAG.
INTRODUCCION	
CAPITULO PRIMERO. GENERALIDADES.	1
1. RESEÑA HISTORICA	1
2. PLANTAMIENTO DEL PROBLEMA	13
CAPITULO SEGUNDO. CLASIFICACION DE LOS DELITOS COMETIDOS CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.	17
1. CLASIFICACION DOCTRINAL	18
2. UBICACION DE LOS DELITOS POR TRANSITO DE VEHICULOS - EN EL ESTADO DE MEXICO.	27
CAPITULO TERCERO. ANALISIS DE LOS DELITOS PATRIMONIALES COME- TIDOS COMUNMENTE POR TRANSITO DE VEHICULOS EN EL ESTADO DE MEXICO.	35
1. TIPICIDAD.	37
2. ANTIJURIDICIDAD.	44
3. CULPABILIDAD.	46
4. PUNIBILIDAD.	54
CAPITULO CUARTO. FORMAS DE APARICION DEL ILICITO.	63
1. TENTATIVA.	64
2. CONCURSO.	69
3. PARTICIPACION.	72
CAPITULO QUINTO. PROCEDIMIENTO PENAL EN EL ESTADO DE MEXICO -- RESPECTO A LOS DELITOS PATRIMONIALES COMETIDOS POR TRAN- SITODE VEHICULOS.	78
1. AVERIGUACION PREVIA.	80
2. PROCESO.	86
3. APELACION.	89

CAPITULO SEXTO. LA REPARACION DEL DAÑO.	91
CONCLUSIONES.	100
BIBLIOGRAFIA.	109
LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA.	110

INTRODUCCION.

Uno de los mayores problemas que se presentan en toda sociedad moderna es el delito cometido por tránsito de vehículos, miles de personas mueren diariamente en los llamados accidentes de tránsito y son miles de millones de pesos los que se pierden a causa de este tipo de percances.

El Estado de México ha desarrollado un problema paralelo a la ciudad de México en lo referente al tránsito de vehículos, ya que al englobar a ésta, se ha contaminado con su problemática; sin embargo es de llamar la atención que en el aspecto jurídico sigue presentando diferencias notorias no solamente en la materia penal sustantiva, sino también en la adjetiva.

Por lo mencionado anteriormente y debido a que mi desarrollo como pasante de derecho he ejercido mis labores tanto en el -- Distrito Federal como en el Estado de México, me he motivado para realizar este estudio sobre la forma en que dicha entidad federativa aborda y trata el problema del delito cometido por tránsito de vehículos; pero ya que los aspectos que esta cuestión abarca, son múltiples y variados, solamente me avoco a estudiar los delitos patrimoniales.

Es común que se menosprecie el incidente vehicular cuando no hay delitos contra la vida y la integridad corporal, pero si reflexionamos sobre las lesiones al patrimonio de las personas que se genera de los delitos llamados imprudenciales por tránsito de vehículos, llegaremos necesariamente a la conclusión que es necesario un análisis concienzudo que permita proteger y garantizar al -

sujeto pasivo de este delito, así como responsabilizar y concientizar a los conductores de vehículos de motor sobre la gravedad de una conducta que no tiene por qué ser considerada siempre como imprudencial.

CAPITULO PRIMERO.

GENERALIDADES.

- 1. RESEÑA HISTORICA.**
- 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

I. GENERALIDADES.

1. RESEÑA HISTORICA.

Hasta antes del siglo XVIII, el hombre solamente contó con su energía y la de los animales domésticos para transportarse por tierra. No viajaba a mayor velocidad que la de un buen caballo, lo cual hace comprensible la revolución que ocurrió cuando se pudo utilizar el vapor. Pero a principios del siglo XIX se crearon carruajes de vapor, capaces para 18 viajeros, que avanzaban más velozmente que los caballos.

Alrededor de 1821, el inventor Griffith puso en servicio un autobús de vapor (1) y cuatro años más tarde, en 1825, prosperó la idea de usar trenes sobre rieles; pero fue hasta 1890, cuando inventores franceses, alemanes e ingleses idearon motores que consumían combustibles líquidos y gaseosos. Hacia 1895, los alemanes Gottlieb Daimler y Karl Benz fabricaron coches movidos por motores de petróleo; en tanto que el estadounidense Charles Duryea construyó en 1893 el primer automóvil de América. Poco después aparecieron muchos otros, varios de ellos muy endebles y usaban ruedas semejantes a las de bicicleta (2).

Parecía que todo empezaba a ir bien en cuanto

1. TESOROS DEL SABER. Los transportes. Ed. Cumbre. México, 1986. P.111.
2. ENCICLOPEDIA JUVENIL GROLIER. T. 1. Ed. Cumbre. México, 1978. P. 90.

al transporte terrestre se refería; pero más tardó en aparecer el automóvil que en ocurrir los primeros accidentes y - la práctica del automovilismo cobrara sus primeras víctimas en la historia, por lo cual en Inglaterra en 1865 se promulgó una ley que se llamaba "Locomotive Act", en virtud de la cual todo vehículo debía ir precedido de un hombre a pie, - quien debía llevar una bandera y no debía superar los tres kilómetros por hora de velocidad dentro de la ciudad (3).

Esta ley estuvo en vigor hasta 1896 y sólo -- fue derogada cuando el automovilismo ya había arraigado en la Europa continental y por ello Inglaterra se encontró así con un retraso por lo menos de diez años (4).

En los primeros años del presente siglo había muy pocos automóviles y por todas partes, la gente se impresionaba profundamente cuando pasaba alguno de esos aparatos que avanzaban por los caminos a la velocidad de treinta kilómetros por hora. Durante muchos años, nadie pareció comprender que aquellos coches sin caballos estaban destinados a convertirse en algo más que una simple diversión, pues tales vehículos eran fabricados individualmente y tenían piezas únicas que si sufrían alguna descompostura, era prácticamente imposible de reparar.

Fue así que gracias a Henry Ford ideó la posi

bilidad de fabricar en serie a los automóviles, con lo que el costo de los mismos podría abatirse y bajar los precios de venta al público, con lo cual dejaría de ser un artículo de lujo y el mercado crecería enormemente, así como también las ganancias (5).

Después de arduos trabajos, en 1908 Ford diseñó y lanzó al mercado el famoso Ford modelo T, cinco años después pudo llegar a venderlo en quinientos dólares y ponerlo al alcance de las mayorías; creciendo sucesivamente la fabricación de unidades, la industria automovilística norteamericana quedó firmemente establecida para la década de 1920, alcanzando millonarias cifras (6).

A partir de esos momentos el auge del automóvil ha tomado por sorpresa a una sociedad que no estaba preparada para ellos. La estructura de las ciudades no estaba pensada para este nuevo fenómeno y los problemas que surgieron en virtud de la motorización del transporte, fueron aumentando. En los barrios antiguos, la circulación se volvió algo verdaderamente caótico en las ciudades europeas y los barrios nuevos, donde las calles también son nuevas fueron rebasados por las exigencias del tráfico. Los vehículos circulan sucediéndose sin interrupción durante las llamadas "horas pico" y en ocasiones el más mínimo incidente degenera en un embotellamiento tras el cual el au-

5. PROMEXA. Enciclopedia Biográfica Universal. Vol. 11. México, 1982.

P. 80.

6. Ibidem.

tomovilista queda atrapado con la consiguiente carga de --
neurosis y angustia.

Las administraciones urbanas lo intentan todo sin la obtención de los resultados deseados: Dirección única de circulación, prohibición de estacionar, zonas en las cuales durante un horario determinado no se puede transitar, zonas verdes, tangenciales, arterias transversales, vías alternas, vías preferentes, carreteras de circulación y todo esto, junto con la señalización tendiente a regular el tráfico, pero sin la obtención de los resultados deseados.

Estas y otras calamidades como resultado del fenómeno de automatización, consistente en la completa tecnificación del proceso de trabajo con el supuesto fin de eliminar toda tarea manual sustituyéndola por máquinas, de modo que dicho proceso ha cubierto una buena parte de la actividad humana, mecanizando ésta desde su inicio hasta su consumación (7).

Pero uno de los más serios problemas deriva del hecho poco analizado por los sociólogos, politólogos y juristas, el hecho de que el automóvil es el arma mortífera que caracteriza al siglo XX; el célebre pensador italiano, Giovanni Papini, arroja a mediados de siglo el dato de que más personas han muerto por el uso del automóvil que --
por las explosiones atómicas de Hiroshima y Nagasaki (8),

7. PLANETA- AGOSTINI. Diccionario UNESCO de Ciencias Sociales. Vol. I Barcelona, 1987. P. 225.

8. PAPPINI, Giovanni. Gog, en Obras. Ed. Aguilar. Madrid, 1971.

sin embargo, lo anteriormente asentado no hace que se haya com batido de manera efectiva el elevado índice delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos.

En la ciudad de México, la impunidad con que -- los automovilistas conducen sus unidades raya en lo incivili- zado y contrario a las pautas de convivencia socialmente acep- tadas, a ciencia y paciencia de las autoridades, que cada vez hacen más benévolas las sanciones para los conductores, sin - mediar consideración alguna sobre las particularidades de ca- da caso, situación que por su vecindad se ha proyectado sobre el Estado de México, principalmente en el área conurbada.

El problema no es reciente, ya el célebre pena- lista Carlos Franco Sodi revela la sombría situación que al - respecto se cierne:

" Los choferes atropellan, los choferes lesio-- nan, los choferes matan en un año más personas que el tifo o la meningitis cerebro espinal, pero eso, según parece, nada - importa, pues hoy como ayer, continúan siendo los amos de es- ta ciudad y dueños indiscutibles de la existencia de los mise- rables peatones que pueden afirmar, parodiando un refrán cong- cido: 'que peatón vive mientras el chofer quiere'.

"El conductor de un camión o de un automóvil, mo- lesto por el atrevimiento de un ciudadano que cruzó la calle cuando él venía, echa materialmente su vehículo sobre el osa-

do, castiga la insolencia, haciendo que su cuerpo ruede san--
grando sobre el asfalto y después con una multa o con una cor-
ta fianza en el peor de los casos, recobra su libertad y es -
facultado por las autoridades para que continúe manejando y -
atropellando gentes, sin que llegue el día venturoso para la
sociedad y para la justicia en que se cancele su licencia, va
ya a dar a la cárcel durante algún tiempo y se le obligue, --
además a indemnizar a sus víctimas.

"No hablo de memoria. Una seria investigación -
podría comprobar que buen número de choferes han sido deteni-
dos, tres o más veces, como autores de homicidio o lesiones y
que otras tantas, con facilidad asombrosa, han recuperado su
libertad, sin que alguien, por lo menos, se preocupe por impe-
dir que sigan manejando.

" El hecho es alarmante y grave, más grave de -
lo que a primera vista parece, pues entraña no solo el perma-
nente peligro de morir en manos de un salvaje, en cualquier -
momento y en una ciudad que presume de civilizada, sino ade-
más supone la existencia, en la sociedad, de un grupo de indi-
viduos para quienes nada importa la vida humana y para quie--
nes la autoridad y la ley, los tribunales y las prisiones sa-
len sobrando.

"Estudiar las causas de situación semejante y -
proponer remedios, es lo que deseo realizar en éste y otros -

artículos; pero antes y con el propósito de justificar mi empeño, llevaré al lector al campo siempre lleno de sorpresas que nos brinda la estadística.

"Las cifras que voy a dar son oficiales, pues -- las tomé de la última e interesantísima Memoria publicada por el Departamento Central, lo que en otras palabras significa -- que si acaso dudamos de su exactitud, la duda versará sobre -- cuántos muertos, cuántos lesionados, cuántas víctimas más ignoramos, pues a todos nos consta que son numerosos los casos de atropellamiento que no llegan a ser conocidos por las autoridades, en la forma necesaria y correcta exigidas por la ley y por la honestidad.

"He aquí, sin comentario, lo que dicen y enseñan los números: El año de mil novecientos treinta y nueve se registraron en el Distrito Federal, 1419 atropellamientos; -- 1546 el año siguiente, 1804 durante novecientoscuarenta y uno, 1614 en cuarenta y dos y 884 en el primer semestre de cuarenta y tres. En total, como al principio, digo, siete mil doscientos sesenta y siete atropellamientos se consumaron en cuatro años y medio por los intocables señores automovilistas.

"El gusto clasificador de quienes a la estadística se dedican nos permite, por otra parte, formar los siguientes interesantísimos cuadros.

"LESIONADOS.

" Año de 1939 - Por automóvil	1024
"Por camión	896
"Año de 1940 - Por automóvil	1068
"Por camión	1040
"Año de 1941 - Por automóvil	1414
"Por camión	1193
"Año de 1942 - Por automóvil	1128
"Por camión	1100
"Año de 1943 - Por automóvil	565
"Por camión	596

"En total diez mil veinticuatro personas, entre hombres y mujeres, niños y ancianos, han sido lesionados en los últimos tiempos, aquí, en nuestra civilizada metrópoli, por los no menos civilizados reyes del volante.

"MUERTOS.

"Año de 1939 - Por automóvil	63
"Por camión	131
"Año de 1940 - Por automóvil	47
"Por camión	115
"Año de 1941 - Por automóvil	63
"Por camión	104
"Año de 1942 - Por automóvil	58
"Por camión	87
"Año de 1943 - Por automóvil	17
"Por camión	37

"Lo que arroja una suma igual a setecientos -- veintidós vidas humanas ofrendadas por los modernos sacerdo-- tes de un sanguinario culto a su sanguinaria deidad: La máqui na.

"En fin, para concluir y con el sólo propósito de patentizar el extremo que alcanza como ser mortífero nues-- tro nuevo enemigo, el chofer, he aquí estos datos elocuentes: Mientras en cuatro años y medio automovilistas y camioneros -- asesinaron a las setecientas veintidós personas que registró la estadística, en el mismo número de años sólo doscientas se-- senta y una mató el tifo, únicamente ciento sesenta y tres pe-- recieron víctimas de la temible paratifoidea, sólo a cincuen-- ta y una quitó la viruela su existencia y a cincuenta y nueve la tremenda, la mortal, la temible meningitis.

"¿Quién es capaz de dudar ahora de lo mortífero que resulta el 'chafirete'? ¿Quién se atreve a negar, en es-- tas condiciones, la necesidad de una pública y tenaz campaña que persiga su castigo ejemplar, su represión enérgica? Sincera-- mente creo que es necesario atacar el mal colectivo que me ocupa y estoy dispuesto a hacerlo, como mejor pueda, aún cuan-- do a decir verdad, no abrigo grandes esperanzas acerca del -- éxito que pueda conseguirse (9).

Resulta de sumo interés el ensayo que sobre el

9. FRANCO SODI, Carlos. "Choferes Delincuentes" en Don Juan Delincuente y Otros Ensayos. Ed. Botas. México, 1951. P.p. 118 a 121.

tema que nos ocupa, elabora el célebre jurista mexicano, sobre todo cuando las cifras señaladas corresponden a una época en que la población apenas rebasaba el millón y medio de habitantes, pues en 1940, la capital del país apenas alcanza el millón quinientos sesenta mil habitantes, en tanto que para 1950 ha llegado a un millón ochocientos setenta y dos mil (10), cifra ínfima en comparación con los quince millones que reporta el censo de 1980 y el actual, del que no se pueden obtener cifras exactas, ya que la ciudad ha alcanzado desde hace varios años una parte importante del territorio del Estado de México, cuyo código nos ocupa; sin embargo el dato del censo de 1980 ya refleja un síntoma revelador: "De la población total del Estado de México, que registra un crecimiento del 7% anual, el 64.5% radica en el Valle, donde 5 millones de habitantes proliferan a un promedio anual del 10.5%. Solo Ecatepec tiene un millón de habitantes, con un crecimiento anual del 10%; Ecatepec y Netzahualcóyotl suman 3 millones, y en los otros municipios se establecen los dos restantes. Para resumir la situación, diremos que el Distrito Federal, con una extensión de 560 kilómetros cuadrados, por su natalidad crece a un tres por ciento y con sus emigrantes a un 3.8% anual, todo el Valle al 5%, y, siguiendo las curvas demográficas, el año 2000 la ciudad fatalmente tendrá 32 millones de habitantes (11).

10. BENITEZ, Fernando. Historia de la Ciudad de México. Salvat. 1984. Vol. 9. Barcelona, 1984. P. 12.

11. *Ibidem*.

El conocido escritor, Fernando Benítez, con su peculiar estilo nos habla del imperio despótico del automóvil con las siguientes palabras:

"Casi todo lo que hace el capitalino (incluyendo al mexiquense conurbado) lo hace en automóvil. Las mujeres que dan luz son llevadas en auto al hospital, y en auto son conducidos los muertos a las agencias funerarias y a los cementerios. En autos van los niños pudientes a las escuelas, - en autos van a su trabajo empresarios y empleados, en autos - salen de visitas, de compras y de vacaciones. Hay millares de gentes para quienes el auto es su única riqueza, su orgullo y su medio de locomoción. El amontonamiento de Balbuena es un hecho. Cien automóviles grandes en un tramo cualquiera de las calles o de las vías rápidas ocupan un enorme espacio y conducen...a cien personas.

"Las universidades, los politécnicos, los enormes condominios, los rascacielos, las escuelas y hospitales - reúnen millares de automóviles. Ya en 1970 el tránsito era -- una pesadilla en la que imperaba la ley de la selva. Un auto construido para correr a 200 kilómetros por hora debía desplazarse a vuelta de rueda o quedarse atascado en embotellamientos colosales.

"La furia anuló la tan encarecida cortesía del mexicano. El 'pase usted primero', el 'no, de ninguna manera, usted primero', dio lugar a la ira, a la injuria, a la mirada asesina, a la riña salvaje, al 'yo primero'. Semáforos y

policías fueron rebasados, el auto avanzaba de cualquier modo, sólo para formar un nudo, un nuevo atascamiento y nuevas descargas de adrenalina. Las calles se convirtieron en estacionamientos y se llegó a la anarquía total. La verdad del embotellamiento bendijo el retraso o justificó la ausencia.

"Los anuncios reiterados del radio, de la televisión, de la prensa ofrecen cada año modelos mejorados de coches, que hacen posible la libertad o la felicidad, y anualmente entran millares de autos nuevos, aumentando el confinamiento y la esclavitud. En 1977, un Metro diseñado para transportar 800 mil personas transportaba medio millón más; las colas ante las paradas de autobuses eran inmensas. Estábamos en el colapso total.

"En 1978, se concibió también una nueva estructura, a fin de obtener fluidez y combatir la parálisis progre-siva. Se trazó una retícula de 34 ejes viales con una exten-sión de 540 kilómetros, lo que significaba el destripamiento de la ciudad. Nadie se percató entonces que era el principio de un vasto plan de tránsito y se levantó un huracán de pro-testas. La cólera reprimida de millones de capitalinos esta-lló con violencia. En plena tempestad se anunció que umenta-ría 40 kilómetros de metro, lo que haría un total de 80 (12).

Lo cierto es que a pesar de los esfuerzos del es-critor oficialista por salvar la responsabilidad del gobier-

no respecto al caos que vive la ciudad respecto del tráfico, no solamente ha sido incapaz de someter al orden el problema, sino que se ha extendido hasta la zona conurbada al Estado de México; baste recorrer los accesos a la ciudad de México por las vías de comunicación con los municipios de Tlalnepantla, Ecatepec, Ciudad Nezahualcōyotl, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli y el reciente crecimiento de Chalco.

Avenidas como lo son la Calzada Ignacio Zaragoza, Insurgentes Norte, Anillo Periférico y Avenida Central, son tan solo un ejemplo de la multitud de problemas que se -- han desarrollado, respecto del tránsito de vehículos en la ciudad de México.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En la actualidad el problema genérico estudiado en nuestro inciso anterior incide respecto del derecho mediante criterios más bien políticos que jurídicos. El problema de la criminalidad ha aumentado enormemente en el Estado de México, en gran parte por la contaminación sufrida del Distrito Federal. Los choferes de vehículos de motor de transporte público hacen gala de indecencia y malos modales; la fama de -- los transportes que popularmente se les ha dado el nombre de "chimecos" es de triste recuerdo para muchos ciudadanos que -- han perdido a algún familiar bajo las ruedas de esos conducto

res irresponsables, que abusando del poder de los sindicatos que los protegen, la corrupción e indiferencia policiaca, han implantado el terror por las avenidas en que circulan.

Por otra parte, es de llamar la atención que -- los datos respecto de los delitos cometidos por tránsito de vehículos en el Estado de México no se dan a conocer, lo cual nos deja en estado de ignorancia respecto de la magnitud del problema que nos ocupa.

Así las cosas nos es imposible saber qué medidas son las adecuadas para combatir efectivamente los crímenes cometidos por los conductores de vehículos, pues la política del legislador, tanto del Estado de México como del Distrito Federal, es la de evitar que los conductores delincuentes sean privados de su libertad.

Asimismo es necesario aclarar que en ningún momento el que escribe se opone a que sean aplicados beneficios de libertad a quienes por un mero accidente o por mera imprudencia han cometido un delito derivado del tránsito de vehículos; pero es necesidad del legislador establecer una auténtica diferenciación que impida que multirreincidentes del volante se vean libres de sanción y, peor aun, que puedan casi instantáneamente volver a conducir sus unidades sin sufrir cuando menos la sanción de pagar la reparación de los daños causados que derivan de su conducta.

El problema no es únicamente nacional, sino que es general en todas las grandes capitales, en tan gran medida que los llamados accidentes de tránsito se han convertido en un gran problema de salud pública. A este respecto, la Organización Mundial de la Salud, en su informe rendido en 1970, expresó que "la epidemia de accidentes de tránsito alcanza caracteres de catástrofe y seguirá creciendo ya que los intentos para contenerla han resultado un fracaso" (13).

Es por lo anteriormente citado que el presente trabajo pretende objetivar los resultados de la investigación y escasa práctica profesional adquirida por quien lo elabora, pretendiendo establecer que la política oficial, consistente en "perdonar" prácticamente cualquier conducta delictuosa derivada del tránsito de vehículos, ha resultado contraproducente, pues verdaderos delincuentes utilizan al automóvil como arma mortífera, ya que la impunidad que los cobija los incita a la comisión de este tipo de delitos.

Creemos que si bien es cierto que debe continuarse una política de benevolencia para los conductores que ocasionalmente se han visto envueltos en un problema penal derivado del tránsito de vehículos, no debe extenderse este beneficio a los conductores que continuamente cometen delitos de tránsito, sobre los cuales el control que se tiene es muy escaso y deficiente. Además de que el propio sistema y crite-

rio de legisladores y juzgadores se dirige a no sancionar este tipo de conductas, sin distinguir los diferentes casos y - condiciones que pueden presentarse en la práctica.

Cuando las disposiciones aplicadas para enfren- tar ciertos problemas de criminogénesis resultan inadecuadas debido al doblegamiento de funcionarios o empleados del sistema judicial al poder institucional, en ocasiones, este doble- gamiento trae como consecuencia que la criminalidad se condi- cione por el propio sistema penal y será considerada como ele mento propio de éste (13), lo que en otras palabras significa que el mismo sistema sociopolítico y jurídico genera la delinu cuencia que pretende combatir (14).

13. LOPEZ REY, Manuel. Criminología Vol. II. Aguilar. Madrid, 1978. P. 61.

14. Cfr. *Ibidem*.

CAPITULO SEGUNDO.

CLASIFICACION DE LOS DELITOS COMETIDOS

CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

- 1. CLASIFICACION DOCTRINAL.**
- 2. UBICACION DE LOS DELITOS POR TRANSITO
DE VEHICULOS EN EL ESTADO DE MEXICO.**

II. CLASIFICACION DE LOS DELITOS COMETIDOS CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS.

1. CLASIFICACION DOCTRINAL.

Siguiendo una clasificación general doctrinal, los delitos pueden clasificarse de diferentes maneras, como son las que a continuación se proponen.

A) En cuanto a la forma de conducta del agente.

De conformidad con este criterio los delitos pueden ser de acción y de omisión; los primeros se cometen mediante un comportamiento positivo, en ellos se viola una ley prohibitiva. Eusebio Gómez afirma que son aquellos en los cuales las condiciones de donde deriva su resultado, reconocen como causa determinante un hecho positivo del sujeto. En los delitos de omisión el objeto prohibido es una abstención del agente, consisten en la no ejecución de algo ordenado por la ley. Para el mismo Eusebio Gómez, en los delitos de omisión, las condiciones de que deriva su resultado, reconocen, como causa determinante, la falta de observancia por parte del sujeto, de un precepto obligatorio. Debe agregarse que los delitos de omisión violan una ley dispositiva, en tanto que los de acción infringen una prohibitiva (1).

1. Cfr. CASTELLANOS, Fernando Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1987. Pp. 135 y 136.

Los delitos de omisión suelen dividirse en delitos de simple omisión y de comisión por omisión, también -- llamados delitos de omisión impropia. Los delitos de simple omisión, consisten en la falta de una actividad jurídicamente ordenada, con independencia del resultado material que produzcan, en tanto que los delitos de comisión por omisión, son -- aquellos en los que el agente decide no actuar y por esa inacción se produce el resultado material. Para Cuello Calón, consisten los falsos delitos de omisión en la aparición de un resultado delictivo de carácter positivo, por inactividad, fórmula que se concretiza en la producción de un cambio en el -- mundo exterior mediante la omisión de algo que el derecho ordena hacer (2).

De lo manifestado en el párrafo que antecede, -- se entiende que los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, son generalmente de acción, pues para su comisión se requiere que el inculpaado conduzca un vehículo, y -- la acción de conducir implica una conducta activa; pero sin -- embargo el delito de omisión de auxilio a lesionados, contemplado en el artículo 264 del Código Penal para el Estado de México, establece una conducta omisiva simple, al señalar como delito la conducta consistente en dejar en estado de aban-

2. *Ibidem*. P. 136.

dono, sin prestar ni facilitar asistencia a la persona que hu
biere lesionado o dejare de dar aviso a la autoridad (3).

B) Por el resultado.

En cuanto a su resultado, la doctrina clasifica a los delitos en formales y materiales. A los primeros tam
bién se les denomina delitos de simple actividad o de acción, a los segundos se les llama delitos de resultado. Los delitos formales son aquellos en los cuales se agota el tipo penal en el movimiento corporal o en la omisión del agente, no siendo necesario para su integración que se produzca un resultado ex
terno. Son delitos de mera conducta; se sanciona la acción en sí misma. Los autores ejemplifican el delito formal con el -- falso testimonio, la portación de arma prohibida y la pose---
sión ilícita de enervantes. Los delitos materiales son aquellos en los cuales para su integración se requiere la producción de un resultado objetivo o material (4).

De los delitos cometidos con motivo del tránsi
to de vehículos, podríamos formar dos grupos, los que son for
males y los que son materiales.

Entre los primeros debemos considerar al mismo
señalado en el apartado anterior, es decir, a la omisión de -

3. GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO. Código Penal y de Procedimientos Penales 1986. s.d. Pp. 100 y 101.

4. CASTELLANOS, Fernando. Op. Cit. P. 137.

auxilio a lesionados, así como también el delito contra la seguridad de las vías de comunicación y medios de transporte, - señalado por el artículo 200 del ordenamiento legal en estudio, consistente en manejar en estado de ebriedad o bajo el - influjo de drogas enervantes (5).

El resto de delitos cometidos con motivo del - tránsito de vehículos viene siendo formado por delitos materiales, es decir, el homicidio, las lesiones, los daños en - propiedad ajena, que son los delitos más cometidos en virtud del tráfico de vehículos, son delitos de resultado, ya que ne cesariamente se requiere la aparición de éste para que se con sideren como tales.

Por el daño que causan los delitos pueden ser clasificados como de lesión y de peligro. Los primeros, consu mados por un daño directo y efectivo en intereses jurídicamente protegidos por la norma violada, como el homicidio, el --- fraude, etc.; los segundos no causan daño directo a tales intereses, pero los ponen en peligro (6), esta clasificación es muy parecida a la anterior, por eso la agrupamos conjuntamente; como se desprende de ella, son delitos de lesión los mis mos que se han considerado como materiales, pues sí producen un daño materialmente perceptible, en tanto que los formales señalados, únicamente generan una situación de peligro.

5. GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO. Op. Cit. P.87.

6. CASTELLANOS, Fernando. Op. Cit. P. 137.

C) Por su persecución.

En atención a este punto de vista, los delitos pueden ser perseguibles de oficio, es decir, que son investigados y posteriormente sancionados por iniciativa de la autoridad, el Ministerio Público, sin necesidad de ninguna actividad de los particulares, inicia su persecución. Los delitos perseguibles a petición de parte perjudicada o de querrela se caracterizan porque solamente la acción de los particulares da lugar a su persecución y puede ser otorgado el perdón por el ofendido (7).

De conformidad con lo señalado por el artículo 92 del Código Penal para el Estado de México, el perdón del ofendido, para operar como forma de extinción de la acción punitiva, debe ser otorgado antes de que se cierre la instrucción del proceso y el perdonado no se oponga a su otorgamiento (8).

La regla general según el Código Penal para el Estado de México se establece en el artículo 109, que establece que "Es necesaria la presentación de la querrela del ofendido solamente en los casos en que así lo determine el Código Penal u otra Ley" (9).

7. Cfr. MARQUEZ PIÑERO, Rafael. Derecho Penal. Parte General. Ed. Trillas. México, 1986. P. 139.
8. GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO. Op. Cit. P. 59.
9. Ibidem. P. 151.

Al respecto de los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, la regla general es que se persiguen de oficio, salvo lo señalado por el artículo 62 del Código Penal para el Estado de México, fracciones II y III:

"II. Cuando la acción culposa origine solamente daño en propiedad ajena, cualquiera que sea su monto, y se ocasione con motivo del tránsito de vehículos; y

"III. Cuando la acción culposa que se ejecute con motivo del tránsito de vehículos origine lesiones de las comprendidas en los artículos 235 Fracción I y II y 238 Fracción I de este Código y siempre que el inculpado no se hubiere encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes" (10).

Los artículos a que se refiere el artículo 238 -- fracción I, son lesiones que no ponen en peligro la vida, amriten o no hospitalización (11), en tanto que el artículo 238 -- se refiere a las que dejan cicatriz perpetuamente notable en la cara o en pabellones auriculares, las que produzcan debilitamiento, disminución o perturbación de las funciones, órganos o miembros; y a las que produzcan enajenación mental, pérdida definitiva de algún miembro o de cualquier función orgánica o causen una incapacidad para trabajar; pero es de hacer notar que las únicas que son comprendidas por la fracción I -

10. Ibidem. P. 54.

11. Ibidem. P. 95.

son las que dejan cicatriz permanente notable en la cara o en los pabellones auriculares (12).

D) Por el elemento interno o culpabilidad.

Teniendo como base la culpabilidad, los delitos se clasifican en dolosos y culposos. Algunos autores y legisladores agregan los llamados preterintencionales, entre ellos, el del Estado de México, que al respecto establece en el artículo séptimo del Código en estudio:

"7. Los delitos pueden ser:

"I. Dolosos;

"II. Culposos; y

"III Preterintencionales.

"El delito es doloso cuando se causa un resultado querido o aceptado, o cuando el resultado es consecuencia necesaria de la acción u omisión.

"El delito es culposo cuando se causa el resultado por negligencia, imprevisión, imprudencia, impericia, falta de aptitud, de reflexión o de cuidado.

"El delito es preterintencional cuando se causa daño que va más allá de la intención y que no ha sido previsto ni querido y siempre y cuando el medio empleado no sea el idóneo para causar el resultado (13).

12. *Ibidem*. P. 96.

13. *Ibidem*. P. 40.

En relación con este tema, es de hacer notar - que los delitos que se han cometido con motivo del tránsito - de vehículos en el Estado de México, así como en el Distrito Federal, pueden ser de cualquiera de las tres formas, es decir, que el sujeto activo del delito puede tener la intención directa de delinquir y causar un daño o desear privar de la vida, por lo cual el delito puede ser doloso; pero a pesar de ello, es práctica constante considerarlos como imprudenciales, lo que redundaría en beneficios para el conductor, lo cual nos parece apropiado cuando se trata de una persona que verdaderamente por imprudencia ha incurrido en un incidente de la naturaleza que se estudia, pero cuando se trata de un delito doloso, es de desecharse que el delincuente pueda tener los beneficios de la querrela y su libertad, sin que siquiera se le prohíba conducir vehículos, todo esto debido a una práctica viciosa en contubernio con los dueños y responsables de líneas camioneras, sindicatos y uniones de taxistas, que han logrado imponer este criterio, a pesar de la multitud de pruebas que indican en muchos casos la definitiva conducta dolosa del chofer, por lo tanto nos pronunciamos porque en los casos de delitos cometidos en virtud del tránsito de vehículos, no tengan privilegios de ninguna índole quienes portan una licencia de primera y además y que, como en los demás delitos, la imprudencia quede a cargo de la defensa y se presuma la conducta dolosa.

2. UBICACION DE LOS DELITOS COMETIDOS POR TRANSITO DE VEHICU
LOS EN EL ESTADO DE MEXICO.

En el Código Penal para el Estado de México no aparecen agrupados los delitos, cometidos con motivo del tránsito de vehículos, sino que se encuentran distribuidos entre los diferentes encabezados, que a continuación nos referimos.

A) Delitos contra la Seguridad de las Vías de Comunicación y Medios de Transporte.

Estos delitos se ubican dentro del Subtítulo Segundo de los Delitos contra la Colectividad. Este subtítulo abarca tres capítulos que son los siguientes:

"Capítulo I. Ataques a las Vías de Comunicación y Medios de Transporte".

"Capítulo II Delitos Cometidos por Conductores de Vehículos de Motor".

"Capítulo III Violación de Correspondencia"(14).

Como puede percibirse, el Capítulo II señala los delitos que contra la seguridad de las vías de comunicación, pueden cometerse, este capítulo incluye únicamente al artículo 200, que al texto dice:

"Se impondrán de tres días a seis meses de pri

sión, de tres a setenta y cinco días-multa, y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho a manejar al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor.

"Se impondrán de uno a tres años de prisión, - de veinte a doscientos días-multa y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho a manejar, si este delito se comete por conductores de vehículos de transporte público de pasajeros, de transporte escolar o de transporte de personal en servicio" (15).

Es de observarse que la disposición anteriormente citada, es una de las que más abusos generan por parte de las autoridades mexiquenses, por una parte, y por la otra, parece ser inútil en cuanto al combate de la delincuencia cometida por tránsito de vehículos, pues el problema parece radicar en que la ley es benigna en el combate contra los manejadores delincuentes.

Sin embargo, la disposición transcrita señala con claridad una sanción que a nuestro juicio es suficiente - para eliminar la peligrosidad del delincuente, en lo que se refiere a prohibirle el derecho a manejar, desgraciadamente - casi no se llega a sentenciar a los procesados en este sentido.

15. *Ibidem.* P. 87.

B) Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal de las Personas.

Según el Código Penal para el Estado de México, estos delitos se ubican en el Título Tercero, correspondiente a "Delitos contra las Personas", e integran el Subtítulo Primero, cuyo encabezado es el del apartado este (16).

Las lesiones, según la doctrina han sufrido -- verdaderas transformaciones en su concepto. Al principio la legislación penal se conformó con prever y sancionar los traumatismos y las heridas propiamente dichas con huella material externa perceptible directamente por los sentidos, causados -- en la persona humana por la intervención violenta de otra persona, tales como la equimosis, las cortaduras, las rupturas o las pérdidas de miembros, etc. Posteriormente se extendió el concepto de lesiones, comprendiendo también las alteraciones internas perturbadoras de la salud en general, provocadas exteriormente, tales como las resultantes de la ingestión de -- sustancias físicamente dañinas o químicamente tóxicas, el contagio de enfermedades, etc. Por último, el concepto adquirió su mayor amplitud cuando se le hizo abarcar las perturbacio--nes psíquicas resultantes de causas externas, físicas o morales, pudiendo decirse desde entonces que el objeto de la tute

16. Ibidem. P. 10.

sión, de tres a setenta y cinco días-multa, y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho a manejar al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor.

"Se impondrán de uno a tres años de prisión, - de veinte a doscientos días-multa y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho a manejar, si este delito se comete por conductores de vehículos de transporte público de pasajeros, de transporte escolar o de transporte de personal en servicio" (15).

Es de observarse que la disposición anteriormente citada, es una de las que más abusos generan por parte de las autoridades mexiquenses, por una parte, y por la otra, parece ser inútil en cuanto al combate de la delincuencia cometida por tránsito de vehículos, pues el problema parece radicar en que la ley es benigna en el combate contra los manejadores delincuentes.

Sin embargo, la disposición transcrita señala con claridad una sanción que a nuestro juicio es suficiente - para eliminar la peligrosidad del delincuente, en lo que se refiere a prohibirle el derecho a manejar, desgraciadamente - casi no se llega a sentenciar a los procesados en este sentido.

15. *Ibidem.* P. 87.

ción de matar a otro; la noción íntegra del delito se adquiere agregando el elemento moral. La definición citada se muestra incompleta, por lo cual el maestro González de la Vega -- considera como elementos constitutivos de este delito:

- a) Una vida humana previamente existente, condición lógica del delito;
- b) Supresión de esa vida, elemento material; y
- c) Que la supresión se deba a intencionalidad o imprudencia delictivas, elemento moral (22).

Por eso propone el mismo jurista, la siguiente conceptualización del homicidio:

"El delito de homicidio en el Derecho moderno consiste en la privación antijurídica de la vida de un ser humano, cualquiera que sea su edad, sexo, raza o condiciones sociales. Se le considera como la infracción más grave porque, como afirma Manzini, 'la vida humana es un bien de interés -- eminentemente social, público, y porque la esencia, la fuerza y la actividad del Estado residen primordialmente en la población, formada por la unión de todos; la muerte violenta infligida injustamente a una unidad de esta suma, produce un daño público que debe ser prevenido y reprimido, aparte del mal individual en sí mismo, como hecho social dañoso'. La tutela penal radica en la protección por interés social de la vida de

22. GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. Op. Cit. P. 31.

los individuos que componen la población" (23).

En lo concerniente a estos dos delitos mencionados, ya se ha mencionado que la fracción III del artículo 64 del Código Penal del Estado de México, considera de querrela necesaria a aquellas que se hubieren cometido por tránsito de vehículos, siempre que el inculpado no se hubiere encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas energizantes, siempre y cuando se traten de las comprendidas en los artículos 235, fracciones I y II y 238, fracción I (24).

Respecto del homicidio, aparece una excusa absolutoria, contemplada en el artículo 65 del mismo ordenamiento legal:

"Artículo 65. No se impondrá pena alguna a --- quien por culpa y con motivo del tránsito de vehículos en que viaje en compañía de su cónyuge, concubino, hijos, padres o hermanos, ocasione lesiones u homicidio a alguno de éstos"(25)

La razón de ser de esta excusa es la misma que apoya a todas las excusas absolutorias, de las cuales se dice que "en las excusas absolutorias falta sólo la punibilidad de la acción, causas personales que excluyen sólo la pena..., -- pues por las circunstancias que concurren en la persona del autor el Estado no establece contra tales hechos sanción pe--

23. Ibidem. Pp. 30 y 31.

24. V. Supra. Pp. 24 y 25.

25. GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO. Op. Cit. P. 55.

nal alguna...Se las define, por ello, diciendo: son circuns--
tancias en las que, a pesar de subsistir la antijuridicidad y
la culpabilidad, queda excluida desde el primer momento la po
sibilidad de imponer la pena al autor" (26).

Como consecuencia de lo anteriormente citado,
se desprende que el legislador del Estado de México, conside
ró que quien ha sufrido la pérdida de un familiar o el sufri
miento de verlo lesionado, con este sólo hecho es suficiente
como para que aunado a la pena personal sufrida, todavía se -
le imponga una sanción privativa de la libertad, con las con
secuencias acarreadas, como son el no poder ni siquiera asis
tir al sépelio o bien, atender a sus propios familiares lesio
nado por estar detenido.

D) Delitos de Peligro contra las Personas.

Estos delitos abarcan el Subtítulo Segundo del
mismo Título citado en el inciso anterior; de entre ellos, el
señalado en el Capítulo IV, referente a la "Omisión de Auxi--
lio a Lesionados", específicamente establece como sujeto acti
vo de este delito al conductor de un vehículo cualquiera o ji
nete, por lo cual incluye a conductores de vehículos de motor
de cualquier especie, según lo señala el artículo 264 del Or
damiento legal en estudio, al cual ya nos hemos referido (27).

26. CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl. Derecho Penal Mexicano. Parte General. Ed.
Porrúa, S.A. México, D.F., 1980. P. 629.

27. V. Supra. Pp. 19 y 20.

E) Delitos contra el Patrimonio.

Estos delitos se contemplan en el Título Cuarto del Libro Segundo del Código Penal que se estudia. Del total de capítulos a que se refiere dicho Título, destaca el -- llamado "Daño en los Bienes", delito que en cantidad altamente representativa se comete diariamente en todo el Estado de México, pero fundamentalmente en la zona conurbada al Distrito Federal, abarcando los municipios de Tlalnepantla, Ecatepec, Ciudad Nezahualcóyotl, Texcoco, Chimalhuacán, Los Reyes-La Paz, Naucalpan y Atizapán.

El daño en los bienes abarca tres artículos en los cuales se define el tipo legal, se establecen las penas -- a dicho ilícito y se establece la necesidad de aplicar las reglas del concurso encaso de que así proceda, pero toda vez -- que este delito es el problema de nuestro estudio, por el momento únicamente se señala su clasificación y ubicación, ya -- que el análisis correspondiente se elaborará más adelante.

CAPITULO TERCERO.

ANALISIS DE LOS DELITOS PATRIMONIALES COMETIDOS

COMUNMENTE POR TRANSITO DE VEHICULOS EN EL ESTADO DE MEXICO.

1. TIPICIDAD.
2. ANTIJURIDICIDAD.
3. CULPABILIDAD.
4. PUNIBILIDAD.

III. ANALISIS DE LOS DELITOS PATRIMONIALES COMETIDOS COMUNMENTE --
MEDIANTE EL TRANSITO DE VEHICULOS EN EL ESTADO DE MEXICO.

Varios y múltiples son los delitos que pueden - cometerse en virtud del tránsito de vehículos, entre ellos -- destacan por su gravedad, los que lesionan la vida y la integridad corporal de las personas; comúnmente se cometen homicidios y lesiones en relación con los incidentes de tránsito, - asimismo es común el ataque a las vías generales de comunicación, lo que ocurre cuando se daña un servicio de este tipo; al impactarse contra un teléfono o un poste de servicio eléctrico; pero ya que es muy amplio el estudio que puede hacerse de la problemática total sobre delitos derivados del tránsito de vehículos, la presente tesis solamente se encarga del estudio de los delitos patrimoniales que en este sentido se ejecutan.

Al efecto tenemos que los delitos patrimoniales que más constantemente se cometen en el Estado de México, son el ataque a las vías de comunicación y principalmente el daño en los bienes, por lo cual nuestro estudio se encaminará so--bre todo al análisis descriptivo e interpretativo de este último.

Con anterioridad ya se estableció que este delito se contempla en el Título Cuarto del Libro Segundo del Código Penal para el Estado de México, pasemos al análisis del tipo íegal.

1. TIPICIDAD.

El tipo penal es la descripción de una conducta punible; contiene necesariamente un injusto al que caracteriza, o bien una norma prohibitiva, o bien una norma imperativa (1).

No debe confundirse tipo y tipicidad; pues si el tipo es la fórmula que pertenece a la ley, la tipicidad pertenece a la conducta. La tipicidad es la característica que tiene una conducta en razón de estar adecuada a un tipo penal, es decir, individualizada por un tipo penal (2).

Por otra parte, se considera típica la conducta que que presenta la característica de tipicidad, es decir, que se adecúa al tipo legal (3).

Con la aclaración anterior, nos referiremos a la descripción típica de la conducta del daño en los bienes, expresada por el artículo 321 del Código Penal para el Estado de México, mismo que dice:

"Se le impondrá la pena del robo simple, al que por cualquier medio dañe, destruya o deteriore una cosa ajena o propia en perjuicio de otro" (4).

Además de la figura básica, el artículo 322 del mismo ordenamiento legal establece dos modalidades del tipo básico:

1. CAMPOS, Alberto A. Derecho Penal. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1987. Pp. 114 y 115.
2. ZAFFARONI, Eugenio Raúl. Manual de Derecho Penal. Cárdenas Edit. y --- Dist. México, 1986. P. 393.
3. Ibídem.
4. BERBERA EDIT. Códigos Penal y de Procedimientos Penales para el Estado Libre y Soberano de México. México, 1992. P. 103.

"Se impondrá prisión de cinco a diez años y - de tres a trescientos cincuenta días multa, si el peligro, - daño, destrucción o deterioro se causare por medio de inunda- ción, incendio, bombas o explosivos.

"Se impondrán de cinco a diez años de prisión y de tres a trescientos cincuenta días-multa, al que ponga - en peligro o cause daños a bienes de valor científico, artí- tico, cultural, de servicio público, bosques, selvas, pastos o cultivos de cualquier género" (5).

Así tenemos que la conducta típica del daño - en los bienes consisteo se integra con cada uno de los si--- guientes elementos:

- a) Al que dañe, destruya o deteriore.
- b) Una cosa.
- d) Propia o ajena.
- e) En perjuicio de otro.

Continuemos nuestro análisis de cada elemento del tipo en cuestión.

- a) Al que dañe, destruya o deterioré.

El legislador se ha querido referir en tales términos al sujeto activo del delito, entendiéndose por tal

5. Ibíd.

que ha de ser necesariamente un ser humano, cualesquiera que sean su sexo y sus condiciones particulares y accidentales - apreciables (6).

De la descripción del ilícito en estudio se desprende que cualquier ser humano puede ejecutar la conducta típica del daño en los bienes, sin embargo en el caso específico que nos ocupa, es necesario hacer notar que nos referimos a cualquier persona, sino al manejador de un vehículo, independiente de la categoría o título con que lo haga, es decir, sin interesar si tiene licencia de primera o de segunda o peor aun, carezca de autorización para conducir vehículos de motor.

b) Una cosa.

Por cosa se entiende según el diccionario de derecho a una "Realidad corpórea o incorpórea susceptible de ser materia considerada como bien jurídico" (7).

Así tenemos que casi todos los bienes, muebles o inmuebles quedan incluidos dentro de la categoría esta de "cosa".

El tipo genérico no establece característica alguna que intrínsecamente deba tener la cosa para ser susceptible como bien jurídico tutelado por el daño en los bienes; pero la modalidad que señala con una pena mayor el se--

6. VILLALOBOS, Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1975. P. 270.

7. PINA, Rafael De y Pina Vara, Rafael De. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa. México, 1988. P. 156.

gundo párrafo del artículo 322 del Código en estudio, se refiere específicamente a bienes de valor científico, artístico, cultural, de servicio público, bosques, selvas, pastos o cultivos de cualquier género.

Las descripciones casuísticas nunca se han -- considerado propias de un correcto lenguaje jurídico, menos aun cuando se refieren a conceptos tan generales como lo son lo "científico", lo "artístico" o lo "cultural".

Por ciencia se entiende la actividad humana -- orientada hacia la formulación sistemática de las probabilidades de repetición, hipotética o real de determinados fenómenos que, para los fines perseguidos, se consideran idénticos. Con arreglo a esta definición, la geología, la filología comparada, la biología, la sociología, etc., son ciencias, aun cuando, con frecuencia, carezcan de la precisión -- de la física y de la química, las matemáticas y la lógica y estudios análogos (8).

Bajo este concepto, podría considerarse como objeto científico hasta un pedazo de piedra digno del estudio de la geología o algún animal que fuera a ser utilizado en un experimento.

Por artístico se entiende lo referente a la habilidad o conjunto de reglas para hacer algo (9).

8. FONDO DE CULTURA ECONOMICA. Diccionario de Sociología. México, 1974. P.38.
9. ED. RAMON SOPENA. Diccionario Ilustrado de la Lengua Española. 1984. P. 39.

El arte viene siendo una de las instituciones sociales primarias que trata de responder simbólicamente al enigma de la vida, del mismo modo que lo hace la religión en lo espiritual. El hombre prosigue constantemente esta pesquisa en su deseo de calmar el temor a la muerte, que siempre - lo aflige. Por medio de una consciente irracionalización, el arte eterniza una determinada cultura. Las artes útiles, --- practicadas o aplicadas se distinguen de las bellas artes: Danza, drama, poesía arquitectura, pintura, escultura y música, pero tienen en común que por medio de su participación - sentimental e imaginaria, reinan sobre toda la experiencia - humana (10).

Como puede apreciarse, este concepto es todavía más elástico que el de ciencia, pues cualquier objeto en un momento dado pudiera considerarse como artístico, lo cual aumenta la confusión respecto de la aplicación de la modalidad señalada.

Pero la problemática llega al máximo cuando - el ordenamiento legal se refiere a bienes "culturales", pues sucede que por cultura se entiende al nombre comúnmente utilizado para designar todos los tipos de conducta socialmente adquiridos y que se transmiten con igual carácter por medio - de símbolos, por lo que es un nombre adecuado para todas las realizaciones características de los grupos humanos, compreno. FONDO DE CULTURA ECONOMICA. Op. Cit. P. 16.

diéndose dentro de tal concepto no solo los particulares como el lenguaje, la construcción de instrumentos, la industria, el arte, la ciencia, el derecho, el gobierno, la moral y la religión; sino también los instrumentos materiales o artefactos en los que se materializan las realizaciones culturales y mediante los cuales surten efecto práctico los aspectos intelectuales de la cultura, como los edificios, instrumentos, máquinas, artificios para la comunicación, objetos de arte, etc. (11).

Dentro de esta concepción de la cultura, no hay objeto creado por el hombre que no sea considerado como bien cultural, lo cual redundaría en el absurdo que el legislador parece no entender claramente qué se entiende por cultura.

Más específico fue el legislador cuando se refirió a bosques, selvas, pastos o cultivos de cualquier género; sin embargo nos llama la atención que en el Estado de México, propiamente no existe una zona selvática, pues a lo más que se llega, por las condiciones climatológicas de la región, es al bosque, lo cual, insistimos, nos hace presuponer que el legislador fue escasamente afortunado al pretender agravar el daño en los bienes respecto de cierto tipo de ellos que no fue capaz de expresar con corrección.

11. Ibidem. P. 75.

c) Propia o ajena.

El bien jurídico tutelado por el tipo de daño en los bienes, debe ser propiedad de alguien, pues de no ser así, no se llenaría el supuesto indicado por el artículo en estudio; así tenemos que si el objeto de daño es un bien --- abandonado, no se integraría esta figura típica.

d) En perjuicio de otro.

Este último requisito se refiere al supuesto en que la cosa sea propia, pues resultaría redundante establecer que el daño a una cosa ajena, lo fuera en perjuicio de otro, pues siempre se da el supuesto de que el dueño sufre - perjuicio del deterioro causado por el ilícito que se estudia.

Sin embargo es de considerarse el acierto del legislador del Estado de México al proteger al poseedor que a veces, a pesar del justo título de la posesión de un bien, el dueño decide destruirlo para perjudicar a aquel; en este supuesto se integraría la figura delictiva en estudio por el legislador.

Al respecto del delito cometido por tránsito de vehículos, es conveniente hacer notar que en ocasiones el manejador del vehículo no es el dueño, por lo cual, el daño sufrido por la unidad quedaría incluido bajo la protección -

del tipo legal en estudio.

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que el sujeto pasivo del ilícito no es necesariamente el dueño - del objeto o cosa dañados, sino puede ser algún poseedor aun que el dueño haya sido el destructor de su propio bien, a -- condición de que haya causado perjuicio a otra persona, que también puede ser la dueña del objeto o ser otra diferente.

2. ANTIJURIDICIDAD.

Por antijuridicidad se entiende el desvalor - de una conducta típica en la medida en que ella lesiona o po ne en peligro, sin justificación jurídicamente atendible, el interés jurídicamente tutelado (12), o bien, la oposición a las normas de cultura reconocidas por el Estado (13).

En nuestro derecho la estricta legalidad con- sagrada por el artículo 14 de la Constitución, mira a la in- terpretación del precepto positivo y su consecuencia en la - aplicación de las sanciones; por ello mismo es necesario exa minar la antijuridicidad de la acción como elemento del deli to y presupuesto de la culpa (14).

Así, la antijuridicidad radica en la viola--- ción del bien jurídico tutelado a que se contrae el tipo pe-

12. WELZEL, Hans. Derecho Penal Alemán. Ed. Jurídica de Chile. Santiago de Chile, 1970. P. 77.

13. CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl. Op. Cit. P. 338.

14. Ibídem.

nal.

Otra cuestión de interés es determinar si la antijuridicidad es de naturaleza objetiva o subjetiva.

Una posición especial adopta Quintano A. Ripollés al considerar que a su modo de ver, la antijuridicidad, -- cualidad negativa de no integrarse o ampararse el acto en una -- causa de justificación, presenta elementos subjetivos u objetivos, según la estructura típica de la infracción de que se trate; así en los de dolo específico suelen ser visibles y aun predominantes los subjetivos, mientras que en los de estructura de mera actividad o formales, la antijuridicidad se basa en su expresión objetiva.

Por otra parte se dice que la antijuridicidad es objetiva, cuando una conducta o un hecho violan una norma penal simple y llanamente, sin requerirse el elemento subjetivo, la culpabilidad. La circunstancia de que la antijuridicidad tenga naturaleza objetiva, tan sólo significa que constituye una -- valoración de la fase externa de la conducta o del hecho (15).

En nuestro derecho, siguiendo el sistema de -- nuestro Código Penal, se integrará la antijuridicidad siempre -- que no aparezca causa alguna de justificación que satisfaga legalmente a la conducta cometida que corresponda exactamente al tipo legal.

Así que en lo que respecta al delito o delitos en estudio, la antijuridicidad se presentará siempre y cuando --

15. PORTE PETIT CANDAUDAP, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1990. P. 379.

la conducta descrita no esté amparada por ninguna de las causas de justificación señaladas por el artículo 16 del Código Penal para el Estado de México, mismo que indica las causas excluyentes de responsabilidad aplicables dentro de la entidad federativa.

3. CULPABILIDAD.

El fundamento de la culpabilidad está en las condiciones en que determinada conducta es producida, llenado el tipo legal; condiciones que prueben que el hecho mismo es atribuible al sujeto, fue querido por éste y amerita el llamado juicio de reproche.

Como fundamento de la culpabilidad se ha señalado la peligrosidad criminal, sin embargo una nueva noción del estado peligroso nace en los Congresos de la Unión Internacional de Derecho Penal realizados entre 1892 y 1910; la noción de el estado peligroso debe sustituir a la demasiado exclusiva del hecho perseguido; como el delito es indicio de una interior perturbación y no puede ser considerado como fenómeno aislado sino como la manifestación en un momento dado, de inclinaciones antisociales no corregidas por el individuo, no hay acciones perturbadoras, sino propiamente estados de perturbación, o sea, estados peligrosos; la noción de delito como infracción queda así enteramente sustituida por la de delito-estado. En consecuencia la nueva noción del estado peligroso exige que el juez tenga facultad para aplicar las medidas de seguridad y defensa hasta a

aquellos sujetos que no hayan cometido delito alguno, pero que sean peligrosos (16).

Lo anteriormente apuntado es de primera importancia en lo que se refiere a delitos cometidos por motivo del tránsito de vehículos, pues se ha dado la generalización del -- criterio consistente en que, si un delito es cometido por motivo del tránsito de vehículos, es considerado imprudencial, criterio con el cual no estamos de acuerdo.

Al respecto tenemos que la Suprema Corte de -- Justicia ha establecido tesis al respecto, que inclusive llega a sustentar que los tripulantes de vehículos solamente pueden -- cometer delitos imprudenciales, como se desprende de la siguiente transcripción:

"IMPRUDENCIA, DELITOS POR. CONCURRENCIA DE CULPAS. COLISION DE VEHICULOS.

"La concurrencia de sendas imprudencias de los tripulantes de los vehículos colisionados no excluye la responsabilidad penal de ninguno de ellos, toda vez que en esta materia no existe compensación de culpas" (17).

Es decir, siguiendo este criterio, puede darse el caso de doble imprudencia, pero sobre el dolo en estos delitos, nada hay al respecto; asimismo no es necesario esforzarse mucho para saber que cuando se trata de conducción de vehículos

16. CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl. Op. Cit. P. 417.

17. SUPREMA CORTE. Jurisprudencia y Tesis Sobresalientes en Materia Penal.-- 1917-1990. Tomo No. 1. Apéndice Recopilación del Semanario Judicial de -- la Federación de las Epocas 5^a, 6^a, 7^a y 8^a. s.d. P. 266.

sin mayor trámite ni prueba, se clasifica el delito como imprudencial, a pesar de que existan datos abundantes sobre la intención del conductor, lo cual redundaría en un sistema de impunidad benéfico para los asesinos y depredadores del volante. Este fenómeno, sin embargo no es propio del Estado de México, pues en el Distrito Federal también existe, por lo cual es un problema típico del área conurbada, donde el respeto por la vida y la propiedad de terceros ha sufrido gran demérito; es de mucha difusión entre los camioneros del área conurbada que "un muerto sale más barato que un herido", pues el muerto no habla ni reclama indemnización, además de que se le puede echar el total de la culpa en el percance.

Desde el punto de vista doctrinal y de acuerdo con el artículo 7 del Código Penal para el Estado de México, -- los delitos pueden ser dolosos, culposos o preterintencionales, clasificándolos de una manera análoga al Código Penal para el Distrito Federal, con las siguientes palabras:

"Los delitos pueden ser:

"I Dolosos;

"II Culposos, y

" III Preterintencionales.

"El delito es doloso cuando se causa un resultado querido o aceptado, o cuando el resultado es consecuencia ne

cesaria de la acción u omisión.

"El delito es culposo cuando se causa el resultado por negligencia, imprevisión, imprudencia, impericia, falta de aptitud, de reflexión o de cuidado.

"El delito es preterintencional cuando se causa un daño que va más allá de la intención y que no ha sido previsto ni querido y siempre y cuando el medio empleado no sea el idóneo para causar el resultado" (18).

De lo anteriormente expuesto, es necesario hacer notar que, independientemente del criterio que por comodidad o por "política criminal", haya adoptado la Suprema Corte de Justicia de la Nación, es claro y notorio que el delito cometido con motivo del tránsito de vehículos es comúnmente cometido dolosamente y no imprudencialmente como se ha considerado -- por comodidad, como a continuación queda demostrado.

Siguiendo los criterios de clasificación sobre el dolo y la culpa, el maestro Castellanos Tena propone lo siguiente:

"...se habla en la doctrina de dolo directo, simplemente indirecto, eventual, indeterminado, alternativo, genérico, específico, calificado, etc. Nosotros nos ocuparemos solamente de las especies de mayor importancia práctica.

"El dolo directo es aquel en el que el sujeto

18. CODIGO PENAL Y DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL ESTADO DE MEXICO. Edic. Cit. P. 11.

se representa el resultado penalmente tipificado y lo quiere. - Hay voluntariedad en la conducta y querer del resultado. Según Cuello Calón el dolo directo se da cuando el resultado corresponde a la intención del agente.

"El dolo indirecto (o simplemente indirecto), conocido también como dolo de consecuencia necesaria, se presenta cuando el agente actúa ante la certeza de que causará otros resultados penalmente tipificados que no persigue directamente, pero aun previendo su seguro acaecimiento ejecuta el hecho.

"El dolo eventual (confundido por alguno con el indeterminado) existe cuando el agente se representa como posible un resultado delictuoso, y a pesar de tal representación, no renuncia a la ejecución del hecho, aceptando sus consecuencias. Hay voluntariedad de la conducta y representación de la posibilidad del resultado; éste no se quiere directamente, pero tampoco se deja de querer, se menosprecia, que en última instancia equivale a aceptarlo" (19).

Nos permitimos transcribir lo anterior, toda vez que resulta de primera importancia el análisis del dolo respecto de los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, ya que es de obvio sabido que se dan los tres tipos de dolo, si bien el más común es el llamado dolo eventual, pues si es aceptable que los asesinos del volante no manejen sus unidades con el deseo específico de matar o destruir el patrimonio -

ajeno, también lo es que no sienten el menor respeto por el mismo, lo que hace que conduzcan sus unidades con suma indiferencia respecto del daño que puedan causar con ellas, protegidos por una legislación benigna que prefiere la comodidad de coincidir con los intereses corruptos del sindicalismo que protege a los agremiados del volante, protege también a los propietarios de las unidades manejadas por los conductores y lo más grave, - que el mismo gobierno del Estado de México y del Distrito Federal, participan de este sistema de impunidad, mediante el transporte estatizado, en contra de la seguridad pública que los representantes de una y otra entidad deberían tutelar.

No es de descartarse que algunos incidentes de tránsito sean resultado de la imprudencia, pero no es creíble - que quien ostenta una licencia de primera, autorizado para conducir todo tipo de vehículos y que está detrás de un volante un número de horas que va de cinco a ocho diarias, no esté consciente del peligro que representa manejar una unidad de servicio público, con total indiferencia respecto de los daños que pueden causarse a la ciudadanía en su vida o patrimonio.

Tomando en consideración que la vida es más importante que el patrimonio, ya que el tema del trabajo que se elabora es referente a los delitos patrimoniales, nos ceñimos a considerar que deben considerarse éstos como intencionales para los efectos del daño en propiedad ajena o daño en los bienes,

al efecto, cabe referirse a la siguiente tesis de la Suprema --
Corte de Justicia de la Nación:

"IMPRUDENCIA, DEBE DEMOSTRARSE PLENAMENTE LA -
EXISTENCIA DE LA.

"Para estimar que un delito es culposo y no do-
loso, la ley exige que se pruebe fehacientemente que el hecho -
delictivo se ejecutó precisamente bajo aquella circunstancia, -
esto es, que las pruebas existentes en el sumario destruyan de
manera total la presunción de intencionalidad señalada en la --
propia ley penal.

"Informe 1980. Primera Sala. Núm 48. Pág. - --
27 (20).

Asimismo es aplicable al problema que se trata
la siguiente tesis respecto a la diferencia entre el delito im-
prudencial y al delito doloso o intencional:

"IMPRUDENCIA, DELITO INTENCIONAL Y NO POR.

"Si el activo pudo prever fácilmente la conse-
cuencia de su acción, es decir, el daño más o menos grave que -
causaría a su víctima al golpearla con un objeto pesado (el au-
tomóvil es un objeto demasiado pesado como para no prever la po-
sibilidad de dañar a alguien con él), mismo que le arrojó con -
intensa fuerza, según se desprende de la gravedad de la lesión
que le causó, cabe decir que, de acuerdo con la presunción le--

gal establecida en la II del artículo 6° del Código de Defensa Social del Estado de Chihuahua, se está en presencia de una infracción intencional, sin que sea óbice para estimarlo así la circunstancia de que el acusado afirme que al realizar el hecho, que de suyo es ilícito, se haya encontrado sin enojo y en un estado de irreflexión y negligencia ya que en los delitos culposos el hecho que genera el resultado dañoso debe ser lícito"(21).

De las transcripciones anteriores se desprende que no hay razón para considerar que todos los delitos cometidos por tránsito de vehículos son imprudenciales y menos aun para explicar la viciada práctica de que la imprudencia respecto de los delitos de tránsito, ni siquiera se presuma, sino que categóricamente se traten tales ilícitos como de tal naturaleza, lo que no concuerda con el mínimo de reflexión que se haga al respecto de este problema.

No es posible que una persona que maneja un vehículo de motor, desconozca la posibilidad de causar daño con el mismo o al menos no lo es así en todos los casos; en cuanto al segundo criterio de la Corte vertido con anterioridad, aunque se refiere específicamente al estado de Chihuahua y no es específico al tránsito de vehículos, es claramente aplicable al caso, pues la conducción de vehículos implica un riesgo necesario que debe obligar al operador a responsabilizarse plenamente

21. Ibidem. P. 530.

de su actividad.

Por otra parte, es evidente en muchos casos -- que el operador del vehículo sabe que realiza una conducta que de por sí constituye un ilícito, como lo es el manejar la unidad con todo tipo de violaciones de los reglamentos de tránsito.

4. PUNIBILIDAD.

Con anterioridad ya nos referimos a que la pena aplicable al delito de daño en los bienes, será la misma que la aplicable al robo simple, pero esta regla general no se aplica los delitos cometidos por tránsito de vehículos, ya que el equivocado criterio del legislador y de los juzgadores, hace -- que la sanción se remita a los casos de culpa, preterintencionalidad y error, establecidos en el Capítulo III, Título Cuarto - del Libro Primero del Código Penal para el Estado de México (22).

En dicho capítulo se establecen reglas específicas para aplicarse al tránsito de vehículos, todas ellas benéficas al conductor, con lo cual estaríamos de acuerdo, siempre y cuando en verdad se pudiera establecer que el dicho conductor - actuó por imprudencia y no con intención.

Respecto del homicidio, el artículo 63 establece una pena de tres a ocho años cuando el vehículo de motor sea de transporte público local, de personal o escolar y siempre --

y cuando se cause el homicidio de dos o más personas, criterio erróneamente compartido por el legislador del Distrito Federal, cuyo artículo 60 del Código Penal para el Distrito Federal, establece al respecto que:

"...Cuando ~~ca~~ consecuencia de actos u omisiones imprudenciales, calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, - aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de servicio público federal o local, se causen homicidios de dos o más personas, la pena será de cinco a veinte años de prisión, - destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza. Igual pena se impondrá, - cuando se trate de transporte de servicio escolar" (23).

Es de hacer notar que aunque subsiste el error en la legislación del Distrito Federal, en el sentido de considerar imprudencial, en principio, al delito cometido con tránsito de vehículos, al menos la pena es lo suficientemente grave como para reprimir a los asesinos del volante, no así en el Estado de México, ya que el caso citado es el único en cuyo supuesto el inculpado no alcanza el beneficio de la libertad provisional.

Por lo demás, el artículo 64 del ordenamiento

penal para el Estado de México establece beneficios dignos de aplicarse al auténticamente imprudencial, pero nunca a quien -- aprovecha la impunidad práctica de deriva de dicho ordenamiento que textualmente señala:

"El delito se castigará únicamente con la multa señalada el artículo 62 (tres a noventa días-multa) y se perseguirá a petición del ofendido.

"I. Cuando la acción culposa origine únicamente daño en propiedad ajena, cuyo monto no exceda de cien veces el salario mínimo.

"II. Cuando la acción culposa origine solamente daño en propiedad ajena, cualquiera que sea su monto, y se ocasione con motivo del tránsito de vehículos.

"III. Cuando la acción culposa que se ejecute con motivo del tránsito de vehículos origine lesiones de las comprendidas en los artículos 235 fracción I y II y 238 fracción I de este Código y siempre que inculpadó no se hubiere encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas ener-vantes" (24).

Es notoria la pésima concepción que se tiene del problema de la criminalidad resultante del tránsito de vehículos. Por otra parte, el legislador se refiere al "daño en propiedad ajena", con lo cual genera confusión, pues el delito

tipificado en el ordenamiento penal en estudio, como ya se ha mencionado, es el de "daño en los bienes" y por lo mismo no queda claramente establecido si se está refiriendo a dicha figura penalmente tipificada o a el daño que se cometa exclusivamente en bienes de otra persona, aunque no se integren los elementos del ilícito descrito por el artículo 321 del mismo Código.

Asimismo y aunque no es parte del presente estudio, no es posible dejar de mencionar el absurdo consistente en la impunidad que el homicidio de familiares tiene según el artículo 65 del Código que se estudia, al tenor de la siguiente redacción:

"No se impondrá pena alguna a quien por culpa y con motivo del tránsito de vehículos en que viaje en compañía de su cónyuge, concubino, hijos, padres o hermanos, ocasione lesiones u homicidio a alguno o algunos de éstos" (25).

Es de tan delicada trascendencia el artículo anterior que es de nuestro parecer que bien puede dar lugar a la simulación de homicidios y parricidios calificados, ya que en la práctica, las agencias del Ministerio Público del Estado de México, se limitan a acreditar el parentesco del conductor con los lesionados u occisos, mediante la presentación del acta del registro civil que así lo acredite, para abstenerse de ejercitar la acción penal o en su caso, profundizar en la investigación a fin de acreditar se verdaderamente se trata de un caso de

auténtica imprudencia.

Al respecto comenta César Augusto Osorio y Nieto, lo siguiente:

"En primer término consideramos importante hacer una breve referencia, aún cuando es por todos conocido, al concepto de imprudencia, que nosotros consideramos como actuar imprudentemente, negligente, carente de atención, cuidado y reflexión, que produce un resultado delictivo, previsible y no deseado. Este concepto consideramos que es conveniente mencionarlo para más adelante tratar la problemática que pudiese presentarse en torno a la aplicación del nuevo artículo 62 (del Código Penal del Distrito Federal, equivalente al 64 del Código Penal para el Estado de México).

"El texto actual se refiere a vehículos en forma genérica, no especificando qué tipo de ellos, razón por la cual dentro del supuesto previsto en este numeral se incluye todo tipo de vehículos, terrestres, fluviales, marítimos, aéreos, etc.; también se hace referencia a la perseguibilidad por querrela de las lesiones que se causan imprudencialmente con motivo del tránsito de vehículos y la reforma en este punto consiste en que anteriormente sólo las lesiones comprendidas en los artículos 289 y 290 del Código Penal (Del Distrito Federal) eran perseguibles por querrela, de acuerdo con la reforma ahora cualquier clase de lesión o sea también las previstas en los artículos 291, 292 o 293 (del Código Penal del Distrito Federal), se

persiguen a petición del ofendido; como condiciones para que el conductor pueda gozar del beneficio de la perseguibilidad por querella, se establecen, el no encontrarse, aquél, en el momento del hecho, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra substancia, que produzca efectos similares, y no dejar en estado de abandono a la víctima.

"En la práctica pueden presentarse algunas situaciones que en principio parecerían problemáticas, pero que tienen solución mediante una adecuada interpretación de precepto y un correcto manejo de la averiguación previa.

"Podría ser que un lesionado quede en estado de inconsciencia como resultado de un hecho de tránsito, y que por su estado no pueda declarar y por supuesto manifestar su voluntad de presentar querella o no, ¿cuál debe ser la actuación del Ministerio Público Federal (en su caso)?

Al respecto surgen varias cuestiones que hay que precisar, para poder resolver la situación jurídica del probable sujeto activo del delito.

Primeramente se dice que si no hay querella -- del lesionado y se inicia la averiguación previa se incumple -- con el artículo 16 constitucional; al respecto es necesario reflexionar sobre una práctica en la que generalmente se incurre y que consideramos equivocada, que es la de presuponer que todo

hecho de tránsito con resultado de lesiones, es necesariamente imprudencial o culposo.

Esta práctica es equivocada e inadecuada porque presuponer la imprudencia o culpa, ya sea que ésta se considere como elemento del tipo o como forma de culpabilidad, es, - valga la expresión (utilizada en su acepción común) prejuzgar, adelantar el resultado de una investigación, algo que espresamente la averiguación previa que se inicia la que nos va a informar si el probable delito es doloso o culposo. Presuponer la culpa o imprudencia equivale a determinar, desde que se recibe la noticia del hecho, si se comprueba el cuerpo del delito y la probable responsabilidad o no.

"Por otra parte el artículo 16 constitucional expresa:

" 'No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención, sino por la autoridad judicial, sin que preceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado que - la ley castigue con pena corporal, y sin que estén apoyadas - - - aquéllas por declaración, bajo protesta, de persona digna de fe o por otros datos que hagan probable la responsabilidad del inculpado.'

"Lo ordenado por el artículo 16 constitucional sea interpretado en el sentido de que es necesario que exista - alguno de los requisitos de procedibilidad que el propio precep

to menciona para que se inicie la averiguación previa; pero tal interpretación puede prestarse a discusión, habida cuenta de -- que el párrafo transcrito del artículo 16, categóricamente se refiere a orden de aprehensión que si bien presupone necesariamente una averiguación previa, no establece que para que se inicie la averiguación previa deba haber la denuncia, acusación o querrela. Esta idea es muy discutible y consideramos que no es el momento ni lugar oportuno para tratarla, pero es un tema que invita a la reflexión.

"El artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales señala que no podrá iniciarse la averiguación previa, cuando se trate de delitos de los que solamente se puedan perseguir por querrela necesaria, si ésta no se ha presentado; pero se llega a lo mismo, si se acepta que no hay querrela, es que se está presuponiendo la culpa, la imprudencia, que es parte de lo que se va a determinar durante la integración de la averiguación previa.

"Puede argumentarse que si no está acreditado que el probable delito sea intencional o imprudencia; ¿con qué base se va a conceder o negar la libertad bajo caución durante la averiguación previa?

Al respecto consideramos que el derecho es una institución al servicio del hombre y que la actuación del Ministerio Público Federal, es incuestionablemente imparcial y de --

buena fe, por tanto, únicamente para efectos de conceder libertad caucional en la averiguación previa, es razonable dar al caso el manejo de delito imprudencial, con las consecuencias, para el indiciado, que la propia ley establece.

"En el evento, de que habiéndose otorgado la --caución, como si se tratase de un probable delito imprudencial, resultase intencional, pueden darse diversas soluciones jurídicas como son la solicitud al juez para el arraigo del probable sujeto activo del delito, el ejercicio de la acción penal con --pedimento de orden de aprehensión, u otras, según el caso real y concreto.

"El estado de intoxicación por bebidas alcohólicas u otros fármacos será materia de dictamen médico, que orientará al órgano investigador (26).

Como conclusión podemos proponer que el agente del Ministerio Público encargado de la averiguación previa, debe investigar lo suficiente en cada caso, para establecer los casos de auténtica imprudencia, para lo cual es necesario cambiar el criterio de prejuzgar como imprudentes los delitos que se cometen con motivo del tránsito de vehículos.

CAPITULO CUARTO.

FORMAS DE APARICION DEL ILICITO.

- 1. TENTATIVA.**
- 2. CONCURSO.**
- 3. PARTICIPACION.**

64

IV. FORMAS DE APARICION DEL ILICITO.

1. TENTATIVA.

Por tentativa se entiende la ejecución incompleta de actos encaminados, directa e inmediatamente, a cometer un delito que no se consuma por causas ajenas a la voluntad del agente (1), requiere la ejecución de actos idóneos e inequívocos. Existe por la ejecución incompleta de un delito o sea, en tanto que la ejecución no se ha realizado por completo (2).

El Código Penal para el Estado de México la define según el artículo 9, de la siguiente manera:

"Es punible, además del delito consumado, la tentativa que consiste en la resolución de cometerlo, exteriorizada en la realización de todos o parte de los actos, que debieron producir como resultado el delito, si éste no se produce por causas ajenas a la voluntad del inculpado.

"En el caso de que no llegara a determinarse el delito que se proponía cometer el inculpado, se estimará que los actos por él realizados se dirigían a cometer el de menor gravedad de entre aquéllos a que racionalmente pueda presumirse que se encaminaban" (3).

Si bien es cierto que la tentativa no puede presentarse respecto de los delitos imprudenciales, también -

1. PINA, Rafael de. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa. México, 1975. P. - 345.
2. CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl Op. Cit. P. 641.

es contundente que un buen número de casos de tránsito de vehículos no son imprudenciales, como pudiera ser el caso de la experiencia profesional que el sustentante tuvo, cuando un camión de Ruta 100, fue conducido en reversa por el conductor - de una manera imprudencial en un inicio, atrapando a dos transeúntes entre la unidad y una cerca de alambre; al darse cuenta de la situación, el conductor en lugar de maniobrar hacia adelante el vehículo, aceleró en reversa a la unidad, tratando de matar a la pareja de transeúntes, lo cual no logró gracias a la intervención de los pasajeros del camión.

Lo más extraño es que a pesar de las declaraciones testimoniales de los pasajeros del camión, que incluso llegaron a manifestar durante el proceso que varios de --- ellos le gritaron e insistieron al chofer para que detuviera la unidad, éste continuaba acelerando, tratando de provocar - la muerte de los aprensados, probablemente debido al adagio - común entre conductores de unidades de pasajeros que reza de la siguiente manera: "Más vale un muerto que un herido, pues - sale más barato", lo más extraño, se insiste, que los tribunales condenaron por delito imprudencial, lo cual es absurdo y violatorio de los principios más elementales de derecho penal, pues claramente se estuvo en el caso de una tentativa de homicidio.

La presente tesis se inclina por considerar que en muchos casos de tránsito de vehículos se cometen delitos en grado de tentativa o bien preterintencionales, pues es muy común que cuando los choferes de unidades de servicio público se molestan con un transoúnte que ha cometido la imprudencia o reto de atravesarse en su camino o con otro tripulante de un vehículo particular, decidan proyectar la unidad en contra de uno u otro, procurando causar un daño o la muerte de la persona, cosa que no siempre logran, presentándose de tal manera la tentativa en unos casos y en otros el delito preterintencional, cuando únicamente quisieron causar daños en un vehículo y a causa del impacto se dañan varios o se ejecutan hechos típicos de otros delitos como lo son el ataque a las vías de comunicación u homicidio.

De acuerdo con el artículo 9 del Código Penal para el Estado de México, la tentativa es punible, cuando la resolución de cometer el delito se exterioriza en la realización de todos o parte de los actos que debieron producir como resultado el delito, si éste no se produce por causas ajenas a la voluntad del inculpaado (3).

En su segundo párrafo el mismo numeral sostiene que en el caso de que no llegara a determinarse el delito que se proponía cometer el inculpaado, se estimará que los

3. CODIGO PENAL Y DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL ESTADO DE MEXICO REFORMADO. Berbera Edit. México, D.F., 1992. Pp. 11 y 12.

actos por él realizados se dirigían a cometer el de menor gravedad de entre aquéllos a que racionalmente pueda presumirse que se encaminen (4).

Este segundo párrafo referente a la tentativa, reúne mucha importancia en lo que se relaciona con los delitos cometidos por tránsito de vehículos, pues no siempre es fácil determinar cual es el resultado que el conductor se proponía cometer, pues bien podría intentar tan solo un delito - de daño en los bienes y rebasar el resultado su intención o - en su defecto, en ocasiones no es posible saber si el inculpa do quiso cometer un homicidio o simples lesiones o sencilla-- mente actuó bajo la figura de un llamado dolo circunstancial o eventual, consistente en que la representación del autor se da como posible un determinado resultado, a pesar de lo cual no se renuncia a la ejecución de la conducta, aceptando las - posibles consecuencias de ésta, es decir que hay dolo even--- tual cuando el sujeto, no dirigiendo precisamente su conducta hacia el resultado, lo representa como posible, como contingente, y aunque no lo quiere directamente, por no constituir el fin de su acción o de su omisión, sin embargo lo acepta, - ratificándose en el mismo (5).

Al respecto, Eugenio Zaffaroni señala respecto del dolo eventual en relación con la tentativa lo siguien-

4. Ibíd.

5. PAVON VASCONCELOS, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. Ed. Parrúa: México, 1978. P. 374.

te:

"...se sostiene que puede haber tentativa -- con dolo eventual y lo mismo afirma un sector de la doctrina argentina, aunque la mayor parte de nuestros autores afirma -- que no es admisible la tentativa con dolo eventual. Si esto -- último fuese cierto, nuestra elaboración del concepto de dolo a partir del art. 42 CP (Código Penal Alemán) sería también -- errada, pues escaparía de él el dolo eventual.

"El argumento que se esgrime para afirmar -- que no se admite la tentativa con el dolo eventual, es que -- nuestra ley usa la palabra 'determinado' (el fin de cometer -- un delito determinado). Este argumento no es sostenible, pues de ser dolo directo 'el fin de cometer un delito determinado', sería dolo eventual 'el fin de cometer un delito indeterminado', lo que es directamente inconcebible...Se aduce que en el dolo eventual el resultado no está incorporado a la finalidad. Esto es falso, porque confunde dos circunstancias distintas: El querer del resultado como fin directamente (que es lo que sucede en el dolo directo) y el querer del resultado incorporado al fin como resultado concomitante probable (que es lo -- que tiene lugar en el dolo eventual).

"Por estas razones aceptamos la tentativa -- con dolo eventual y, por ende, entendemos que la base legal... abarca las dos formas que éste puede asumir como consecuencia

de las modalidades de su aspecto conativo (directo o eventual) " (6).

Como puede observarse, la legislación y la doctrina europeas han evolucionado mucho en relación con este problema, mientras que en nuestro México, se sigue considerando que el dolo eventual no existe en relación con el tránsito de vehículos, y por lo tanto, la tentativa tampoco, partiendo de la base que los delitos cometidos de esta manera, son imprudenciales, lo que tiene una explicación de ser, no en la lógica y doctrina, sino en los oscuros intereses de los gremios sindicales que protegen a los delincuentes del volante en contra de los intereses y la seguridad de la mayoría de ciudadanos.

2. CONCURSO.

El concurso de delitos se entiende como la concurrencia de varias infracciones derivadas de una sola acción (concurso ideal o formal), o concurrencia de varias infracciones derivadas de actuaciones independientes cuando no ha recaído sentencia por alguna de ellas (concurso material o real) (7).

El Código Penal para el Estado de México, --
contempla el concurso de delitos en el Capítulo V del Título Segundo del Libro Primero, con los siguientes preceptos legales. Cfr. ZAFFARONI, Eugenio. Op. Cit. Pp. 446 y 447.
7. DE PINA, Rafael De. Op. Cit. P. 142.

les:

"Artículo 19. Existe concurso de delitos --- siempre que alguien es juzgado en un mismo proceso por varios delitos ejecutados en actos distintos si no se ha pronunciado sentencia ejecutoria y la acción penal no ha prescrito, o --- cuando con una sola acción, omisión o comisión por omisión, - ya sea dolosa, culposa o preterintencional, se violen varias disposiciones penales, compatibles entre sí.

"Artículo 20. No hay concurso cuando se trate de un delito continuado o permanente.

"Es delito continuado aquel que se integra - con actos plurales, procedentes de una resolución singular y con violación del mismo precepto legal.

"Es delito permanente aquel en que la acción, la omisión o la comisión por omisión que lo constituyen, se - prolongan de manera ininterrumpida durante un lapso mayor o - menor.

"Artículo 21. Tampoco existe concurso de delitos:

"I Si las disposiciones legales violadas por el inculpado son incompatibles entre sí. En este caso se aplicará la disposición que señale pena más grave.

"II. Si uno o varios delitos constituyen un grado o grados de otro, o medio de ejecución. En este caso se

aplicará la disposición que castigue este último; y

"III. Si un delito constituye un elemento de otro o una circunstancia agravante de su penalidad. En este caso se aplicará la disposición que castigue este delito"(8).

Es de observarse que el primer artículo citado menciona efectivamente en qué consiste el concurso y las clases del mismo, pero es de considerar defectuosa la ubicación del artículo 20, que se refiere a delitos continuados y permanentes y no propiamente a concurso; por otra parte nos parece que también sale sobrando el artículo 21 transcrito, ya que aclara situaciones en que no hay concurso, situaciones de tal naturaleza que la doctrina ya ha considerado.

Por lo expuesto en el artículo 19 del ordenamiento penal del Estado de México, tenemos que es posible la aparición de concurso entre diferentes delitos cometidos con tránsito de vehículos.

Respecto del concurso ideal o formal, se presentan comúnmente el concurso de daño en los bienes, lesiones y/u homicidio, pero también pueden aparecer los ataques a las vías generales de comunicación y el tan discutido delito cometido por conductores de vehículos de motor, tipificado por el artículo 200 del mismo Código, con las siguientes palabras:

"Se impondrán de tres días a seis meses de prisión y de tres a setenta y cinco días-multa, y suspensión -

hasta por un año o pérdida del derecho de manejar al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor.

"Se impondrán de uno a tres años de prisión y de veinte a doscientos días-multa, y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho a manejar, si este delito se comete por conductores de vehículos de transporte público de pasajeros, de transporte escolar o de transporte de personal en servicio" (9).

3. PARTICIPACION.

Cuando dos o más hombres realizan un mismo delito se habla de participación, ésta consiste en la voluntaria cooperación de varios individuos en la realización de un delito, sin que el tipo requiera esa pluralidad (10).

Según el artículo 11 del Código Penal para el Estado de México, se señalan las diferentes formas de participación:

"Artículo 11. Son responsables de los delitos:

I. Los que, con el propósito de que se cometa un delito, instigan a otro a cometerlo, determinando su vo

9. Ibidem. P. 67.

10. CASTELLANOS, Fernando. Op. Cit. P. 293.

luntad;

II. Los que ejecuten materialmente el delito;

III. Los que cooperan en su ejecución con un acto sin el cual no se hubiere ejecutado;

IV. Los que fuerzan o coaccionan a otro, o lo inducen a error para que lo cometa.

V. Los que cooperan a la ejecución del delito con actos anteriores o simultáneos;

VI. Los que sabiendo que se está cometiendo un delito, o se va a cometer, y teniendo el deber legal de impedir su ejecución, no lo impiden pudiendo hacerlo; y

VII. Los que, por acuerdo anterior a la ejecución del delito, auxilian a los inculpados de éste después de cometido" (11).

Estas formas de participación corresponden con lo estipulado por la doctrina, ya que ésta establece que existen diferentes formas de intervenir en la ejecución de delitos, como puede verse a continuación:

La participación, en el sentido técnico que ha desarrollado la teoría, se refiere a la cooperación eventual de varias personas en la comisión de un delito que podría ser consumado sin la intervención de todos aquellos a quienes se

considera partícipes (12), o bien, la voluntaria cooperación de varios individuos en la realización de un delito, sin que el tipo requiera esa pluralidad (13).

La doctrina ha establecido está de acuerdo en considerar como autores, no sólo a quienes material o psicológicamente son causa del hecho típico, sino también a quienes de alguna materia han contribuido con un elemento físico o -- anímico, de donde resultan los diferentes grados de participación, los cuales señalamos y relacionamos con nuestro tema de estudio a continuación:

Según su grado, la participación puede ser --- principal o accesoria, mientras la primera se refiere a la -- consumación, la segunda atiende a su preparación (14); por -- ejemplo, tratándose del tránsito de vehículos, tal sería el - caso cuando el dueño de la unidad adiestra al chofer delin--- ciente para que "remate" al atropellado, ya que "sale más ba- rato un muerto que un herido".

En razón de la calidad, la participación puede ser moral y física (15), como en el supuesto en que una persona, para asesinar a otra, le pagara a un conductor para que - atropellara a ésta.

En cuanto al tiempo, podría ser la participa--

12. VILLALOBOS, Ignacio. Op. Cit. P. 481.

13. CASTELLANOS, Fernando. Op. Cit. P. 293.

14. Ibídem. P. 297

15. Ibídem.

ción, anterior, concomitante o posterior, según se haya dado de acuerdo con la comisión del delito, con anterioridad o posterioridad; así que en el caso ya mencionado del dueño del autobús que da instrucciones para que sean rematadas las personas atropelladas, la participación sería anterior; concomitante en el caso en que previo el acuerdo de voluntades, para -- asesinar a una persona, uno provocara que descendiera de la -- banqueta, en tanto que el otro arrollara a la víctima con algún vehículo; posterior cuando previo acuerdo de voluntades, uno facilitara la huida al conductor que hubiera estado esperando la oportunidad de atropellar a una persona, por ejemplo, atravesando otro vehículo para evitar la persecución.

De conformidad con su eficacia, la participación es necesaria y no necesaria, de acuerdo con la naturaleza del delito, ya sea que éste exija o no, para su comisión -- el concurso de delitos (16).

En el caso, por la condición de que los vehículos pueden ser manejados por una sola persona, la participación que hubiera en ellos, sería de naturaleza no necesaria, -- pero si llegara a inventarse un vehículo que requiriera de -- dos operadores, entonces podría presentarse también la primera forma.

Asimismo, se habla de instigación cuando el su

16. Ibidem.

jeto quiere el hecho, pero lo quiere cometido por otra persona y busca determinar en ésta la resolución de ejecutarlo, -- provocando la idea en otra persona, ya sea realizando ciertos actos o procurando consejos convincentes para reforzar la --- idea ya existente (17).

Esta forma se pudiera presentar cuando en el - caso, los choferes delincuentes con mayor experiencia, trataran de comunicar sus "experiencias" a los nuevos miembros de este tipo de trabajo, "enseñándoles", la manera de conducir - las unidades de tal manera que pudieran cometer diferentes de litos, acogiéndose al absurdo de considerar en principio como imprudenciales a todos los que se cometen con motivo del trán sito de vehículos.

Por otra parte el mandato se presenta cuando se encomienda a otro la ejecución del ilícito, para exclusivo beneficio de quien lo ordena, que además tiene una jerarquía superior a quien ejecuta la orden (18); como sucede en el caso de que el dueño de la línea de camiones emitiera órdenes - en el sentido ya descrito con anterioridad.

La coacción de daría cuando el chofer fuera -- amenazado (19), por ejemplo cuando alguien le apuntara con un arma y lo obligara a estrellar la unidad o cuando fuera adver

17. Ibidem. Pp. 297 y 298.

18. Ibidem. P. 298.

19. Ibidem.

tido de sufrir un mal en su persona, bienes o derechos; para que maniobrara la unidad y causara un daño con ella. Al respecto, se hizo conocido el caso de un fraude en cierta línea de transporte urbano de pasajeros, se ordenaba y presionaba a choferes de unidades de tal línea, para que embistieran con su unidad a vehículos estacionados previamente, los cuales -- eran de escaso valor y se hallaban en mal estado, siendo pagados como si fueran nuevos, asunto que culminó con la detención y proceso de varios trabajadores y ejecutivos de la susodicha línea camionera.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

CAPITULO QUINTO.

**PROCEDIMIENTO PENAL EN EL ESTADO DE MEXICO RESPECTO
A LOS DELITOS PATRIMONIALES COMETIDOS POR TRANSITO DE VEHICULOS.**

- 1. AVERIGUACION PREVIA.**
- 2. PROCESO.**
- 3. APELACION.**

NO HAY PAG.

79

Durante cada una de estas fases van apareciendo -- particularidades propias aplicables a los delitos de tránsito de vehículos y en especial a los que son de naturaleza patrimonial, pasemos a cada una de ellas.

1. AVERIGUACION PREVIA.

Durante esta fase llamada también de preinstrucción, el Ministerio Público prepara el ejercicio de la acción penal mediante la ejecución y práctica de las diligencias necesarias que le permitan estar en aptitud de ejercitar la mencionada acción penal, debiendo integrar con esos fines, el cuerpo del delito y la presunta responsabilidad (3)

La jurisprudencia ha definido al cuerpo del delito, con las siguientes palabras:

"CUERPO DEL DELITO, CONCEPTO DE.

"Por cuerpo del delito debe entenderse el conjunto de elementos objetivos o externos que constituyan la materia de la figura delictiva descrita concretamente por la ley penal.

"Quinta Epoca:

"Suplemento de 1956, Pág 178. A.D. 4173/53. Héctor González Castillo. Unanimidad de 4 votos.

"Tomo CXXX, Pág 485, A.D. 6337/45. J. Jesús Castañe

3. COLIN SANCHEZ, Guillermo. Derecho Mexicano de Procedimientos Penales. Ed. Porrúa. México, 1986. P. 243.

da Esquivel. Unanimidad de 4 votos.

"Sexta Epoca, Segunda Parte;

"Vol. XIV, Pág. 86. A.D. 110/57. Víctor Manuel Gómez Gómez. Unanimidad de 4 votos.

"Vol. XVII, Pág. 77. A.D. 2677/58. Juan Villagrana Hernández. 5 votos.

"Vol. XLIV, Pág. 54 A.D. 6698/60. José Zamora Mendoza. 5 votos" (4).

Por otra parte, la presunta responsabilidad se da -- cuando hay elementos suficientes para suponer que una persona ha tomado parte en la concepción, preparación o ejecución de un acto típico, por lo cual debe ser sometido al proceso correspondiente (5).

El artículo 11 del Código Penal para el Estado de México señala como presuntos responsables de los delitos a:

I. Los que, con el propósito de que se cometa un delito, instigan a otro a cometerlo, determinando su voluntad.

II. Los que ejecuten materialmente al delito.

III. Los que cooperan en su ejecución con un acto sin el cual no se hubiere ejecutado.

IV. Los que fuerzen o coaccionan a otro, o lo inducen a error para que lo cometa.

4. CASTRO ZAVALA, S. Op. Cit. Pp. 283 y 284.

5. COLIN SANCHEZ, Guillermo. Op. Cit. P. 301.

V. Los que cooperan a la ejecución del delito con actos anteriores o simultáneos.

VI. Los que sabiendo que se está cometiendo un delito, o se va a cometer, y teniendo el deber legal de impedir su ejecución, no la impiden pudiendo hacerlo; y

VII. Los que, por acuerdo anterior a la ejecución del delito, auxilian a los inculpados de éste después de cometido (6).

La jurisprudencia mexicana ha establecido que el nexo causal es definitivo para determinar una responsabilidad con las siguientes palabras:

"RESPONSABILIDAD PENAL Y CAUSALIDAD.- Para declarar penalmente responsable al acusado es necesario que se acredite el nexo de causalidad entre conducta ilícita que se le imputa y el resultado dañoso producido" (7).

Es de hacer notar que en esta fase del procedimiento, no es necesaria la plena acreditación de la responsabilidad, pues basta únicamente que de los elementos que arroje la investigación o averiguación, se desprenda la probable responsabilidad del inculpadó, es decir, que haya elementos suficientes para presumir su responsabilidad.

6. CODIGO PENAL Y DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA EL ESTADO DE MEXICO REFORMADO, Edic. cit. P. 12. Vide supra.

7. CASTRO ZAVALA, S. Op. Cit. P. 875.

V. PROCEDIMIENTO PENAL EN EL ESTADO DE MEXICO RESPECTO A LOS
DELITOS PATRIMONIALES COMETIDOS POR TRANSITO DE VEHICULOS.

Como todos sabemos el procedimiento penal consiste en una sistematización de cada uno de los períodos del desarrollo de la acción penal, sistematización que debe de ser lógica y legal (1).

El Estado debe de prevenir los delitos, reaccionando frente a éstos, a través de una serie de pasos y medidas. Además de las de carácter estrictamente preventivo; que tienen que ver más con el orden social que con el sistema jurídico, el Estado establece medidas que corresponden a las previstas en el Código Penal sustantivo.

El proceso penal constituye un supuesto indispensable para la imposición de penas, pero no debe confundirse procedimiento con proceso, el proceso constituye un medio indispensable para el ejercicio del derecho estatal a castigar o mejor todavía, a readaptar socialmente al infractor (2).

El procedimiento penal dentro del Estado de México, no difiere del general, estableciendo así los diferentes pasos a seguir:

- Averiguación previa.
- Preinstrucción.
- Instrucción.
- Juicio.
- Segunda Instancia.

1. Cfr. Arilla Bas, Ferrando. El Procedimiento Penal en México. Edimusa. México, 1977. P. 12.

2. GARCIA RAMIREZ, Sergio y ADATO DE IARRA, Victoria. Prontuario del Proceso Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1982. P. 1.

Durante este período de preinstrucción, es necesario hacer referencia al beneficio que según el artículo 154 - del código procesal para el Estado de México, que otorga un beneficio dentro del cual quedan abarcados los conductores de vehículos que hayan cometido delito:

"Artículo 154: En las averiguaciones que se practiquen por delitos de culpa, cuya penalidad no exceda del término aritmético de cinco años de prisión y siempre que no concurren abandono de la víctima u otro delito de carácter doloso y el inculpado se presente voluntariamente en forma inmediata al Ministerio Público, éste tendrá facultad, bajo su más estricta responsabilidad de concederle la libertad, previo depósito en efectivo, con arreglo a lo dispuesto en la fracción I del artículo 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos" (8).

De esta manera se ven beneficiados los conductores de vehículos, ya que en principio, todos ellos son considerados como imprudenciales, según lo establecen las tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que se transcriben:

"IMPRUDENCIA, DELITOS POR. CONCURRENCIA DE CULPAS. COLISION DE VEHICULOS.- Aún cuando el manejador de un automóvil conducía con exceso de velocidad en un lugar en el que -- existen avisos de conducir a cincuenta kilómetros por hora, --

ello no releva de responsabilidad al otro conductor que yendo adelante no hizo ninguna señal de que iba a dar vuelta, omisión seguramente indicativa de negligencia punible, contra lo que él alega, por hacer trascendido al resultado dañoso, si bien en concurrencia con la culpa del otro conductor, que como ya se dijo, conducía con exceso de velocidad. Aplicación de la tesis jurisprudencial 152, visible en la página 314 del Apéndice de 1917 a 1965.

"Amparo directo 108/79.- Enrique Gutiérrez Serra.- 16 de mayo de 1979.-Ponente: Martín Borrego Martínez.

"Informe 1979. Tribunal Colegiado del Décimo Circuito. Núm. 23. Pág. 328" (9).

Así como también la siguiente:

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

"Sexta Epoca, Segunda Parte:

"Vol. XXVI, Pág. 84. A.D. 6619/58.- Baldomero Berino rangel.- 5 votos.

"Vol. XXVII, Pág. 99. A.D. 818/58.-Valdemar Ortega García.- Unanimidad de 4 votos.

"Vol. XXIX.- Pág 88. A.D. 2365/59.- Slvador Amor Ló
9. CASTRO ZAVALA, S. Op. Cit. Pp. 634 y 535.

pez.- Unanimidad de 4 votos.

"Vol. XXXVIII, Pág. 184. A.D. 7993/59.- Porfirio Reyes Sánchez.- 5 votos.

"Vol. LIII, Pág. 31. A.D. 4889/60.- Manuel Vázquez Pichardo.- 5 votos.

"Apéndice 1919-1975. Primera Sala, Número 157. Pág. 323" (10).

Como se desprende, de las dos tesis anteriores, sin mayor fundamento se consideran como imprudenciales los delitos que se cometen por tránsito de vehículos, pues por otra parte, no hay tesis alguna en que señale que se cometen dolosamente y es por eso que sin entrar en mayores averiguaciones se ha tomado la costumbre de considerar a este tipo de ilícitos como imprudenciales, aunque sea común en los casos de conductores con licencia de primera, que muchos indicios de la averiguación indiquen cuando menos la presencia de un dolo eventual, pues no es posible que una persona experta en la conducción de vehículos y que diario trabaja varias horas del día en dicha actividad, pueda argumentar que no se representó el posible resultado de su forma de conducir, recordemos que la diferencia entre culpa consciente y dolo eventual es mínima, pues mientras en éste existe una indiferencia del autor del ilícito respecto a un resultado posible, la culpa cons---

ciente implica una actitud de esperanza de que no ocurran ciertos hechos, en tanto que el dolo eventual se caracteriza por la indiferencia que asume el agente activo del delito (11), y al respecto es claramente notoria la actitud de falta de respeto a la vida y a los bienes patrimoniales destruidos por la forma de conducir francamente criminal de muchos conductores.

2. PROCESO.

El proceso penal abarca las actuaciones que van desde el auto de sujeción a proceso, hasta que se dicta sentencia.

Antes de iniciar propiamente el proceso, aparece la fase -- llamada de preinstrucción, que abarca las diligencias a realizar hasta antes del auto de término; esta parte se inicia con el auto de radicación, que según el artículo 175 del Código de Procedimientos Penales para el Estado de México, debe ser dictado tan luego como el juez reciba las diligencias de averiguación previa en que se le haya consignado el expediente (12), en caso de que la consignación sea hecha con detenido, el juez decretará su detención si es procedente y en caso contrario, la ordenará su libertad inmediata (13); si el Ministerio Público hubiere concedi-

11. CASTELLANOS, Fernando. Op. Cit. P. 249.

12. CODIGO PROCESAL PENAL PARA EL ESTADO DE MEXICO. Edic. Cit. Pp. 48 y 49.

13. Idem. P. 49.

do la libertad al inculpado, el juez puede revocarla en los siguientes casos:

- Si el término medio aritmético señalado en el delito por el cual se ha ejercitado la acción penal excede de cinco años de prisión.

- Si aunque dicho término medio aritmético no excede de cinco años de prisión, estima insuficiente la garantía otorgada.

En caso de que el juez estime procedente la libertad concedida por el Ministerio público, lo mismo que el monto de la garantía, confirmará aquella y ordenará que tan pronto comparezca el consignado, se le hagan las prevenciones ordenadas en el artículo 353 del Código Procesal, cuyo contenido es el siguiente:

"Artículo 353.- Al notificarse al inculpado el auto que le concede la libertad caucional, se le hará saber que contrae las siguientes obligaciones: presentarse ante el tribunal del conocimiento los días fijados que estime conveniente señalarle y --- cuantas veces sea citado o requerido para ello; comunicar al mismo tribunal los cambios de domicilio que tuviere, y no ausentarse del lugar sin permiso del citado tribunal, el que no se le podrá conceder por término mayor de tres días" (14).

Esto significa que en los casos de delitos de tránsito de vehículos, cuya pena sigue las reglas de los delitos imprudenciales, la mayoría de los casos el delincuente ni siquiera pisa la

prisión preventiva o en el caso de que llegara detenido, es inmediatamente beneficiado por el beneficio de la caución, que en -- los casos de trabajadores del volante, es cubierta por las aso-- caciones laborales a que pertenece, dándose el caso de que es -- común encontrar al delincuente 'al día siguiente a su conducta de -- lictuosa, nuevamente conduciendo la unidad; con lo cual se gene-- ra prácticamente un estado de impunidad para este tipo de perso-- nas.

El auto de formal prisión no revoca la libertad provi-- sional, excepto determinación del juez y una vez dictado, el pro-- ceso se desarrollará en audiencia de pruebas que serán públicas, en esta audiencia se ofrecerán pruebas por el Ministerio Público y por el procesado o defensor y se continuará seguidamente con -- su desahogo, en caso de que no todas se pudieran desahogar, se -- señalará nuevo día y hora para su continuación y al quedar con-- cluida la audiencia, el Juez preguntará a las partes si tienen -- alguna nueva que ofrecer y en caso afirmativo o que el mismo -- juez lo considere, citará a una nueva audiencia, y en caso de -- que el juez estime agotada la investigación (sic), prevendrá a -- las partes a que presenten en la misma audiencia pruebas que pue-- dan desahogarse en una última que se celebrará dentro de otros -- quince días; si las partes no ofrecen más pruebas, se declarará cerrada la instrucción (14).

En la audiencia que se declare cerrada la instrucción, - el juez citará a otra para después de diez días y antes de quince, para que en ella las partes presenten sus conclusiones por escrito y hagan si lo desean, la defensa oral de las mismas, teniéndose por formuladas de inculpabilidad en caso de que el defensor se abstenga de hacerlo y en caso de que el agente del Ministerio Público sea quien haya realizado tal omisión, el juez dará cuenta al Procurador General de Justicia o Subprocurador -- que corresponda y citará a otra audiencia dentro de los cinco -- días siguientes (15).

Concluida la audiencia, el juez declarará vista la causa y resueltos los recursos promovidos por las partes, dictará sentencia dentro de los quince días siguientes (16).

3. APELACION.

De conformidad con el artículo 307 del Código Adjetivo, la apelación puede interponerse en el acto de la notificación o por escrito o comparecencia, dentro de los cinco días siguientes si se tratare de sentencia (17), una vez interpuesto, se decretará sobre su admisión o desechamiento, al admitirse el recurso, - se prevendrá al acusado para que nombre defensor que lo patrocine ante el tribunal de apelación, apercibiéndolo que de no hacer

15. Ibidem. Pp. 73 y 74.

16. Ibidem. P. 75.

17. Ibidem. P. 83.

lo, éste le nombrará al de oficio adscrito a dicho tribunal, --- quien en todo caso quedará facultado para oír toda clase de notificaciones (18).

El escrito de expresión de agravios deberá incluir ofrecimiento de pruebas, especificando los puntos sobre los que deba versar, en caso de que no se ofrezcan pruebas o exhibidas éstas, se señalará la audiencia de vista dentro de los diez días si--- guientes y una vez que se declare visto el asunto, quedará cerra do el debate y el tribunal de apelación pronunciará el fallo correspondiente, a más tardar dentro de quince días, confirmando, revocando o modificando la sentencia apelada (19).

Al respecto del procedimiento de segunda instancia, no aparece ninguna particularidad respecto de los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos, sin embargo, la persona sujeta a proceso, deberá estar acudiendo a la Sala correspondiente a presentarse y firmar en su caso, de la misma manera que lo hació durante la primera instancia.

a1

CAPITULO VI.

LA REPARACION DEL DAÑO.

La reparación del daño se halla regulada en el Código penal para el Estado de México, por los artículos 29 a 40 de dicho ordenamiento legal.

Al respecto se transcriben y comentan los numerales en referencia:

"Artículo 29. - La reparación del daño comprende:

"I. La restitución de la cosa obtenida por el delito -- con sus frutos y acciones, y el pago en su caso de deterioros y menoscabo;

La restitución se hará en el caso de que la cosa hubiere pasado a ser propiedad de tercero; a menos que sea irreivindicatoria, pero el tercero será oído en un incidente tramitado en la forma que señale el Código de Procedimientos Penales;

"II. El pago de su precio si la cosa se hubiere perdido, o incorporado a otra por derecho de accesión, o por cualquier causa, no pudiere ser restituida; y

"III La indemnización del daño moral causado intencionalmente a la víctima o su familia. Para los efectos de esta fracción, la indemnización no será inferior a treinta ni superior a mil días-multa" (1).

Del artículo citado se infiere que las fracciones II y III del mismo, son aplicables al delito de daño en los bienes, -

ya que el daño sufrido por delitos de tránsito de vehículos, hace que sea imposible restituir la cosa; aunque cabe la posibilidad de pagar su deterioro.

"Artículo 30.- La reparación del daño se impondrá de oficio al inculpado del delito; pero cuando sea exigible a terceros tendrá el carácter de responsabilidad civil y se tramitará en forma de incidente en los términos que fija el Código de Procedimientos Penales" (2).

Lo que significa que el ofendido queda sujeto a proceso civil cuando el vehículo no es propiedad del conductor, como comúnmente ocurre en los casos de transportes de servicio público y de carga, con lo cual la ciudadanía se ve implicada en un juicio civil en el cual difícilmente logra la reparación deseada; se propone por lo tanto que para obtener cualquier beneficio de liberación y para que el propietario del vehículo pueda recuperarlo, deba garantizar efectivamente el pago de la reparación de daño causado y no simplemente depositar las ridículas sumas que en términos generales se señalan.

"Artículo 31.- Los comprendidos en el artículo 17 de este Código, estarán obligados en todo caso a la reparación del daño conforme a las disposiciones de este Capítulo, Si fueren insolventes, responderán de dicha reparación, los que tengan bajo su patria potestad, tutela o guarda" (3).

2. *Ibidem*. P. 19.

3. *Ibidem*.

El artículo 17 mencionado se refiere a los inimputables y es adecuado que se responsabilice a quienes los tienen bajo su custodia; pero especialmente en los casos de menores, cuyos padres irresponsables les permiten que siembren el pánico entre la ciudadanía por los rumbos de la zona conurbada pertenecientes a las clases medias superiores, como lo son el área de Ciudad Satélite, la Herradura y Tecamachalco. Pero la obligación debe extenderse a todo propietario de vehículo que sin reflexionar sobre el estado de peligrosidad que genera, permite que cualquier persona utilice su vehículo.

"Artículo 32.- La reparación del daño será fijada por los jueces de acuerdo con las pruebas aportadas en el proceso -- respecto al daño causado y atendiendo a la capacidad económica -- del obligado a pagarla. Dicha reparación en todo caso, tratándose de delitos patrimoniales será siempre por la totalidad del daño causado" (4).

No es adecuado dicho precepto, ya que el ofendido no tiene personalidad en el proceso del estado de México y queda a la buena o mala voluntad que el agente del Ministerio Público le tenga a su asunto y por otra parte, se contrapone a la fracción III del artículo 29 del ordenamiento legal en estudio, pues mientras ésta señala la obligación de indemnizar por el daño moral, aquélla se limita al pago de la totalidad del daño causado, ha--

4. Ibidem.

ciendo caso omiso del pago de los perjuicios causados; muchas -- personas dependen en el Estado de México de su automóvil para ob tener ingresos, como es el caso de taxistas y repartidores parti culares y en tales casos la reparación del daño debería abarcar tanto el pago de los daños, como de los perjuicios o sea, los -- beneficios económicos dejados de percibir por causa del inciden te.

"Artículo 33.- En caso de lesiones y homicidio a falta de pruebas específicas respecto al daño causado, los jueces toma rán como base la tabulación de indemnizaciones que fija la Ley - Federal del Trabajo y el salario mínimo existente en la región. Esta disposición se aplicará aun cuando el ofendido fuere menor de edad o incapacitado" (5).

Base genérica para tener un principio de cuantificar - lo incuantificable: la vida y la salud. Sin embargo, como este - trabajo se refiere al delito de daño en los bienes, se omite un análisis más profundo al respecto.

"Artículo 34.- EN orden de preferencia, tienen derecho a la reparación del daño:

"I. El ofendido;

"II. Sus descendientes y cónyuge;

"III. Sus ascendientes;

"IV. Las personas que dependieran económicamente de él

"V. Sus herederos" (6).

5. Ibidem.

6. Ibidem.

Desde luego que en estos casos, el ofendido será quien tenga derecho a la reparación del daño, pero en caso de que además haya fallecido en el percance, podrán tener derecho al pago de la reparación del daño en los bienes, las personas indicadas en el resto de las fracciones.'

"Artículo 35.- Son terceros obligados a la reparación del daño:

"I. Los ascendientes por los delitos de sus descendientes que se hallaren bajo su patria potestad;

"II. Los tutores y los custodios por los delitos de -- los incapacitados que se hallen bajo su autoridad;

"III. Los directores de internados o talleres que reciban en su establecimiento discípulos o aprendices menores de -- dieciocho años, por los delitos que éstos ejecuten durante el -- tiempo que se hallen bajo el cuidado y dirección de aquéllos;

"IV. Las personas físicas o morales por los delitos -- que cometan sus obreros, jornaleros, empleados, domésticos o artesanos, con motivo y en el desempeño de sus servicios.

"V.- Las personas morales, por los delitos de sus socios o agentes, directores, en los mismos términos en que, conforme a las leyes, sean responsables de las demás obligaciones -- que aquéllas contraigan;

que aquéllas contraigan;

"VI. En el caso de la fracción III del artículo 16 de este Código, la persona o personas beneficiadas con el sacrificio del bien jurídico; y

"VII. El Estado, y municipios subsidiariamente por sus servidores públicos, cuando el delito se cometa con motivo o en el desempeño de sus funciones, empleos y comisiones" (7).

Lista elaborada con minuciosidad, que permite aplicar sanciones por reparación del daño a las personas que de alguna manera están obligadas a la responsabilidad objetiva en materia civil; el problema radica en lo difícil de instrumentar el pago -- efectivo, como por ejemplo en el caso del Estado, nos preguntamos ¿cuál será la autoridad competente para ejecutar la obligación?

"Artículo 36.- Los responsables de un delito, están -- obligados solidariamente a cubrir el importe de la reparación -- del daño" (8).

Disposición lógica y coherente, pues la obligación en este caso debe ser exigida a todos y cada uno de los delincuentes, como es el caso del conductor y el dueño del vehículo que -- apoya la conducta delictiva de su trabajador y la fomenta.

"Artículo 37.- El inculcado cubrirá de preferencia la

7. Ibidem. Pp. 19 y 20.

8. Ibidem. P. 20.

reparación del daño y en su caso, se distribuirá proporcionalmente entre los ofendidos, por los daños que hubieren sufrido, y -- uan vez cubierto el importe de esta reparación se hará efectiva la multa" (9).

Es adecuado proteger, antes al ciudadano en cuanto al pago de la pena pecuniaria y dejar la multa en segundo plano, pero de ninguna manera debe significar que deba omitirse el pago de ésta.

"Artículo 38.- Si las personas que tienen derecho a la reparación del daño, no lo reclaman dentro de la instrucción, su importe se aplicará en favor del Estado" (10).

Es obvio que el Estado, subsidiariamente se haga acreedor al pago de cualquier pena pecuniaria.

"Artículo 39.- Si el inculpado de un delito patrimonial no agravado paga espontáneamente la reparación del daño, el juez podrá a su prudente arbitrio, reducir la pena hasta en una mitad" (11).

Este beneficio alcanza a la mayoría de conductores de vehículos, pero sin embargo se insiste en que no deben considerarse a todos ellos como delincuentes imprudenciales, sino que debe analizarse con mayor objetividad caso por caso, sobre todo en los casos de conductores con licencia de choferes.

9. *Ibidem.*

10. *Ibidem.*

11. *Ibidem.*

"Artículo 40.- En los delitos de culpa los automóviles, camiones y otros objetos de uso lícito con que se cometa el delito, y sean propiedad del inculcado o de un tercero obligado a la reparación, se asegurarán de oficio por el Ministerio Público o por la Autoridad Judicial para garantizar el pago de la reparación del daño y solamente se levantará el aseguramiento si los propietarios otorgan fianza bastante para garantizar ese pago"(12).

Disposición atinada, siempre y cuando el importe de la fianza que se deje, sea proporcional al daño causado; de tal manera se garantiza adecuadamente el pago de esta obligación; pues en el Distrito Federal, desgraciadamente se está dando el caso común de impunidad, debido a las benignas disposiciones que permiten que el responsable de hechos de tránsito quede en posesión del vehículo, una vez que se haya realizado el peritaje; situación absurda que genera toda la inseguridad imaginable para las víctimas de incidentes de tránsito en lo que toca a la reparación y resarcimiento de daños.

12. *Ibidem*.

CONCLUSIONES .

CONCLUSIONES.

PRIMERA: Desde tiempos inmemoriales el transporte ha sido -- una necesidad de primera índole en el desarrollo de la vida humana en sociedad; pero la irrupción del vehículo de motor ha generado una serie de situaciones diferentes a la problemática antigua sobre el asunto, y entre los aspectos que más destacan al respecto, está la aparición de los delitos cometidos por tránsito de vehículos.

SEGUNDA: El índice de delitos cometidos por tránsito de vehículos, ha ido aumentando en todas las grandes ciudades, viniendo a ser una de las principales causas de mortalidad y de pérdidas patrimoniales, según lo apuntan las estadísticas elaboradas.

TERCERA: En el Estado de México, se presenta el fenómeno delictuoso derivado del tránsito de vehículos, pero toma dos matices diferentes, uno propiamente típico de dicha entidad y otro que más bien pertenece al fenómeno macrourbano que es la ciudad de México, que materialmente se ha desbordado sobre la zona limítrofe estatal, generando un fenómeno de prolongación criminal sobre los municipios aledaños al Distrito Federal.

CUARTA: Son varios los delitos que pueden cometerse por tránsito de vehículos, pero sobre todo destacan tres rubros, que son: Delitos contra la Seguridad de las Vías de Comunicación y Medios de Transporte, Delitos contra la Vida y la Integridad de las Personas y Delitos Patrimoniales, según el Código Penal para el Estado de México.

QUINTA: La clasificación de los delitos cometidos por tránsito de vehículos es la siguiente: Por lo regular son delitos de acción, pudiendo ser materiales por lo general y en ocasiones, formales (omisión de auxilio); por su forma de persecución, pueden ser de oficio o de querrela, según la regla establecida por el artículo 62 del Código Penal para el Estado de México.

SEXTA: Por el elemento interno o culpabilidad, se ha desarrollado el criterio ilógico y sin fundamentación de que los delitos cometidos por tránsito de vehículos son necesariamente imprudenciales, lo que ha generado un peligroso índice de impunidad beneficioso para los casos de auténticas imprudencias, pero muy delicado para verdaderos criminales que se escudan bajo esta falacia, para ejecutar verdaderas y graves conductas antisociales, que van desde meros delitos de peligro, hasta homicidios colectivos, sin que nadie se atreva a

denunciar este hecho y se continúe solapando a un grupo criminal de lo más peligroso, compuesto por todo tipo de conductores que por lo general ostentan licencias de primera clase.

SEPTIMA: Respecto de los delitos patrimoniales, el que más se comete con motivo del tránsito vehicular, es sin duda el que es llamado "Daño en los Bienes", según el Capítulo Sexto del Título Cuarto del Libro Segundo del Código Penal para el Estado de México, ilícito cuyas cifras en pérdidas es sumamente alto y oneroso para los intereses de la ciudadanía, sin que por esto se piense o se olvide la mayor gravedad que representa la pérdida de vidas humanas y de lesiones definitivas que sufren quienes son víctimas de conductores delincuentes.

OCTAVA: Los sistemas jurídicos para combatir los delitos por tránsito de vehículos, han resultado contraproducentes, pues la manifiesta impunidad gozada por los conductores delincuentes, ha fomentado la aparición de estos ilícitos, sobre todo en quienes se ostentan como "profesionales del volante", cuando en verdad carecen de todo profesionalismo y de responsabilidad social para conducir las unidades que manejan dentro de ciertas normas de ética y honestidad.

NOVENA: Es necesario cambiar el criterio de evaluación jurídica respecto de los delitos cometidos por tránsito de vehículos y dejar de considerar a priori a este tipo de ilícitos como meramente imprudenciales y no otorgar los beneficios de liberación si no existen elementos suficientes para inferir que se trata de mera imprudencia y no de un delito doloso.

DECIMA: Es necesario que cuando menos, cuando se trate de conductores que portan licencia de primera y se dedican a la conducción de vehículos de motor en su trabajo, no se vean beneficiados por ninguna forma de liberación en tanto que no se pruebe la imprudencia, pues es público y notorio que muchos choferes utilizan la unidad que conducen con fines criminales, lo cual se puede probar si se hace un seguimiento de los casos en que se han visto relacionados.

DECIMOPRIMERA: En lugar de beneficiar indistintamente a todos los conductores de vehículos que hayan cometido ilícitos, debe diferenciarse al conductor de vehículos particulares del que trabaja conduciendo unidades vehiculares, pues en el primer caso se trata de personas que utilizan el vehículo como mero medio de transporte, por lo que el número de horas que manejan es menor, en tanto que los choferes circulan todo el

tiempo que dura su jornada de trabajo, motivo por el que se les debe exigir mayor responsabilidad en el manejo de sus -- unidades.

DECIMOSEGUNDA: Es claro que encarcelando a choferes no sería la manera adecuada de prevenir los ilícitos cometidos por -- tránsito de vehículos, pero sí se propone que quienes hayan cometido homicidios y lesiones, se vean sujetos a las reglas generales de dichos delitos, incluyendo las reglas para los homicidios colectivos, la reincidencia y la habitualidad, -- pues basta seguir el expediente laboral de muchos choferes, -- para determinar que son auténticos criminales embozados de -- trás de los beneficios que establece nuestro sistema penal -- para con ellos.

DECIMOTERCERA: Es necesario, en lo que toca a delitos patri- moniales cometidos por tránsito de vehículos, asegurar la re paración del daño, antes de otorgar cualquier beneficio de -- liberación para quien haya cometido un delito de esta índole, pues si bien es cierto que en muchos casos se está ante una auténtica imprudencia, también lo es que en tanto no se obli- gue en definitiva al ciudadano para que sea responsable de --

actos, el número de ilícitos que aparecerán bajo la forma de imprudencia seguirá aumentando, sobre todo cuando la impunidad se compra mediante ridículas cauciones que difícilmente reparan los daños causados por conductores irresponsables.

DECIMOCUARTA: Se propone que además de lo anterior, se cancele la licencia de conducir a quienes se determine reincidencia específica o habitualidad delictiva en lo referente a delitos cometidos por tránsito de vehículos, además de que se prevenga una fuerte sanción penal para quienes conduzcan a pesar de haber sufrido este castigo. Asimismo se propone que la cancelación del permiso para conducir, sea definitivo y de ninguna manera temporal, pues si una persona ya ha demostrado su peligrosidad, ésta no va a cambiar sin el tratamiento adecuado.

DECIMOQUINTA: Se propone que además de las sanciones impuestas a los conductores delincuentes, también se establezcan medidas de seguridad preventivas, como lo son auténticos exámenes sobre la pericia de quienes solicitan permisos para conducir y evitar que se siga convirtiendo la expedición de licencias en turbio negocio de los servidores públicos que laboran en las oficinas de tránsito en la entidad, medida cuya efectividad, dependería de la coordinación que hubiera

con las autoridades del Distrito Federal y en general con -- las demás entidades de la República, pues de otra manera, lo único que sucedería es que se transformaría el problema, pero continuaría subsistiendo.

DECIMOSEXTA: Asimismo, es necesario que los institutos de -- formación profesional, colegios de policía y centros de estudio de psicología criminal, se avoquen al estudio y diseño -- del perfil del delincuente conductor de vehículos de motor, a fin de que se elaboren pruebas psicológicas a aplicar para -- quienes pretenden obtener una licencia de chofer, ya que el riesgo es mucho mayor entre quienes van a dedicar mayor tiempo de su vida, su jornada de trabajo, a la conducción de unidades motorizadas, a fin de que las personas que no llenen -- un mínimo de requisitos psicológicos, no puedan obtener li--cencias de primera clase.

DECIMOSEPTIMA: Asimismo es necesario que las medidas ante---riormente señaladas y propuestas, se complementen con formas de evitar la corrupción de los servidores públicos de las -- oficinas de tránsito, ya que de otra manera, lo único que se logrará ha de ser encarecer las tarifas de expedición de do--cumentos, de manera parecida a lo que ocurre dentro del Esta

do de México respecto al delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad, que no ha solucionado el problema, pero ha generado elevados ingresos ilícitos para los policías y - agentes del Ministerio Público, y en ocasiones también para el personal del poder judicial.

109

B I B L I O G R A F I A .

1. ARILLA BAS, Fernando. El Procedimiento Penal en México. Edimusa. México, 1977.
2. BENITEZ, Fernando. Historia de la Ciudad de México. Salvat. Barcelona, 1984.
3. CAMPOS, Alberto A. Derecho Penal. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1987.
4. CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl. Derecho Penal Mexicano. Parte General. Ed. Porrúa. México, 1980.
5. CASTELLANOS, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1987.
6. COLIN SANCHEZ, Guillermo. Derecho Mexicano de Procedimientos Penales. Ed. Porrúa. México, 1986.
7. ED. CUMBRE. Enciclopedia Juvenil Grolier. México, 1978.
8. ED. RAMON SOPENA. Diccionario Ilustrado de la Lengua Española. Barcelona, 1984.
9. FONDO DE CULTURA ECONOMICA. Diccionario de Sociología. México, 1974.
10. FRANCO SODI, Carlos. Don Juan Delincuente y Otros Ensayos. Ed. Botas. México, 1951.
11. GARCIA RAMIREZ, Sergio y ADATO DE IBARRA, Victoria. Prontuario de Derecho Procesal. Ed. Porrúa. México, 1982.
13. GONZALEZ DE LA VEGA, Francisco. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1979.
14. LOPEZ REY, Juan Manuel. Criminología. Aguilar. Madrid, 1978.
15. MARQUEZ PIÑERO, Rafael. Derecho Penal. Parte General. Trillas. México, 1986.
16. OSORIO Y NIETO, César Augusto. Ensayos Penales. Ed. Porrúa. México, - 1988.
17. PALACIOS VARGAS, Ramón. Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal. Trillas. México, 1978.
18. PAPINI, Giovanni. Obras. Ed. Aguilar. Madrid, 1971.
19. PAVON VASCONCELOS, Francisco. Manual de Derecho Penal Mexicano. Ed. - Porrúa. México, 1978.

20. PINA, Rafael de. Diccionario de Derecho. Ed. Porrúa. México, 1975.
21. PINA, Rafael de y PINA VARA, Rafael de. Diccionario de Derecho. Ed. - Porrúa. México, 1988.
22. PLANETA-AGOSTINI. Diccionario UNESCO de Ciencias Sociales. Barcelona, 1987.
23. PORTE PETIT CANDAUDAP, Celestino. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Ed. Porrúa. México, 1990.
24. PROMEXA. Enciclopedia Biográfica Universal. México, 1982.
25. Tesoros del Saber. Ed. Cumbre. México, 1986.
26. VILLALOBOS, Ignacio. Derecho Penal Mexicano. Ed. Porrúa. México, 1975.
27. WELZEL, Hans. Derecho Penal Alemán. Ed. Jurídica de Chile. Santiago - de Chile, 1970.
28. ZAFFARONI, Eugenio Raúl. Manual de Derecho Penal. Cárdenas Edit. y --- Dist. México, 1986.

LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA.

1. BERBERA EDIT. Código Penal y de Procedimientos Penales para el Estado Libre y Soberano de México. México, 1982.
2. BERBERA EDIT. Código Penal y de Procedimientos Penales para el Estado Libre y Soberano de México Reformado. México, 1992.
3. CASTRO ZAVALETA, S. La Legislación Penal y la Jurisprudencia. Cárdenas Edit. y Dist. México, 1983.
4. EDICIONES ANDRADE, S.A. Código Penal. México, 1991.
5. EDICIONES ANDRADE, S.A. Penal Práctica. México, 1987.
6. GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO. Códigos Penal y de Procedimientos Penales. s.d.
7. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION. Jurisprudencia y Tesis Sobre-salientes en Materia Penal 1917-1990. s.d.