

ESCUELA DE DERECHO
LICENCIADO “JESUS ROJAS VILLAVICENCIO”
INCORPORADA A LA UNAM

**“LA PRUEBA PERICIAL EN HECHOS DE TRANSITO COMO
MEDIO PARA DICTAMINAR LA RESPONSABILIDAD DE LOS
CONDUCTORES.”**

TESIS PROFESIONAL

Que para obtener el título de:

“LICENCIADO EN DERECHO”

PRESENTA:

GERSAIN JIMENEZ SANCHEZ

ASESORA:

LICENCIADA BEATRIZ LUCIA ANGON FLORES

HUAJUAPAN DE LEON, OAXACA A ENERO DE 2012.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS

A DIOS:

Primeramente gracias por darme la vida y acompañarme en cada instante de ésta, en los buenos y malos momentos, así como también ayudarme en el cumplimiento de todos mis sueños en especial este que es el de culminar mi carrera y poder obtener mi título como Licenciado en Derecho, siempre dándome tu fortaleza y sabiduría en éste largo camino de mi vida.

A MIS PADRES;

LOS SEÑORES:

IRENIA ANDREA SANCHEZ CORTES

FELICIANO MARTIN JIMENEZ SANTOS

A ellos que son mi vida y mi orgullo les agradezco ser mis padres, son maravillosos, mil gracias por todo el apoyo y amor que me han brindado desde pequeño aun con las carencias que nos toco vivir juntos apoyándome incondicionalmente y por enseñarme los valores más importantes de la vida, así como también el trabajo y valorar lo que se tiene. Este logro es de Ustedes y para Ustedes por estar siempre conmigo apoyándome en mis estudios y animándome a seguir adelante siempre y no darme por vencido aún con el más grande tropiezo ya que siempre Ustedes fueron mi gran fortaleza, no encuentro palabras para expresarles todo lo que siento y no me queda más que decir que son mi vida y que los amo con todo mi corazón.

“MIL GRACIAS”

A MIS HERMANOS Y CUÑADOS:

NOE, ARACELI, ERIC, LIZBETH, LUISA Y JUAN

Por el gran apoyo que me han brindado cada uno de Ustedes en mi vida y en mis estudios, mil gracias los amo, en verdad no tengo como agradecerles todo lo que han hecho por mi, éste logro es de todos porque si no fuera por Ustedes no hubiera logrado mi sueño ya que con sus consejos me inspiraron a ser mejor cada día. Solo quiero que sepan que cuentan conmigo incondicionalmente y que yo estaré para apoyarlos siempre que me necesiten.

“MIL GRACIAS A TODOS”

A MIS SOBRINOS:

**LUIS EDUARDO, AILET ANDREA, AXEL JARET Y
YELITZA.**

A ellos porque aunque estén pequeños son una parte muy importante en mi vida, los amo y siempre los tengo presentes en mi corazón.

A MI NOVIA:

CYNTHIA YASMIN ROJAS CRUZ

A ella por el gran amor y el apoyo incondicional que me a brindado desde el momento que la conocí, éste logro también se lo dedico a ella ya que estuvo conmigo en todo momento hasta lograr realizar ésta meta de mi vida, mil gracias te amo.

I N D I C E

DEDICATORIAS.

INTRODUCCION.----- 1

CAPITULO PRIMERO

“NOCION DE PRUEBA”

1.1 Concepto de prueba.----- 2

1.2 Prueba y derecho.----- 4

1.3 Prueba y proceso.----- 6

1.4 Prueba en el proceso.----- 8

1.5 Contenido en la función probatoria.----- 9

CAPITULO SEGUNDO

“OBJETO DE LA PRUEBA”

2.1 La prueba como parte de la Ciencia del Derecho Procesal.----- 11

2.2 La prueba como sistema de normas procesales objetivas.----- 14

2.3 La prueba de los hechos.----- 17

2.4 La prueba del derecho.----- 19

2.5 Objeto de la prueba.----- 19

Citas.....	22
------------	----

CAPITULO TERCERO

“LA PERICIA”

3.1 Origen y desarrollo de la pericia.....	23
3.2 Concepto de pericia.....	25
3.3 Naturaleza jurídica de la pericia.	27
3.4 La pericia en el proceso penal mexicano.....	29

a) Objeto y procedencia de la pericia.

CAPITULO CUARTO

“LOS PERITOS”

4.1 Requisitos para ser perito en el derecho comparado en los estados de México, Puebla, Oaxaca, Morelos, Tlaxcala y Veracruz.....	30
--	----

CAPITULO QUINTO

“FACULTADES DEL PERITO”

5.1 Práctica procedimental del perito.....	33
5.2 Apreciación del perito.....	34
5.3 De dónde obtiene el perito vial su información.....	34

CAPITULO SEXTO

“COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO”

6.1 De la vialidad.-----	36
a) Definición de vehículos	
6.2 Competencia de la Procuraduría General de la República.-----	37
6.3 Competencia del Ministerio Público o Fiscal.-----	38

CAPITULO SEPTIMO

“LOS HECHOS DE TRANSITO”

7.1 Desconocimiento del Reglamento de Tránsito.-----	41
a) Facilidades para obtener una licencia para manejar.	
7.2 Sobre la Educación vial.-----	42

CAPITULO OCTAVO

“DE LAS SEÑALES”

8.1 Uso de las señales por el conductor.-----	43
8.2 Señalización luminosa.-----	46
a) De los semáforos.	
8.3 Señales marcadas sobre el pavimento.-----	47
8.4 Señales para marcar zonas de estacionamiento. -----	47

8.5 Prohibiciones en las señales.-----	48
--	----

CAPITULO NOVENO

“OBSERVACION DEL LUGAR DE LOS HECHOS”

9.1 Observación del lugar de los hechos.-----	49
9.2 Daños por cuerpo duro. -----	50
9.3 Inicio de la inspección ocular. Uso del sistema de ejes cartesianos.----	51
9.4 Acotamiento y descripción de una huella.-----	53
9.5 Estudio del medio ambiente.-----	53
9.6 Visibilidad. Tipo de esquinas.-----	54
9.7 La superficie de rodamiento.-----	55
9.8 Arroyo de circulación.-----	56
9.9 Carril de circulación.-----	56
9.10 Camellones.-----	56
9.11 Banquetas.-----	57
9.12 Guarniciones.-----	57
9.13 Calles.-----	57
9.14 Diferentes tipos de cruceros.-----	58
9.15 Topografía sub-urbana.-----	59
9.16 De las carreteras.-----	60
9.17 Acotamiento.-----	60
9.18 Curvas.-----	61
9.19 De la carpeta asfáltica.-----	61
9.20 Señalizaciones en carretera.-----	62
9.21 Estudio y localización de señalamientos de tránsito.-----	62
9.22 Localización de huellas.-----	63

9.23 Distintas clases huellas. Forma de localización y descripción.-----	63
a) Huellas de frenamiento. Huellas de umbral.	
b) Huellas de arrastre. Representación.	
c) Huellas de desplazamiento.	
d) Huellas de rodamiento.	
e) Huellas de cuerpo duro.	
f) Huellas de cuerpo duro combinadas con hule a la ponchadura de los neumáticos.	
g) Huellas de cuerpo blando.	
h) Huellas mixtas.	
9.24 Localización de indicios.-----	69
9.25 Reconstrucción del hecho en forma retrospectiva y narración del mismo como se fue produciendo.-----	71

CAPITULO DECIMO

“INTERPRETACION DEL DICTAMEN PERICIAL EN MATERIA VEHICULAR”

10.1 Estudio y muestreo de las condiciones de tránsito.-----	73
10.2 Porqué del tiempo que pasa entre el hecho y la intervención del perito.-	74
10.3 Aspectos jurídicos en los accidentes de tránsito.-----	75
10.4 Requerimientos del Ministerio Público para fijar caución.-----	76
10.5 Daños en propiedad ajena. -----	76
10.6 Accidentes de tránsito con lesiones.-----	78
a) Médicos Legistas. Clasificación de lesiones.	

b) Lesiones en accidentes de tránsito, susceptibles de arreglo.	
c) Lesiones por choque y desistimiento de las mismas solo a un de las partes, para ambas partes o a ninguna.	
d) Excepciones para llegar a la conciliación.	
10.7 Estado de ebriedad en conductores. Grado de intoxicación.-----	81
10.8 Homicidio por atropello. Dictamen de defensa. Junta de peritos.	
Perito tercero en discordia.-----	83
10.9 Recomendaciones en caso de accidentes de tránsito.-----	84
CONCLUSIONES.-----	87
PROPUESTA.-----	88
BIBLIOGRAFIA.-----	89

INTRODUCCION

Debido a la irregularidad que se suscita en los dictámenes periciales viales sobre los delitos cometidos como accidentes de tránsito de vehículos, en esta tesis se plantean las razones por las que se modifican dichos dictámenes periciales viales otorgados por personas involucradas y acusadas de haber cometido o causado daños originados por los accidentes de tránsito, en que se debe determinar cuál de los sujetos fue el que propició el accidente de tránsito; cuál fue el agente causal que condujo a la existencia de dicho accidente, y aún más, para llegar al esclarecimiento de los hechos, para que la autoridad pueda plantear un juicio justo. Por lo que en la mayoría de los accidentes de tránsito es necesario establecer el estado físico del conductor, influyendo en gran medida sobre el dictamen pericial.

Así mismo, la persona que se haya designado como perito vial; debe tener conocimientos suficientes para poder determinar de manera eficaz quien fue el que propicio dicho accidente de tránsito, ya que en la mayoría de las veces las personas que están encargadas de otorgar los peritajes viales son los Delegados de Tránsito, o en su defecto, los Policías Federales de Caminos y Puertos, personas que en muchas ocasiones no tienen los conocimientos generales para emitir un dictamen pericial vial conforme a derecho o que simplemente se venden al mejor postor, sin tomar en cuenta las consecuencias que se originen con las resoluciones que se toman.

CAPITULO PRIMERO

“NOCION DE PRUEBA”

1.1 CONCEPTO DE PRUEBA.

Partimos de que el concepto designa a un conjunto de cualidades determinadas y atribuibles a lo que se conceptúa. Ello implica que el concepto descansa en una serie de investigaciones, de clasificaciones acerca de las propiedades y cualidades del objeto conceptuado.

El punto de partida es el hombre, su conocimiento, su mundo circundante. El hombre empieza por conocer lo que le rodea: objetos, seres vivos, seres humanos, a los que examina y al mismo tiempo analiza para acrecentar su conocimiento y con ello sacar una síntesis de lo examinado. El sujeto y el objeto se presentan en un todo de conocimientos que se interacciona dialécticamente. Este conocimiento en su origen es práctico y sensible.

De la sensación sigue la percepción, tomada ésta como un conocimiento ya no inmediato, sino, mediato. La percepción es el resultado de una actividad práctica y de una labor del entendimiento que, por lo mismo, supera ya a las sensaciones, a las que une racionalmente, les añade recuerdos, y por lo tanto es una forma de conocimiento más elevado, mediato.

El conocimiento se desplaza en una serie de actos cada vez más complicados y superiores penetrando en lo real para superar a lo inmediato, lo sensible, y así obtener conocimientos mediatos, por la inteligencia o la razón. El tránsito del conocimiento, no solo inmediato sino mediato y aun para pasar del primero al segundo para seguir después a escalas de mayor

complejidad intelectual, se apoya en una serie de juicios que se van cimentando en base a la investigación y la verificación que una vez tecnificados constituyen en sus conjuntos a los diversos métodos.

El conocimiento avanza, por medio de juicios que se van corroborando en base a la verificación de la tesis y antítesis que se formulan para llegar a la síntesis de verdad que se persigue en cada uno de ellos. El juicio, así, es el acto elemental de la inteligencia, es la operación mental de síntesis que encuentra su expresión en la proposición verificada; es, en suma, la facultad de verificar y probar. De esta manera, se considera que el contenido del juicio es la prueba, que como necesidad del intelecto se satisface demostrando y verificando.

La prueba es, juicio; juicio que se deriva de una operación dialéctica en la que el juicio de la prueba tiene realidad distinta de los demás juicios con los cuales guarda una estrecha relación por constituir no sólo el contenido de todos ellos, sino que les permite su actualización del intelecto, de verificar todo aquello que requiere conocer para llegar a una síntesis de verdad.

Etimológicamente la prueba: proviene del latín *probo*, bueno, honesto y probando, recomendar, aprobar, experimentar, patentizar, hacer fe.

En sentido estricto, la prueba es la obtención del cercioramiento del juzgador acerca de los hechos discutidos y discutibles, cuyo esclarecimiento resulte necesario para la resolución del conflicto sometido a proceso. En ese sentido, la prueba es la verificación o confirmación de las afirmaciones de hechos expresadas por las partes.

En sentido amplio, se designa como prueba a todo el conjunto de actos desarrollados por las partes, los terceros y el propio juzgador, con el objeto de lograr la obtención del cercioramiento judicial sobre los hechos discutidos y discutibles. Por último, por extensión también se suele denominar pruebas a los medios, instrumentos y conductas humanas con las cuales se pretende lograr la verificación de las afirmaciones de hecho. Así se habla de la prueba confesional, testimonial, ofrecimiento de las pruebas, etc.

1.2 PRUEBA Y DERECHO.

El estado es una situación de convivencia humana en la forma más elevada, dentro de las condiciones de cada época y de cada país. La sociedad organizada en Estado sólo se concibe bajo el imperio de la ley estadual, es decir, si se piensa que cada gobernado respeta los intereses reconocidos a los demás. Es el Derecho, el medio de que aquélla sea válido y que ha utilizado el Estado para inducir a sus integrantes a cumplir con lo mandado, y también para que se abstuvieran de inferir en la esfera jurídica de los restantes. Para que este instrumento social, el Derecho, pudiera servir con su cometido, se le adosó de una característica peculiar que es la coacción.

La coacción no es solo psíquica, esto es, no solo constriñe a los sujetos a que voluntariamente cumplan con el precepto jurídicamente normado; no es por temor el que se logra la eficacia del mandato; si así fuera, el derecho no se diferenciaría de las normas morales o religiosas, donde si se opera a base de esa compulsión subjetiva.

El desarrollo del derecho va más allá de ese tipo de coacción. En forma material y efectiva el orden jurídico, reacciona ante los infractores de la ley, interfiriendo en la voluntad e intereses de éstos, disminuyéndolos afflictivamente, o bien, forzándolos a cumplir con el deber ser estatuido en la norma. Las sanciones, son establecidas en el derecho para provocar y obtener ciertas conductas de los hombres.

Aquellas varían según los deberes y bienes jurídicamente protegidos. Provocan determinados comportamientos en los humanos porque, aquí de lo que se trata es de hacer cumplir con los mandatos; en caso de violación la comunidad jurídica, coerciblemente, impulsa al infractor a realizar la conducta prescrita por medio de la ejecución forzada.

De lo expresado se deduce que el derecho se creó para ser cumplido, inclusive por la fuerza; esto es así, porque la sociedad no se reduce a un conglomerado fortuito de individuos sino a un orden de cooperación y de coexistencia, a una comunidad de fines, con los cuales se concilian los fines a

los que el hombre no puede renunciar como persona, o sea, como a éste que tiene conciencia de ser autor de sus actos, de valer como centro axiológico autónomo, a través de un igual reconocimiento de la personalidad de los demás, precisamente en esto consiste la convivencia humana, en la comprensión que cada uno de nosotros tenemos de las necesidades y de la dignidad de nuestros semejantes.

En consecuencia, y aquí engarzamos el juicio de la prueba, si bien el acto antijurídico es el supuesto al cual la norma de derecho enlaza la sanción, también lo es que el supuesto jurídico para la aplicación de esta sanción es que se pruebe el acto antijurídico; es decir, el supuesto, acto antijurídico que sirve de condición para la aplicación de la sanción jurídica, antes que nada se debe probar.

No es por conjeturas, por azar, o por simples apreciaciones subjetivas, de la autoridad o del hipotético sujeto pasivo de la violación jurídica, que se debe aplicar una sanción; para aplicarse se requiere, inexcusablemente, de la previa comprobación del antecedente vulnerador del derecho para que se imponga una pena o sanción.

Presentase la prueba, así, como un presupuesto básico, indispensable, para la operancia del derecho; si para llegar a esto nos hemos orientado, con objeto de destacar la trascendencia de la prueba, por el lado de la sanción, ello se justifica en primer lugar porque si ésta, que es parte sustancial del derecho, requiere para su concreción siempre de aquélla, resulta, que la prueba es un elemento que da vida no sólo a las ciencias sino también al derecho, son los soportes en que se asienta la normatividad jurídica. De otra forma ¿Cómo llevar a la práctica los contenidos jurídicos de la sanción si no es a través de la previa demostración de que alguien ha infringido el deber?

Por esta razón, derecho, sanción y prueba, lejos de constituir materias jurídicas independientes o diferentes, en este caso se integran y mutuamente se complementan porque, el primero sin la segunda resulta ineficaz; y la sanción sin la prueba hace el derecho ciego, lo desvirtúa para convertirlo en algo impreciso que ya no se asemeja al derecho sino a la tiranía y a la injusticia.

En segundo lugar, porque al hablar de sanción ello nos lleva, automáticamente, a pensar en el quebranto jurídico, a la vida de conflicto o litigio, que es donde la prueba adquiere su mayor relevancia; por asociación llegamos, también, a inferir la presencia del Juez. Esto no significa que el derecho positivo no necesite vincular a la prueba con todos los miembros y autoridades de la comunidad jurídica, para los cuales es válida y de indispensable vigencia aun en ausencia del litigio, sino que, de todos esos órganos públicos hay uno especialmente ligado a la prueba por su singular oficio, cual es el órgano de la jurisdicción.

1.3 PRUEBA Y PROCESO.

De lo que se trata aquí, es de ver la importancia que guarda la prueba dentro del proceso; de comprender la relevancia que adquiere ésta con relación con el juicio; de admitir la necesidad procesal de la prueba para poder fallar con justicia. Para lograr estos objetivos se requiere de una explicación, aunque sea somera, no tanto de lo que es proceso cuanto de lo que se hace en su trámite.

Consecuentemente la obligación estatal que dimana del programa anterior no se agota con la simple admisión de la demanda; la expresión “otorgar jurisdicción” significa, entre otras cosas, hacer llegar la existencia de la pretensión a la otra parte y, en todo caso, oportunamente, resolver en definitiva mediante juicio de la autoridad y sentencia que dicte sobre el fondo del litigio sometido a su decisión. Debe comprenderse que al actuar el Juez así, ello se debe en primer lugar a la potestad jurisdiccional que le ha delegado el Estado, y en segundo porque las reglas del procedimiento se encuentran determinadas por la ley; esto, sin embargo, no nos lleva hasta el extremo de considerar al Juez como una máquina automatizada en operaciones procesales.

En efecto, encontrándose el Juez entre dos esferas de intereses contrapuestos, al final tendrá que decidirse por alguno de ellos. Tratándose el

proceso, normalmente, de una afirmación del actor y de una negativa del demandado, se hace necesario aportar o recabar pruebas para demostrar las aseveraciones de las partes. Si se dice que esto es lo que normalmente ocurre, y no lo que siempre debería ocurrir, ello se debe a la existencia, no muy común, de algunos casos en que el demandado consiente el sacrificio de su propio interés y se allana a la demanda con lo cual se elimina el contradictorio procesal anotado y de paso, regularmente, la necesidad de probar. En menor escala, caso de excepción también sería el de las presunciones legales.

De todas formas, la prueba es fundamental e ineluctable para el proceso. Sabemos que para llegar a la justicia no ha bastado ni bastará tener razón. Requíérese además, saberla exponer y probar para que el Juez la pueda entender; a resultas de esto, sólo de este modo, en la sentencia la podrá otorgar. Así, pues, la cuestión se circunscribe a la materia de la prueba. Es obvio, que estas expectativas de sentencia favorable se hallan condicionadas a la veracidad de la lesión de injusticia reclamada, a la certeza y procedencia de de la pretensión deducida o, quizá, aun en defecto de la anterior, a que venza en el juicio, ya que de lo contrario, dado este mecanismo, los tribunales de seguro se negarían a otorgar la protección jurisdiccional con rechazo a tutelar el interés pretendido.

Significa, pues, que en el proceso las partes se mueven para pedir un fallo que reconozca sus respectivos derechos, el conseguirlo no depende únicamente de sus escritos de demanda o contestación; para que una de estas posiciones sea acogida es necesario que cualquiera de ellas se vaya filtrando a través de la mente del Juez, y que consiga hacerse entender de él y persuadirlo; el éxito depende por consiguiente, de la fuerza de convicción con que las razones hechas valer por una de las partes consiga hacer suscitar adhesiones en la consciencia del Juzgador; por demás, partiendo de que para ganar en el juicio tratase de pruebas y no de buenas razones, hay que resaltar que siendo dos quienes persiguen el favor de la sentencia, ello se dará al litigante que preferentemente logre, con las pruebas apropiadas, acreditar la posee.

1.4 LA PRUEBA EN EL PROCESO.

La prueba viene a constituir el núcleo central de toda la investigación científica, en cuanto satisface la necesidad insalvable a que se somete esta clase de conocimiento, y que consiste en verificar los alcances de verdad o falsedad de la hipótesis en que se asienta. Más aún, tal necesidad de la prueba se presenta no sólo en el conocimiento científico, sino, en el ordinario, que no obstante de conformarse de una simple acumulación de piezas a saber laxamente vinculadas y de carecer de una metodología definida, intenta adaptarse a la realidad por medio de la experiencia y el sentido común.

La prueba es un imperativo de la razón; es un juicio que denota la necesidad intelectual de que se confirme todo aquello que se quiera considerar como cierto. Esto vale tanto para las ciencias formales como para las fácticas. La verificación de las afirmaciones pertenecientes al campo de las formas, relativas al dominio de la lógica y matemática, no requiere de otro instrumento material que el cerebro, dado que la comprobación de sus enunciados formales sólo incluye operaciones racionales; en cambio, la verificación del conocimiento fáctico necesita de la observación y el experimento, en tanto que las proposiciones que comunican información sobre la naturaleza o la sociedad.

El proceso no escapa a la razón ni menos aun al juicio de la prueba; el cañón de la prueba se incluye en las ciencias y formas jurídicas, pero de manera principal en el proceso, por ser éste un instrumento creado para conocer la verdad de los hechos. Los métodos o técnicas de la investigación que en el proceso se siguen, equivalen a no otra cosa que a la metodización del criterio de la prueba; es así que la necesidad intelectual de la prueba, en el terreno de la juridicidad, desciende a la realidad en forma de proceso como instrumento que ayuda a satisfacerla en tanto sirve para verificar la verdad de los hechos que requieran de una sanción jurídica. Por lo mismo, el proceso no tanto requiere de la prueba, cuanto que la prueba necesita del proceso para poder objetivar; más aún, en el fondo del derecho, prueba y proceso vienen a coincidir, la prueba como requerimiento racional que implica unir al

derecho con el hecho verificado de cierto, y el proceso como instrumento que lo satisface a manera de puente que permite el tránsito justo de lo jurídico hacia lo fáctico.

Para el jurista pero más bien para el Juez, esta necesidad de probar ha sido elevada al rango de deber que se cumple al juzgar con legalidad pero principalmente con justicia. Resulta de aquí que el proceso no es otra cosa que una herramienta de la prueba.

1.5 CONTENIDO DE LA FUNCION PROBATORIA

El derecho, como realidad, es un arte práctico, una técnica, una forma de control social. Por lo tanto, en ese utensilio que es el Derecho, no se puede predicar ni el atributo de verdad ni el de falsedad porque el Derecho no es un ensayo de conocimientos, ni vulgares ni científicos.

Partimos, de que la labor del juzgador no se debe de limitar al análisis de las normas jurídicas a la que ha de dar actualidad en la sentencia; además de ello, habrá de trabajar sobre el estado de los hechos a los cuales esas normas han de aplicarse. Previo el sondeo que realice para estimar el deber ser, lo que debe ser, habrá de verificar lo que es o, en su caso, lo que ha sido. La relación procesal no es, por lo tanto, puramente normativa.

De las dos más principales actividades del Juez, la investigación o constatación del terreno que guardan los hechos y el ubicamiento de la solución de derecho, la primera, la dilucidación del hecho, no ha de considerarse de manera alguna la menos trascendental. Según dijimos, son raros los procesos que no necesitan de prueba, en los cuales se encuentran desde un comienzo esclarecidos los sustratos fácticos y en los que sólo resta por deducir los manejos jurídicos. En la realidad de nuestros Tribunales, especialmente en los penales, más reiterados son los casos contrarios en que las apariencias del derecho no centran el debate y las dificultades se presentan conexas a los hechos. En estas hipótesis la resolución final,

normalmente, se halla subordinada a los resultados que se obtienen de vincular a la prueba con los sucesos fácticos. La importancia que asumen las pruebas nos llevan a concluir, sintéticamente, en el sentido de que la actividad determinante, en el proceso del derecho material, consiste casi exclusivamente en verificar el relato de los hechos.

El meollo de este tema se ha arribado en advertir que el contenido de la función probatoria se constituye, principalmente, de los hechos aducidos en el proceso, sin dejar de considerar las excepciones que corren por lo que respecta al derecho.

CAPITULO SEGUNDO

“EL OBJETO DE LA PRUEBA”

2.1 LA PRUEBA COMO PARTE DE LA CIENCIA DEL DERECHO PROCESAL.

Dada la importancia y trascendencia que tiene la prueba dentro del derecho procesal, se requiere que su estudio trate, cuando menos, lo siguiente: su concepto, que responde a la pregunta ¿Qué es la prueba?; su objeto, que contesta a la pregunta ¿Qué es prueba?; sus sujetos, que satisfacen a la interrogante ¿Quiénes prueban?; su procedimiento, que atiende a la cuestión ¿Cómo se prueba?; sus efectos, que responde a la pregunta ¿Qué valor tiene la prueba?; así como su teleología, que corresponde a la interrogante ¿Qué fines tiene la prueba, o que se persigue con ella?. Estos elementos permiten una idea general de la prueba e integran, al igual que la acción, el proceso o la sentencia.

El objeto de conocimiento, prueba que no se debe confundir con el probar; en primer lugar, se diferencian gramaticalmente, prueba es sujeto y probar es verbo; semánticamente difieren también; prueba es razón fundada suficientemente y que da validez a un argumento. Probar es verificar, demostrar, confirmar algo que se afirma como cierto o existente. Por lo regular, esta acción de probar pertenece a lo fáctico, queriendo decir con esto que con tal actividad se llega al terreno de los hechos u objetivos; la prueba, en cambio, corresponde al intelecto, es juicio; cabe que el probar sea algo puramente intelectual, pero entonces, ello sería silogismo, raciocinio considerado como una serie de operaciones psíquicas consistentes en avanzar más allá de los datos que proporciona el simple juicio.

Tal derivado de probar, o sea lo probado, produce consecuencias psíquicas como las de certeza, verosimilitud, verdad, o bien, de duda, incertidumbre, inverosimilitud, o falsedad, que no tiene identidad no se confunden con el presupuesto de la prueba.

El objeto de conocimiento de prueba, es en sí, un juicio conceptuado; un dogma; una abstracción que se tiene por demostrada; creación mental ya que ni siquiera de los juristas, sino de aquellos que se dedican a estudiar las leyes del pensar o de la lógica, disciplina ésta que es el elemento nuclear de toda investigación científica de la que participa, indiscutiblemente, nuestra ciencia jurídica general, y en especial el Derecho Procesal.

Por lo tanto, la prueba tiene índole de verdad a priori, pues no obtiene su validez en la experiencia de los hechos; antes bien, tratase de una ley del pensar que motiva y obliga a demostrar dichos hechos. Esta característica de verdad a priori significa necesitar de estricta generalidad para las ciencias; por lo mismo tiene carácter apodíctico pues vale de manera universal e incondicionada, dado que es parte de la investigación científica.

Del reconocimiento de la prueba como presupuesto de esta clase de saber, se genera la necesidad de su utilidad para lograr convencer o fundamentar los argumentos a investigar que se vayan anexando o apreciando, los que a su vez dan apoyo a otros juicios, y así, demostrándose se desencadena el complejo método del pensar lógico científico. Con este antecedente, se desprende de aquí el probar, que es la mecánica de demostración por el cual se cimienta de manera suficiente la validez de una hipótesis. Se debe a que todo proceso está al servicio de la decisión justa de un litigio concreto; además, porque teleológicamente, los procesos en general se orientan al mantenimiento de paz social mediante decisiones definitivas que resuelven dichos litigios.

Delineada la trascendencia social que guarda el proceso, no es extraño ver que el método que se utiliza en él se asemeja al científico, dado que mantiene el presupuesto de la prueba; significa que como ocurre en el universo de las ciencias, en el procedimiento jurisdiccional, de manera ineluctable el juicio de la prueba, que da lugar poder fallar con justicia, que en

la sentencia se llegue o no a la verdad de los hechos que se fincan las partes sus pretensiones para poder fallar con justicia; que en la sentencia se llegue o no a la verdad real, y en su lugar se obtenga una verdad formal en muchos casos adulterada, ello es una situación que no desvirtúa al principio de la prueba, ni hace perder el método lógico, utilizando en el proceso, su validez cual sucede en las ciencias, con el juicio de la prueba, en el procedimiento se busca la verdad, porque si así fuera se alejaría de lo científico y de la justicia.

En el proceso el Juez, normalmente, se encuentra ante dos tareas: descubrimiento de la verdad real de los hechos y aplicación del derecho válido para los mismos. Aunque al parecer es unánime el criterio de que las normas de derecho nacional no requieren la prueba, no acaece lo propio cuando se trata de la costumbre o de la legislación extranjera.

De esta manera el Derecho Procesal mantiene la estructura del proceso sobre la base de la idea de la prueba, pues, tratándose éste, regularmente, de una afirmación del actor y de una negativa del demandado, con estos elementos, sin la prueba, el Juez estaría imposibilitado para llegar a establecer cuál de ambas posiciones es la correcta; ante esta realidad, la doctrina del derecho procesal, de la investigación científica, ha trasplantado al proceso el antecedente del juicio de la prueba, manifestado como una necesidad de saber la verdad de los hechos del proceso y que se satisface mediante una serie de actos que constituyen la actividad de probar y de la que, a su vez, se produce un resultado que provoca en el juzgador el conocimiento sobre la verdad o falsedad de las proposiciones de las partes.

El juicio de la prueba, en este sentido y dentro de la Teoría General del Proceso, queda establecido de manera dogmática como una necesidad que se debe satisfacer en el proceso; como un requisito indispensable que equivale al requerimiento de demostrar la verdad de los supuestos fácticos que en el mismo se aleguen para poder sentenciar con justicia.

La prueba es, un juicio, una idea que denota necesidad ineludible de demostración, verificación o investigación de la verdad de aquello que se ha afirmado en el proceso.

2.2 LA PRUEBA COMO SISTEMA DE NORMAS PROCESALES OBJETIVAS.

En esta parte de la tesis que aquí sustentamos, hablaremos ya no del concepto de la prueba como actividad intelectual y parte del estudio de la ciencia procesal, sino como la idea de la prueba como objeto pensado de dicha actividad y que se aplica al conjunto de normas conformadas de los ordenamientos procesales objetivos relativos a la prueba.

Si bien es cierto que no solo en el proceso, sino también fuera de él deber ser demostrado jurídicamente los hechos y que las pruebas no sirven solamente para el proceso, puesto que su estudio se remota a algunos códigos sustantivos, también lo es que en el proceso es donde con mas extensión se ha sistematizado lo relativo a la prueba. Aclaremos, sin embargo, que para esta parte del concepto que de prueba pretendemos dar, no cabe hacer referencia especial a alguna de las incluidas en los códigos procesales.

Técnicamente la idea de proceso es abstracto, abarca a todas las clases de procedimientos, concretamente, practicables en la positividad; los relativos códigos procesales calificados de penales, por igual son antes que nada los medios reglados con los cuales el Estado cumple su deber de presentar el servicio jurisdiccional; son un conjunto de normas que contienen los métodos de debate que sirve para constatar la procedencia o improcedencia de las pretensiones aducidas por las partes, y así determinar la certeza del interés que, en justicia, se debe tutelar en la sentencia. Por ello, toda legislación procesal debe contener reglas de prueba que garanticen a las partes su participación en el proceso para demostrar sus pretensiones. La exigencia de procedimiento de prueba regulado especialmente, se justifica no solo para determinar que las partes puedan probar, sino, y acaso con mayor importancia, para que el Juez pueda ser convencido y controlado en su función de juzgar; para ello, en los códigos procesales se precisan con claridad y firmeza los medios por los cuales los órganos jurisdiccionales abran de llegar a las convicciones fácticas y jurídicas en que funden sus decisiones.

Ello no es posible más que si existen reglas legisladas sobre los modos como deben considerarse establecidos los hechos, sobre las pruebas que son posibles, sobre la importancia de cada una de éstas.

La prueba, se vincula al proceso por lo mismo de ser éste una operación dialéctica en que se ofrecen, normalmente, dos premisas de las cuales el Juez debe sacar una conclusión; tales premisas corresponden, por lo tanto, a la posición que asume cada uno de los litigantes en el debate jurídico adjetivo; en el momento en que aquellas posiciones han sido formuladas, surge el concepto y juicio de la prueba como requisito que se debe aplicar y que hace pensar al Juez: las partes tiene la carga de demostrar o bien pueden verificar y hasta investigar, en algunos casos la verdad de sus afirmaciones o de los hechos acaecidos en relación con la causa; debe, como Juez cumplir con el requisito de la prueba.

De esta manera, partiendo de este presupuesto eidético y normativo de la prueba, el Juez y demás sujetos de la relación procesal advierten que se debe actuar, partiendo de la hipótesis normativa, hacia lo real y dinámico. Es decir, de la etapa del sujeto pensado prueba en los códigos procesales, se debe pasar al verbo actividad de probar como procedimiento normado en la ley procesal.

Las partes al probar no hacen otra cosa que evacuar la carga procesal que emana del dogma de la prueba y de la ley procesal; actividad ésta que enlaza casi siempre al propio tribunal, cual sucede en la mayoría de los procesos de corte inquisitivo y también en aquellos otros de carácter dispositivo en que al órgano jurisdiccional se le autoriza la tarea de probar para mejor proveer.

En los códigos procesales y más bien dentro del proceso, el probar es en sí un procedimiento; conjunto de normas legislada para coordinar los actos procesales probatorios que sirven para la obtención de un fin determinado: probar. Es de entenderse que el orden jurídico procesal, es generalmente un orden abstracto, es decir, un orden que no se refiere a una situación de hecho a probar determinada, única en el tiempo y en el espacio sino que regula en forma general casos típicos según el campo del derecho material donde

emanen y que se dan siempre, aunque irregularmente, en los litigios y más bien en la vida social. Ello nos lleva a pensar que el orden jurídico relativo al procedimiento probatorio es completo y coincidente. Completo, por que regularmente tiene una norma decisoria para todo caso posible o hecho a probar. Es coincidente, porque los principios básicos en que se asienta, como por ejemplo: igualdad procesal de las partes para probar, para proponer pruebas, conocer oportunamente las ofrecidas por el contrario y poder objetarlas, formas, condiciones, tiempo y lugar para su desahogo, animan por igual a todos los procedimientos probatorios contemplados en los códigos procesales. De esta manera, la ordenación y regulación de los actos procesales de prueba que sirvan para investigar y demostrar las aseveraciones y hechos aducidos por los litigantes, constituyen al conjunto de normas jurídicas homogéneas que englobadas en una unidad pueden ser calificadas de procedimiento probatorio.

Parece oportuno aclarar aquí que el órgano jurisdiccional tiene que decidir, por principio todo litigio de su competencia que se somete a su decisión; es decir, por deber no puede eludir el resolver la relación jurídico material que se somete a su conocimiento sin importar el sentido del fallo, claro está, siempre y cuando estuviera concluido el proceso conforme a la ley. Sin embargo, pensamos que el deber del Juez va más allá de tener que juzgar todo litigio planteado; tendrá que hacerlo además con justicia. Si bien a una sentencia que se le puede calificar de legal por corresponder al mismo tiempo al derecho, precisamente al derecho positivo, tal situación no autoriza a sostener que la misma sentencia en todo caso sea justa. No olvidemos que en el juicio, en estricto sentido, el Juez no solo debe atender al derecho sino también a los hechos, y a caso, de manera más principal, debe razonar sobre la prueba analizando el procedimiento probatorio y el resultado del probado.

Ahora bien, producidos o desahogados los medio de probar, a través de ellos se obtiene un determinado dato que es el que se saca de la actividad de probar; tales productos que equivalen a lo probado, al ser analizados y valorados en la mente del Juez, le provocan a éste un estado psicológico de persuasión o convencimiento que puede ser de certeza, verdad, verosimilitud, o bien de duda, incertidumbre o falsedad en relación con la premisa o hecho

que necesitaba de demostración. Para llegar a esto, el Juez ha tenido que analizar las operaciones de investigación, verificación o constatación realizadas en el procedimiento probatorio, así como valorar sus resultados; esta parte del juicio se logra de razonar y estudiar la hipótesis que requiere de probar, y su enlace o comparación lógica con lo probado o resultado del probar; de aquí, de esta coincidencia que más o menos se origine entre el supuesto a probar y el efecto probado, es de donde surgen los criterios de certeza o de verdad sobre lo verificado y su causación. Dejamos a salvo las cuestiones sobre las máximas de la experiencia y el saber privado del Juez, porque, no obstante tener relación con la prueba, más bien se refiere al juzgamiento.

Tomando a la prueba en su aspecto de sistema de normas procesales objetivas, se le puede definir como un principio procesal que denota, normativamente, el imperativo de buscar la verdad, de que se investigue o en su caso se demuestre la veracidad de todo argumento o hecho que llegue al proceso para que adquiera validez en una sentencia justa.

2.3 PRUEBA DE LOS HECHOS.

Si bien es cierto que los hechos son susceptibles de prueba, también lo es que en determinado proceso no todos los hechos quedan sujetos a prueba, por la sencilla razón de que algunos de ellos, simplemente, no llegan a requerirlo.

La primera excepción se refiere a que sólo los hechos relacionados con el debate procesal son objeto de prueba. Es de comprenderse que una vez que en el proceso penal han quedado establecidas, tomando como guía los hechos consignados en la averiguación previa, cuáles son las circunstancias singulares controvertidas sobre las que está llamado a indagar, el Juez penal está impedido para autorizar medios de prueba tendientes a demostrar hechos ajenos a la causa o a la relación jurídico-criminal consignada. Más aun en el caso de que el Juez penal llegará a obtener de

manera particular algún conocimiento directo de cierto hecho, que no obstante de tener relación con el proceso que él ventilara, no se hiciera mención en la cusa consignada, no solo no sería objeto de prueba tal hecho sino que deberá olvidarse absolutamente de esa información extraprocesal en su calidad de juzgador. Esto se debe no solo al principio de que únicamente los hechos controvertidos son objeto de prueba, sino, también, al principio constitucional de que la consignación de los hechos, la pretensión punitiva y el ejercicio de la acción penal corresponde en exclusiva al Ministerio Público.

Esta argumentación por lo común aceptada, derivase de que todo procedimiento criminal debe cernirse al conocimiento de los sucesos que en él se ventilan y, por lo tanto, no tienen cabida diligencias probatorias tendientes a demostrar hechos ajenos a la relación procesal que se hubieran determinado en la consignación. Significa que los medios probatorios que se admiten deben ser exclusivamente aquellos que se relacionan con los hechos, principales o accesorios, del delito o delitos que se investiguen, entendiéndose por esto la relación del derecho criminal que se establezca entre el estado, titular del ius puniendi, y el hipotético infractor de la ley penal, las pruebas consecuente- mente, deben circunscribirse a los hechos sobre los cuales recae la pretensión punitiva y las excepciones del acusado y, por lo tanto las que no se le vinculen no se deben admitir.

Otra excepción es la que se refiere a los hechos evidentes, porque resulta superfluo tratar de probar el hecho que produce convicción de certeza por su simple conocimiento, es decir, aquel que se demuestra por sí mismo: la sola percepción del hecho en sí lo revela como cierto e indiscutible.

Los hechos notorios tampoco requieren de prueba y el Juez puede involucrarlos aunque no los hubieren alegado las partes, reconociéndose como tales a las nociones de hechos que entran en la común experiencia.

No necesitan de pruebas, igualmente, los hechos sobre los cuales recae una presunción legal.

2.4 PRUEBA DEL DERECHO.

Hemos hablado ya de la posibilidad de que el derecho se pruebe, sin embargo, la regla general que anima al objeto de la prueba es el de que ésta recae sobre los hechos y no sobre el derecho.

Se debe, a que, según se ha dicho, existe una unión casi indisoluble entre el principio general que consagra la presunción de su conocimiento; se dice que no tendrá sentido la prueba del derecho en un sistema en el cual éste se supone conocido; se debe, a que el conocimiento acerca al hecho de la existencia de la norma jurídica es impuesto al Juez (*iura novit curia*) y aun más, constituye una presunción *iure et de iure*. De aquí que el derecho no se afirma, simplemente si invoca; y en general el juzgador no está vinculado por las normas jurídicas invocadas por las partes.

Es de estimarse, no obstante lo antes explicado, que el derecho si puede ser objeto de prueba si se trata de los derechos histórico, consuetudinario, extranjero o estatutario, en los que en realidad no tiene el Juez penal obligación de conocerlos. En estos casos cabe que el Juez por su cuenta investigue la existencia del derecho de que se trate o bien admitir la prueba respectiva de parte. Consecuentemente “objeto de prueba pueden ser las normas jurídicas, en cuanto dice relación a su existencia o a su contenido.

2.5 OBJETO DE LA PRUEBA.

En primer lugar, vamos que el juicio del Juez penal se apoya fundamentalmente en datos concretos que podríamos considerar de principales, y que son los hechos de la causa; es decir, los hechos que concuerdan con el supuesto de la norma penal cuya aplicación se solicita para apoyar la pretensión punitiva, por ejemplo, conforman en este caso el principal objeto de la prueba; pero en ocasiones, el objeto de la prueba no lo es un hecho principal o relacionado directamente con el delito, sino que

puede ser un hecho accesorio, como sucede en aquellos casos en que el hecho a probar no es relevante por sí a la causa, sino para demostrar o negar la eficacia de un medio de prueba; el hecho en que se basa la objeción de autenticidad de un documento.

Igualmente, debemos de advertir que el objeto de la prueba no es únicamente lo que se afirma o el hecho afirmado, sino que también lo es el que se niega o la negativa, dado que el que niega está igualmente obligado a probar en los siguientes casos: cuando su negación es contraria a una presunción legal o cuando envuelve la afirmación expresa de un hecho.

Más aun, el objeto de la prueba no sólo puede recaer en los hechos, dentro o fuera del proceso penal. Independientemente de considerar que la prueba tiene por objeto la demostración de la existencia de un hecho, y de que así mismo puede ser objeto de la prueba la inexistencia de un hecho como ocurre frecuentemente en algunos delitos de fondo patrimonial, cuando fundada la causa en esa circunstancia se afirma la inexistencia del derecho del ofendido, esta declaración no impide tener las cosas o las personas como objeto de prueba según lo vemos en los códigos procesales que autorizan, requisitos más requisitos menos.

También pueden ser objeto de prueba en el proceso penal, las llamadas máximas de la experiencia, que son “las definiciones o juicios hipotéticos de contenido general, independientes del caso concreto que debe decirse en el proceso y de las singulares circunstancias de él, conquistadas con la experiencia, pero autónomos respecto de los casos singulares de cuya observación han sido deducidos, y además de los cuales deben valer para nuevos casos”

Finalmente, el hecho de que es inmanente al proceso penal la necesidad de la más amplia indagación acerca de la verdad histórica y jurídica, hace que sea objeto de prueba todo lo que pueda obligarse al proceso y todo lo que se pueda presentar al conocimiento del Juez y de las partes para la comprobación judicial relacionada con dicha indagación. Esta comprobación puede estar desde luego en la cosa misma, esto es, puede ser por sí sola evidente, de modo que la cosa es cierta no bien el Juez y los

demás sujetos procesales la observan o la conozcan en cualquier forma; también puede ser fácil o difícil y complicada, y la puede lograr el Juez, o también la pueden alcanzar los demás sujetos, por si mismos o por medio de terceros.

Estas consideraciones nos permiten concluir en el sentido de que el objeto de la prueba en el proceso penal es toda aquella objetividad considerada como hecho susceptible de prueba; desde luego, la expresión hecho debe ser considerada como la amplitud necesaria para comprender no sólo los sucesos del hombre, de su propia persona, o las cosas del mundo, sino, en general todo aquello que pueda formar, de manera principal o accesoria, parte de la relación jurídico-criminal que se debata en el proceso, siempre y cuando no esté prohibido por la ley.

CITAS:

- ✓ Hegel. Fenomenología del Espíritu, Edit. Fondo de Cultura Económica. México, 1966.
- ✓ Hegel. Enciclopedia de las Ciencias Filosóficas. Edit. Juan Pablos Editor, México, 1974.
- ✓ Lino Rodríguez Arias Bustamante. Ciencia y Filosofía del Derecho. 1961. Edit. Ejea. Buenos Aires.
- ✓ Eugenio Florian. Ob. Cit., T. I.
- ✓ Giovanni Leone. Tratado de Derecho Procesal Penal. Edit. E. J. E. A., Buenos Aires, 1963.

CAPITULO TERCERO

“LA PERICIA”

3.1 ORIGEN Y DESARROLLO.

En el Derecho griego antiguo no aparecen antecedentes del peritaje. Es en la etapa del proceso extraordinario del derecho romano en donde nos encontramos con el primitivo origen del peritaje que surge como medio para lograr la convicción del Juez, y consecuentemente como una prueba, cuando se suprime el procedimiento *in iure*, en el cual, al elegirse a un experto para conocer del pleito, resultaba inútil y exótico recurrir al auxilio de un perito. Por el contrario, en el procedimiento judicial propiamente dicho, o procedimiento *in iudicio, extra ordinem*, el peritaje es admitido y empleado, adquiriendo mayor relevancia.

La primera figura que se dio era la *inspectio ventris*, pericia obstétrica, figura por la cual era examinada la mujer que pretendía demostrar su embarazo cuando quedaba viuda o cuando el ex esposo, ahora divorciado, pretendía demostrar el embarazo de la mujer que lo negaba. En la primera hipótesis cinco mujeres solteras acudían a la inspección de la pretendida embarazada pero sin tocarle el cuerpo si esta no lo permitía; para la segunda hipótesis acudían tres parteras para examinar y comprobar si la mujer divorciada estaba en cinta y, como testigos debían prestar juramento.

Otros antecedentes de la pericia en esta etapa del proceso extraordinario la *mechaniti ant architecti* o pericia de arquitectos; la *mensores* o pericia para medir predios; la pericia para la baja de militares; la *comparatio litterarum* o peritaje caligráfico, etcétera, pero en general no era muy usual

este medio, porque en el proceso penal el Juez todo lo resolvía y se consideraba que poseía todas las condiciones para poderlo hacer así.

Pero además, muchas cuestiones que ahora necesitan de prueba pericial no podían aducirse si no eran muy perceptibles. Lentamente la pericia va cobrando importancia por obra de los jurisconsultos romanos, y en la materia penal empieza a tratarse cuando se habla del corpus criminis y ocasionalmente con respecto a determinados delitos.

Algunos autores han opinado que ante el Juez penal y la relación con la pericia podía actuar el concilium (concejo asesor), con lo cual se estima innecesaria la prueba pericial; sin embargo, esta hipótesis no parece fundada por los miembros del concilium que eran en su mayoría juristas, por lo que constituían una especie del cuerpo consultivo permanente y no de técnicos.

En el proceso Germánico es desconocida la prueba pericial, ya que por el predominante carácter formal que en el tenía la prueba, la peritación no podía encontrar sitio, lo cual sucedía tanto en el proceso civil como en el penal.

El derecho Canónico, si bien llegó a una mejor peritación, confundió al perito con el testigo, por lo cual faltaban normas procesales específicas de aplicación a los peritos, regulándose la actuación de estos por las que regían a los testigos sin embargo, en 1209, con un decreto de Inocencio III, a propósito de un caso en que era necesario comprobar si de un golpe se había derivado la muerte, declaró que el asunto se debía dejar al dictamen de los peritos.

La pericia fue desarrollándose como institución propia, ganando adeptos en el proceso inquisitivo. La celebre constitutio criminalis carolina de Carlos V (1532), que recogió y planteo en sus textos las formulas y prácticas procesales de su tiempo, prescribió la inspección judicial con intervención de peritos en los casos en que fuera dudosa la causa de la muerte.

Así, pues la peritación se fue difundiendo y por fin se introdujo plenamente en el sistema del proceso inquisitivo y es codificada en la ordenanza criminal francesa de 1670 en la cual encontramos una verdadera

regulación. Allí se contemplan las pruebas que servirían para la comprobación del corpus delicti, en la cual intervenían los peritos, y se reconocía al acusado el derecho de solicitar una contra-peritación.

De esta manera la peritación se separó, aunque lentamente, de la testimonial, al grado de constituir en la actualidad no solo una forma de provocar convicción autónoma, sino una de las maneras más importantes para lograr la persuasión del juzgador por lo mismo que va al parejo del avance científico actual.

3.2 CONCEPTO DE PERICIA.

Para Betti, la pericia más que un medio de prueba en sí mismo, es una forma de asistencia intelectual presentada al Juez en la inspección, o más frecuentemente, en la valoración de la prueba en cuanto haya de considerarse materia propia de experiencia técnica más bien que de experiencia común, asistencia de carácter preparatoria y subordinado a particulares elementos de decisión.

La pericia, es una actividad representativa, destinada a comunicar al Juez percepciones e inducciones obtenidas objetivamente a merced a una apreciación técnica de la cosa, persona o actividad que constituye el objeto de la inspección directa en el proceso, a fin de facilitar al juzgador la comprensión de aquello que representa.

Se estima que la colaboración entre el perito y el Juez responde al problema práctico de integrar la preparación de éste en la medida en que la naturaleza técnica de la causa excede su caudal normal de experiencia y de cultura; bien con la especialización del mismo órgano judicial o bien con la inserción en el mismo de elementos dotados de especiales conocimientos técnicos.

Manzini determina que la pericia en el derecho procesal penal, es una declaración jurada, útil para la valoración de un elemento de prueba de la

imputación o para los fines del procedimiento de ejecución, ordenada por el magistrado penal y echa a él por personas (peritos) distintas de las que por otros títulos intervienen en el proceso penal, acerca de observaciones técnicas ejecutadas por ellos, a cargo de la autoridad judicial procedente y durante el proceso a propósito de hechos, personas o cosas que deben examinarse también después de la perpetración del delito, con referencias al momento del delito por el que se produce o a los efectos ocasionados por él.

Leone establece que la peritación es una indagación concerniente a la materia que exige particulares conocimientos de determinadas ciencias o artes (los llamados conocimientos técnicos). Presupuesto de ella es una prueba acerca de la cual el perito emitirá su juicio técnico; de manera que la peritación puede definirse como” una declaración técnica acerca de un elemento de prueba.

Florian opina que la peritación es el medio particularmente empleado para transmitir y adaptar al proceso, nociones técnicas y objetos de prueba, para cuya determinación y adquisición se requieren conocimientos especiales y capacidad técnica.

Colín Sánchez puntualiza que la peritación, en el derecho de procedimientos penales, es el acto procedimental en el que el técnico o especialista en un arte o ciencia (perito), previo examen de una persona, de una conducta o hecho, o cosa, emite un dictamen conteniendo su parecer y los razonamientos técnicos sobre la materia en que se ha pedido su intervención.

Gramaticalmente, la palabra pericia proviene de la voz latina PERITIA, que significa sabiduría, practica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte. La definición hace alusión a conocimientos que poseen algunos hombres (peritos) en cada rama científica, artística o en cuestiones prácticas, las que por su amplitud y variación no pueden saberse por un solo individuo, ni tampoco por un Juez, al que en cambio por esta circunstancia repútasele ya como perito en derecho; pero como para aplicar el derecho, en el proceso penal, el Juez necesita conocer también los sucesos facticos, y como estos para ser comprendidos en muchas ocasiones requieren de explicaciones

técnicas o especializadas, se precisa de auxilio de aquellos que lo pueden ilustrar sobre su ignorancia o bien sobre sus dudas.

Como quiera que no es posible suponer un otorgamiento o aplicación del derecho penal a ciegas, con desconocimiento de los hechos o sin la debida certeza, porque ello iría en contra de su teología, necesitase de la pericia como guía que permita al tribunal acercarlo lo más posible a cumplir su cometido con la mayor veracidad en aquellos casos en que por sí solo no está capacitado para entender y comprender los hechos sobre los que ha de decidir en el proceso. Presentase la pericia, pues como dato imprescindible que auxilia al juzgador en su función de administrar justicia pública.

3.3 NATURALEZA JURIDICA DE LA PERICIA.

Algunos procesalistas estiman que la pericia no es un medio de prueba, sino que se trata de un elemento de juicio que complementa el saber del Juez sobre cuestiones técnicas o especializadas.

Sostiene esta tesis el profesor español Leonardo Prieto, al establecer que la actividad del perito es llamada “prueba” por la ley; pero que esta calificación es contradictoria con el mismo enunciado legal, y con el destino del dictamen, pues, de un lado, quien ha de poseer la posibilidad de conocer, o de apreciar el hecho es el Juez y el dictamen persigue suministrársela, y de otro lado, éste no suministra prueba alguna, sino que constituye un elemento de valoración libre de hechos o de circunstancias por parte de aquél. De aquí pues, que la actividad del perito deba ser considerada como auxiliar del Juez en la búsqueda de circunstancias o de máximas o reglas de experiencia que no se hallen a su alcance.

Otros juristas consideran que la peritación sí es un medio de prueba, en cuanto a que el carácter de la actividad del perito no es opuesto al concepto de prueba, porque también el testimonio, la confesión y la inspección judicial son actividades y medios de prueba.

La peritación no puede ser otra cosa que un medio de prueba. Se produce en el proceso y para el proceso, a fin de demostrar a los sujetos procesales los elementos probatorios que habrán de ser valorados primero por el juzgador, conforme a los criterios que las leyes determinen o autoricen. Es un medio de prueba autónomo que, si bien puede tener similitudes con el testimonio y con la inspección judicial, presenta notas exclusivas que lo personalizan en su individualidad. Esta posición ha sido receptada por todos nuestros códigos procesales penales.

Silva Melero, agrega que la pericia en definitiva aparece con un carácter evidentemente instrumental, como actividad que ha de determinar en el Juez, la persuasión en torno a la existencia o inexistencia de la veracidad o no de hechos, y quizá no sea aventurado a afirmar que esto sea lo importante y decisivo para valorar la pericia como medio de prueba, pues si en el proceso penal y en la fase sumarial, destacan aspectos periciales en los que aparece el perito, con el Juez en un función colaborada, al menos como ilustración o aclaración de algún medio de prueba, es lo cierto que en la fase del juicio oral, como en el proceso civil, no puede negarse que destaca sobre cualquier otra característica la naturaleza del medio probatorio de la pericia.

Así mismo, el perito interviene como mero asesor del Juez en el conocimiento de los hechos y en la valoración de las pruebas; la opinión del perito ilustra al Juez sobre experiencias que desconoce, quien, por lo tanto, puede aceptar o rechazar dicha opinión. En realidad la pericia viene solo a subsidiar la cultura y conocimiento del Juez para fallar con justicia; se trata de un auxilio que utiliza el Juez para inferir algunas cuestiones, como lo hace también con las presunciones, con las cuales la pericia guarda fondo común, es decir, cuando la deducción se efectúa mediante el aporte de terceros que infieren, a través de su ciencia, los hechos desconocidos de los escasos hechos conocidos, se está en presencia del examen pericial.

3.4 LA PERICIA EN EL PROCESO PENAL MEXICANO.

a) OBJETO Y PROCEDENCIA

En nuestro proceso penal, cual sucede normalmente en los demás, el objeto de la pericia puede ser la persona, el hecho o alguna cosa; las situaciones de que se ocupa la pericia pueden ser pasadas, presentes o futuras. Sobre cuestiones pasadas la peritación sirve para determinar; por ejemplo, las condiciones de anormalidad mental en que se hallaba el acusado al momento de ejecutar los hechos definidos como delitos; para hechos presentes cabe dentro del mismo supuesto, para establecer las causas objetivas de los hechos definidos como delito; y para los futuros, con objeto de ilustrar al Juez penal, sobre las consecuencias que se pueden producir o que se producirán por los efectos del hecho señalado como delito.

Por lo regular, el derecho no puede ser objeto de la pericia, pues, al perito no puede pedírsele que interprete el derecho; pero si los requisitos para ejercer un derecho son elementos de hecho, puede intervenir la pericia, analizando esos hechos y penetrando en los principios jurídicos. La función pericial originalmente entendida como actividad técnica o científica ajena a la interpretación jurídica, se expande lenta pero gradualmente. Al permitir las apreciaciones de derecho, la pericia suele internarse en los análisis jurídicos, sea para determinar responsabilidades o para apreciar el cumplimiento de las exigencias legales, o para decidir si se han cumplido o no modos y condiciones de los actos.

Con relación a su procedencia, la pericia será admitida siempre que para el examen de alguna persona o de algún objeto se requiera de conocimientos especiales.

CAPITULO CUARTO

“LOS PERITO”

4.1 REQUISITOS PARA SER PERITO EN EL DERECHO COMPARADO, EN LOS ESTADOS DE MEXICO, PUEBLA, OAXACA, MORELOS, TLAXCALA Y VERACRUZ.

Siempre que para conocer o apreciar algún hecho o circunstancia relativos al proceso, fueren necesarios o convenientes conocimientos especiales, el Tribunal procederá con intervención de peritos; los peritos que dictaminen serán dos o más, pero bastara uno cuando solamente éste pueda ser habido, o cuando el caso sea urgente; debiendo tener título en la ciencia o arte a que se refiere el punto sobre el cual deban dictaminar, si la profesión o arte están legalmente reglamentadas, en caso contrario, se nombrarán peritos prácticos. También podrán ser nombrados peritos prácticos cuando no hubiere titulados en el lugar en que se siga la instrucción, pero en este caso, se librará exhorto o requisitoria al Tribunal del lugar en que los haya, para que en vista del dictamen de los prácticos emitan su opinión.

El nombramiento de peritos lo hará de oficio el Tribunal, al promoverse la prueba por alguna de las partes. Si éstas o una de ellas no estuvieren conformes con el dictamen rendido, podrán nombrar cada uno hasta dos peritos, a quienes el Tribunal les hará saber su nombramiento y les manifestará todos los datos que fueren necesarios para emitir su opinión.

La designación de peritos hecha por el Tribunal o el Ministerio Público, deberá recaer en las personas que desempeñen ese empleo por nombramiento oficial y a sueldo fijo. Si no hubiere peritos titulados oficiales, se nombrarán de entre las personas que desempeñen la especialidad en el

ramo correspondiente de la Administración Pública. En efecto de estos peritos, el Tribunal o Ministerio Público si lo estiman conveniente, podrán nombrar otras personas con ese carácter.

Los peritos que acepten el cargo, con excepción de los oficiales titulados, tienen la obligación de protestar su fiel desempeño ante el funcionario que practique la diligencia. En casos urgentes la protesta la rendirán al producir o ratificar su dictamen. También deberán ser citados en la misma forma que los testigos, reunirán, además, las mismas condiciones de éstos y estarán sujetos a iguales causas de impedimento, prefiriéndose a los que hablan el idioma español.

El funcionario que practique las diligencias fijará a los peritos el tiempo en que deban cumplir con su cometido. Si transcurrido ese tiempo no rinden su dictamen o si legalmente citado y aceptado el cargo no concurren a desempeñarlo, se hará uso de algunos de los medios de apremio. Si a pesar de haber sido apremiado el perito no cumple con las obligaciones impuestas se hará su consignación al Procurador General de Justicia para que proceda por el delito que resulte de conformidad con el Código Penal; (desobediencia a la autoridad).

Cuando el funcionario que practique las diligencias lo juzgue conveniente, asistirá al reconocimiento y operaciones que efectúen los peritos, y podrá hacerles todas las preguntas que crean convenientes; les dará por escrito o de palabra, pero sin sujeción alguna, los datos que tuviere y hará constar estos hechos en el acta respectiva.

Los peritos practicarán todas las operaciones y experiencias que su ciencia o arte les sugiera, y expresarán los hechos y circunstancias que sirvan de fundamento a su opinión. También emitirán su dictamen por escrito y lo ratificarán en diligencia especial. Los peritos oficiales titulares no necesitarán ratificar sus dictámenes, sino cuando el funcionario que practique las diligencias lo estime necesario.

Cuando las opiniones de los peritos discordaren, el funcionario que practique las diligencias los citará a una junta en la que discutirán los puntos

diferentes, haciéndose constar en el acta el resultado a que en la discusión se llegare. Si los peritos no se pusieran de acuerdo, se nombrará por el funcionario respectivo, un perito tercero en discordia.

Si el peritaje recae sobre objetos que se consuman al ser analizados, no se permitirá que se verifique el primer análisis sino cuando más sobre la mitad de la substancia, a no ser que su cantidad sea tan escasa que los peritos no puedan emitir su opinión sin consumirla por completo o que por su propia naturaleza no pueda conservarse en estado normal, lo cual se hará constar en el acta respectiva.

CAPITULO QUINTO

“FACULTADES DEL PERITO”

5.1 PRACTICA PROCEDIMENTAL DEL PERITO.

La pericia tiene lugar desde que se inicia la Averiguación Previa o Legajo de Investigación correspondiente tomando en consideración el lugar en donde se realice, con el que se auxilia el Ministerio Público o Fiscal para determinar la existencia de los elementos del tipo penal o bien de la probable responsabilidad del inculpado. Esto sucede en aquellos casos en que encontrándose las personas o cosas relacionadas con el delito, las mismas no pueden apreciarse debidamente si no por peritos, por lo cual el Ministerio Público o Fiscal los nombrará, agregando al acta los dictámenes correspondientes; señalándose la participación de peritos para apreciar los lugares, armas, instrumentos, relacionados con el delito, así como también en los casos en que no quedaran huellas o vestigios del ilícito penal, se hará constar, oyendo el juicio del perito, acerca de si la desaparición de las pruebas materiales ocurrió natural, casual o intencionalmente las causas de la misma y los medios que para la desaparición se suponga fueron empleados.

Con relación a la peritación que se produce en el Legajo de Investigación, la doctrina procesal penal mexicana ha señalado algunas cuestiones como por ejemplo, si los están o no obligados al cumplimiento de formalidades especiales como ocurre en las peritaciones que tienen lugar en el proceso, salvo la protesta de conducirse con verdad, y que se hace a los peritos en las diligencias de Policía Judicial, así como también se discute sobre si es o no pericia la que se presenta en el citado Legajo de Investigación o Averiguación Previa.

Por lo que hace a esta última cuestión, el Profesor Colín Sánchez señala, que en estricto sentido las que se dan en la Averiguación previa o Legajo de Investigación para los efectos de consignar, no son peritaciones propiamente dichas, sino actuaciones en auxilio del Ministerio Público o Fiscal, que éste generalmente hace suyas, y que posteriormente quedan sujetas a impugnación por la defensa, agregando que es en la instrucción donde la peritación se manifiesta de manera plena y ajustada a una a una verdadera regulación legal; que por eso, entiende que el auxilio técnico y especializado en algún arte, ciencia, o industria que requiere el Ministerio Publico o Fiscal, puede ser llamado “peritación informativa”.

Por lo que hace a la pericia que se contempla en el proceso, la misma puede tener lugar desde la consignación, si bien su uso es más generalizado en la segunda parte de la instrucción, donde se cuenta con mayor tiempo y elementos para su producción, pudiendo ofrecerla tanto la defensa como el Ministerio Publico o Fiscal, y aun ordenarse de oficio por el Juzgador.

5.2 APRECIACION DEL PERITO.

El perito no prueba en si nada, no acredita ningún hecho, sino que solamente, como ya antes se dijo, proporciona al Juez un fundamento técnico o especializado que sirva al Juez para juzgar acerca de lo que el dictamen refiera, y por ello los Jueces apreciaran y calificaran a todo juicio pericial, según las circunstancias.

5.3 DE DONDE OBTIENE EL PERITO SU INFORMACIÓN.

Son dos las fuentes que proveen al perito de la información suficiente para poder realizar su trabajo:

- a) INFORMACIÓN SUBJETIVA: es la que nos proporciona elementos en forma directa, a través de documentos en el caso de peritos de tránsito todos ellos se concentran en la Averiguación Previa o Legajo de investigación.

- b) LA INFORMACIÓN OBJETIVA: son datos que los peritos obtienen directamente de las diligencias que realizan con el Ministerio Público o Fiscal que son la observación del lugar de los hechos y revisión de vehículos.

CAPITULO SEXTO

“COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO”

6.1 DE LA VIALIDAD

a) DEFINICIÓN DE VEHÍCULO:

Es todo mueble que mediante mecanismos de propulsión, impulso o tracción animal o humana se destine a transitar por las vías públicas o bien, como un medio cualquiera que nos permite trasladarnos de un lugar a otro, un móvil que nos auxilie a desplazarnos hacia los destinos puntos a los que deseamos llegar.

Por vehículos particulares se entiende son aquellos que están destinados al servicio privado de sus propietarios.

Estos vehículos pueden ser indistintamente de pasajeros o de carga, y en ningún caso podrán utilizar los colores reservados a vehículos de servicio o instituciones públicas.

Por vehículos de servicio público de transporte debemos entender como aquellos que operan mediante el cobro de tarifas autorizadas y con apego a la correspondiente autorización para el servicio, estando sujetos a itinerarios a sitio, según su modalidad. Estos vehículos pueden ser destinados al transporte de pasajeros o carga, quedando sujetos a las disposiciones que sobre el particular contengan los reglamentos de la materia, sin perjuicio de que en todo lo concerniente a su circulación, registros y condiciones de funcionamiento, se ajusten a las prescripciones del ordenamiento correspondiente.

6.2 COMPETENCIA DE LA PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA.

Cuando existen daños a la nación. En este caso no es posible llegar a un arreglo pues quien deberá tomar conocimiento de estos hechos será la Procuraduría General de la República; la Averiguación o Legajo se inicia en las mismas Agencias Investigadoras de la Procuraduría del Distrito Judicial que actúa en auxilia de la primera, siguiendo todos los pasos, incluso la intervención de peritos de tránsito (no obstante que la primera tiene a sus propios peritos), mismos que llegan hasta dar una conclusión pero serán precisamente la primera la encarada de determinar en estos casos.

Cuando existen daños a la nación, que intervenga resultando dañado un vehículo propiedad de cualquier Secretaria de Estado, de la compañía de luz, de teléfonos, bancos, embajadas o el daño fuera en postes de compañía de luz, de teléfonos y el servicio hubiera resultado interrumpido o interviniera el ferrocarril, vías, señalizaciones, o vehículos del servicio público federal que se encuentren en esos momentos realizando precisamente estas funciones.

Como en el caso de puros daños, para existir desistimiento de los mismos, debe hacerse, mediante el protocolo de acreditar la propiedad y de que el representante legal de la Secretaria de que se trate anexe el poder legal correspondiente para efectuar los trámites relativos al vehículo y autorización para hacer arreglos, así formular el desistimiento correspondiente.

En estos casos el conductor del vehículo propiedad de la Secretaria, no puede llegar a un arreglo por cuanto a los daños que sufriera el vehículo que maneja, ya que como se señaló debe ser una persona debidamente acreditada y con el poder correspondiente, por lo tanto se debe iniciar el acta de daños en propiedad ajena y turnar a la Procuraduría General de la República, en este caso las actuaciones, los vehículos en el lugar que se encuentran a disposición de esa autoridad y los conductores en calidad de libres ya que el delito de daño en propiedad ajena así lo permite, pero con

aclaración de que todas las demás diligencias por realizar se harán en la Procuraduría General de la República.

El procedimiento en este último lugar es igual que en la Procuraduría del Distrito; puede decirse que la diferencia es únicamente el cambio de autoridad, el pago por caución se basa en otra tabla de cálculo distinta.

En caso de que al dañar un poste de teléfonos, telégrafos, luz, existiera como consecuencia la interrupción de estos servicios o al tener el hecho, este fuera contra el ferrocarril, un vehículo de servicio público con estas placas y al momento que se encontrara realizando precisamente ese cometido, el hecho dará lugar a un acta de daños en propiedad ajena y ataques a las vías generales de comunicación.

6.3 COMPETENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO O FISCAL.

En el caso de choques entre particulares con puros daños, nunca estarán los conductores en calidad de detenidos, podrán retirarse de la agencia después de declarar y sus vehículos se les regresarán una vez que hayan sido vistos por los peritos en hechos de tránsito.

La Averiguación Previa o Legajo de Investigación que aún no se encuentra completa, se turnará a una mesa de trámite que será la encargada de recabar la documentación que acredita a los propietarios de los vehículos como tales, asiendo así legal sus respectivas querellas de daños en propiedad ajena, recibirá el dictamen de los peritos de tránsito y será el que una vez que haya agotado su averiguación o legajo de investigación se turnará el expediente al archivo en caso de haberse otorgado los desistimientos, o consignará ante el Juez competente señalando de acuerdo a las actuaciones y a su criterio a uno de los conductores como probable responsable y al otro como querellante. En este lugar el Juez competente tratará de conminar a los conductores y en especial al señalado como

probable responsable para que resuelva el problema, dando para ambos un plazo para defensa y alegatos para al finar dictar su resolución.

Quede claro que generalmente el agente investigador del Ministerio Público o Fiscal que toma conocimiento de un hecho como el que estamos tratando, que inicia la averiguación o legajo de investigación correspondiente, no es el que determina, que el que continua y completa, termina estas averiguaciones es la mesa de trámite y manda una opinión al Juez que se encargara de dictar su resolución final.

El dictamen pericial que rinde en este caso los peritos de tránsito también generalmente no llegan al Agente del Ministerio Público o Fiscal que inicia la Averiguación o Legajo de investigación, si no al día siguiente al Ministerio Público o Fiscal de la mesa y que éste es meramente una opinión técnica que los primeros dan al último señalado para que norme su criterio completando las constancias, declaraciones y de más, pero en el último de los casos (el Ministerio Público o Fiscal) puede no tomar en cuenta.

Si el hecho que nos ocupa es de daño en propiedad ajena y lesiones, el procedimiento es igual que el anterior y en general en todos los casos, solo que ahora los conductores estarían en el lugar de pendientes en la Agencia Investigadora, sin poder salir, a menos que se lograra el desistimiento de las lesiones, si éste es para uno solo de los conductores, éste podría salir de inmediato y el otro hasta haber pagado su caución que como ya se dijo, fija el Ministerio Público o Fiscal una vez que tiene el avalúo oficial de daños y conociendo la clasificación de las lesiones.

En caso de existir un homicidio, ambos conductores tendrán si es que desean obtener su libertad, que pagar sus cauciones que serán distintas pues se toma en cuenta los daños causados (siempre y cuando sea el dueño del vehículo y lo demuestre) o que no siendo así existiera el desistimiento de este último por estos daños.

La excepción está en los vehículos de servicio público ya que aun cuando solo existan daños, para poder llegar a un arreglo en caso de

autobuses y taxis es necesario que el representante legal esté de acuerdo con el arreglo en el caso de los últimos mencionados.

Los camiones o camionetas de carga con placas del servicio público se tratarán como particulares en hechos de tránsito.

En estos casos de servicio público y puros daños, si no llegara a tener un arreglo, el conductor del vehículo particular tendría la misma calidad que si hubiesen sido daños con particulares, no así el conductor del servicio público ya que éste, estaría en calidad de pendiente y para poder estar en libertad deberá otorgar caución con el monto de los daños de los dos vehículos, tanto del que maneja como del otro.

Si no otorga la caución, al conocerse el resultado del dictamen el Ministerio Público o Fiscal dejará en libertad al conductor del servicio público, si el peritaje le resultara favorable, desde luego se supone que el otro conductor del servicio particular -en caso de que así fuera- nunca estuvo como detenido y si el responsable fuera este último, no perdería su libertad y los vehículos se regresarán a sus conductores después de haberlos visto los peritos y aun antes de conocer el resultado del dictamen.

CAPITULO SEPTIMO

“LOS HECHOS DE TRANSITO”

7.1 DESCONOCIMIENTO DEL REGLAMENTO DE TRANSITO.

a) FACILIDADES PARA OBTENER UNA LICENCIA DE MANEJAR.

El desenfrenado crecer de la ciudad, las grandes obras para dar fluidez a los viaductos, ejes viales, periféricos, avenidas y calles, que día a día crecen en las ciudades, las enormes distancias que se necesitan recorrer para cumplir con nuestros deberes cotidianos y el aumento constante de vehículos, aunado al mejoramiento de las maquinas de estos últimos para darles mayor potencia y puedan desplazarse en el menor tiempo posible, la prisa con que deseamos cubrir los espacios entre nuestros hogares y los lugares a los que tenemos que trasladarnos, son de por si razones más que suficientes para que se produzca un accidente; si a todo lo anterior agregamos que la gran mayoría de los conductores desconocemos el Reglamento de Tránsito o en caso de conocerlos, los interpretamos a nuestra manera, de que para obtener una licencia de conducir en México, las facilidades son tantas que el único examen que se presenta es el de la vista, no existiendo ninguna instrucción previa al respecto, sabremos que es normal la cantidad de hechos producidos por colisiones entre vehículos y atropellamientos no obstante que estos aumentan cada día y cada vez las pérdidas económicas son mayores, ya que los costos de reparación y los precios de los vehículos son sumamente altos; el número de personas que pierden la vida o sufren lesiones que los marcan por el resto de su existencia al haberse visto inmiscuidos en un hecho de tránsito crece proporcionalmente.

Son muy pocas y casi pudiera atreverme a decir, contadas las gentes que saben, conocen y pueden partiendo del final, retroceder para que sin lugar a dudas puedan reconstruir, conocer y narrar la forma real en que el hecho se desarrollo, los artículos de tránsito que no fueron respetados por el o los conductores involucrados.

Si esto es a nivel técnico o profesional de personas que tienen que ver con estos hechos, con mayor razón los conductores, peatones o ciudadanos en general, ante un accidente de tránsito están completamente desorientados.

Esto se debe sin lugar a dudas a que existe una absoluta falta de educación vial al respecto y a la carencia de libros que nos sirvan de consulta y orienten en estos casos, la poca literatura que sobre accidentes de tránsito se puede encontrar, son libros extranjeros que no se adecuan ni a nuestra forma de ser ni a nuestras necesidades, independientemente de que sus costos son muy altos y su adquisición muy difícil.

7.2 SOBRE LA EDUCACION VIAL.

La Dirección de Tránsito establecerá los dispositivos adecuados para la impartición de los cursos, en los diversos niveles escolares y para ello:

1.- Establecerá un permanente programa de cursos, platicas, conferencias y toda actividad que difunda las normas de protección y educación vial.

2.- En el interior del estado la protección y educación vial se divulgará e impartirá a través de Instructores viales dependientes de la Dirección de Tránsito.

CAPITULO OCTAVO

“DE LAS SEÑALES”

8.1 USO DE LAS SEÑALES POR EL CONDUCTOR

Los conductores de vehículos deberán hacer uso del mecanismo electro-mecánico especial para hacer las señales en el movimiento y circulación de sus vehículos; en caso de no disponer de señales eléctricas deberán hacer las siguientes señales manuales:

- I. Al hacer alto o disminuir la velocidad, sacarán horizontalmente, por el lado izquierdo el brazo, con la mano extendida.
- II. Antes de iniciar alguna maniobra o cambio de dirección hacia la izquierda, sacarán por el lado izquierdo el brazo, inclinándolo hacia abajo con la mano extendida.
- III. Antes de iniciar alguna maniobra o cambio de dirección hacia la derecha, sacarán por el lado izquierdo el brazo, colocando el antebrazo verticalmente con la mano extendida hacia arriba.

Las señales a que se hace referencia, deberán iniciarse cuando menos treinta metros antes del lugar donde se realice la maniobra.

En todo vehículo en que el conductor quede alejado de la ventanilla izquierda, deberá colocarse un mecanismo especial, claramente visible, para hacer las señales a que se hace referencia.

La dirección de tránsito tiene a su cargo determinar y supervisar la instalación de las señales mecánicas, luminosas, reflejantes, aparatos electro-mecánicos u otros semejantes, que indiquen las prevenciones que deben observar los peatones y conductores de vehículos para su correcta

circulación y regular los ademanes realizados por elementos pertenecientes al personal operativo de la propia Dirección.

La norma que servirá de base en el proyecto e instalación de dispositivos y marcas de señalamientos, será el Reglamento de la Ley de Tránsito del Estado.

La Dirección de Tránsito utilizara las siguientes señales fijas:

1. Cambio de alineamiento horizontal.
2. Reducción o aumento en el número de carriles.
3. Cambios de ancho en el arrollo o pavimento.
4. Pendientes peligrosas.
5. Condiciones deficientes en la superficie de rodamiento.
6. Proximidad de escuelas, hospitales y cruce de peatones.
7. Cruce de ferrocarril a nivel.
8. Acceso a vías rápidas.
9. Posibilidad en encontrar ganado en el camino.
10. Proximidad de semáforos.
11. Cualquier circunstancia que pueda presentar un peligro a la circulación.

Estas señales reciben el nombre de PREVENTIVAS: Son las señales de color amarillo que tienen un símbolo en color negro y que tienen por objeto prevenir a los conductores de la existencia de algún peligro en el camino y naturaleza. en cambio las RESTRICTIVAS: son las señales de color blanco con un aro de color rojo y que tienen por objeto indicar la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito y que comprenden:

1. Derecho de paso.
2. Movimientos direccionales.
3. Movimientos a lo largo del camino.
4. Limitación de dimensiones y paso de vehículos.
5. Prohibición del paso a ciertos vehículos.
6. Restricción de estacionamientos.

7. Restricción de peatones.
8. Restricciones diversas.

Las señales INFORMATIVAS: son señales con leyendas y/o símbolos, que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por calles y carreteras, informarle sobre nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés, servicios, kilometraje y ciertas recomendaciones que conviene observar. Estas señales se clasifican en:

- a) INFORMATIVAS DE IDENTIFICACION: tiene por objeto identificar las calles según su nombre y las carreteras según su número de ruta y kilometraje.
- b) INFORMATIVAS DE DESTINO: tiene por objeto informar a los usuarios sobre el nombre y la ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo de su recorrido. Su aplicación es primordial en las intersecciones en donde el usuario debe elegir la ruta a seguir según el destino seleccionado.
- c) INFORMATIVAS DE RECOMENDACIÓN Y DE INFORMACION GENERAL: el objetivo de estas señales es, informar determinadas disposiciones y recomendaciones de seguridad que conviene observar, así como cierta información general que conviene conocer.
- d) INFORMATIVAS DE SERVICIOS Y TURISTICAS: tiene por objeto informar de la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico y/o recreativo.

La Dirección de Tránsito hará fijar en las esquinas de las calles o lugares necesarios, a la altura de las placas de nomenclatura de la ciudad, y sobre los muros de las casas, flechas que indiquen el sentido de la dirección en que se permita circular a los vehículos, estas flechas serán de color blanco sobre fondo negro.

Cuando se trate de vías públicas con preferencia de circulación de vehículos sobre otras vías, las flechas indicadoras de dirección serán de color rojo sobre fondo blanco.

8.2 SEÑALIZACION LUMINOSA.

a) DE LOS SEMAFOROS

Se empleará el color “ROJO” como señal de alto o de peligro; el “VERDE” como señal de adelante o paso libre y el “AMBAR” como señal de prevención.

Los semáforos son dispositivos electrónicos que se ubican en las intersecciones de las vías y que sirven para regular y dirigir el tránsito de vehículos y peatones en calles y caminos, mediante la emisión de señales de colores, con el siguiente significado:

1. VERDE. Es la señal para que los vehículos continúen de frente, doble a la derecha o izquierda siempre y cuando no exista una señal que prohíba dicha maniobra, y para que los peatones puedan transitar en la forma permitida.
2. AMBAR. Señal de prevención para que los vehículos y peatones que estén frente al semáforo, sepan que está a punto de aparecer luz roja.
3. ROJO. Señal para que todos los vehículos y peatones que avancen hacia el semáforo detengan la marcha inmediatamente, dado que los vehículos de la intersección tendrán la señal de siga.
4. Los colores que se podrán combinar con flechas que señalarán la forma en que se podrá realizar la maniobra indicada.

Cuando los semáforos estén apagados o su funcionamiento sea irregular, los conductores deberán tomar todas las precauciones debidas al circular en las intersecciones donde se encuentren instalados y en su caso, sujetarse a las reglas generales sobre circulación.

8.3 SEÑALES HORIZONTALES O MARCADAS SOBRE EL PAVIMENTO.

Son las rayas, palabras, símbolos y objetos, aplicados o adheridos sobre el pavimento que dirigen y regulan el tránsito.

La Dirección de Tránsito marcará sobre el pavimento de las calles, con pintura de color blanco o con alguna otra señal que considere adecuada, las líneas necesarias para canalizar las diferentes corrientes de circulación y para indicar los lugares donde los vehículos deben efectuar "ALTO" al finalizar las calles; así como para delimitar las zonas de seguridad o paso de peatones. En la misma forma se pintarán las flechas que indiquen la dirección que deban tomar los vehículos.

Por medio de franja con pintura color amarillo, la Dirección de Tránsito señalará, sobre la guarnición de las banquetas, los lugares donde el estacionamiento éste sujeto a horarios especiales.

8.4 SEÑALES PARA MARCAR ZONAS DE ESTACIONAMIENTO.

La Dirección de Tránsito señalará los lugares en donde el estacionamiento se encuentre prohibido mediante una franja pintada de color amarillo sobre la guarnición de la banqueta o el señalamiento correspondiente.

Cuando se controle el tránsito por medio de policías, se observará el siguiente sistema de señales:

- I. ALTO: El frente y la espalda del policía;
- II. ADELANTE: los costados del policía, moviendo los brazos al iniciar esta señal en el sentido que debe desarrollarse la circulación;
- III. PREVENTIVA: Cuando el policía se encuentre en posición de "adelante" y Levante el brazo horizontalmente con la mano hacia

arriba, del lado donde proceda la circulación, o ambos si se verifica en dos sentidos. Con esta señal se podrá permitir paso de vehículos en forma especial cuando las necesidades de la circulación lo requieran;

- IV. ALTO GENERAL: Cuando el policía levante el brazo derecho en posición vertical;
- V. Al hacer las señales a que se refieren las fracciones anteriores, los policías emplearán el silbato en la siguiente forma:
 - 1. Alto, un toque corto;
 - 2. Adelante, dos toques cortos;
 - 3. Prevención, un toque largo;
 - 4. Alto general, tres toques largos.

En los casos de aglomeración de vehículos, darán una serie de toques cortos para activar la circulación;

Cuando el Tránsito se controle por medio de policías, se designará a éstos, sitios visibles, convenientemente iluminados durante la noche, y se les proveerá del equipo que los distinga.

8.5 PROHIBICIONES EN LAS SEÑALES.

Queda prohibido:

I.- Colocar cualquier tipo de propaganda sobre las señales instaladas por la Dirección de Tránsito en las calles, avenidas, calzadas y caminos del Estado.

II.- Colocar letreros, carteles, anuncios luminosos u otros semejantes y toda clase de objetos, cuando por su forma, dibujo o colocación, puedan dar lugar a confusión de las señales de circulación o entorpecer su comprensión.

III.- Usar propaganda luminosa o dispositivos reflejantes en los vehículos, que puedan causar el deslumbramiento de los demás conductores.

IV.- Cambiar de lugar las señales de tránsito, así como la destrucción de las mismas.

CAPITULO NOVENO

“OBSERVACION DEL LUGAR DE LOS HECHOS”

9.1 OBSERVACION DEL LUGAR DE LOS HECHOS.

Es una de las principales diligencias que nos va a ayudar para que podamos conocer la verdad histórica de un hecho de tránsito.

Su importancia es natural pero de tal grado, que los peritos deben efectuar dos de sus cometidos en compañía del Ministerio Público o Fiscal, la primera, revisión del vehículos y la segunda, la observación del lugar de los hechos.

El perito de tránsito realizará una observación del lugar del hecho y debe señalar al Ministerio Público o Fiscal todo aquello que considere elementos técnico necesarios, para que éste último de fe de lo señalado con lo que se legalizará la observación pasando ser en esta forma una inspección ocular.

No es lo mismo observar que ver. Todo el día nos pasamos viendo cosas sin embargo es muy poco lo que podemos recordar o descubrir de lo que vimos, pero cuando observamos algo podemos después detallar y descubrir aquello que en esta forma fue vista.

Cuando observamos con un espíritu científico y lo hacemos en forma minuciosa y ordenada, traerá lógicamente un resultado óptimo que nos servirá de base para normar nuestro criterio, mientras que una opinión que se emita sin haber efectuado esta diligencia no podrá ser de ninguna manera una opinión confiable.

La inspección ocular debe efectuarse lo más pronto posible y lo más cercano al momento del hecho, pues si bien es cierto que algunas evidencias perduran por mucho tiempo, otras pueden desaparecer o confundirse en un lapso de horas.

9.2 DAÑOS POR CUERPO DURO.

Cuando son daños causados por cuerpos duros quedan marcados durante meses quizás hasta ser cubiertos por tierra, lodo o bien nuevos recubrimientos de la superficie; huellas de frenamiento y arrastre, durante días y esto es según la intensidad del tránsito en el lugar, durando menos con el mismo tránsito cuando se encuentra en la desembocadura de un cruceo o dentro del mismo, que si están sobre el arroyo pero antes o a media calle ya que por estas últimas generalmente los vehículos pasan “rodando”, mientras que en las primeras lo hacen frenando, lo que actúa como borrador, gotas de agua de radiador, de ácidos de acumulador, aceites de motor o sangre, se distorsionan al paso de vehículos hasta desaparecer en cuestión de unas cuantas horas.

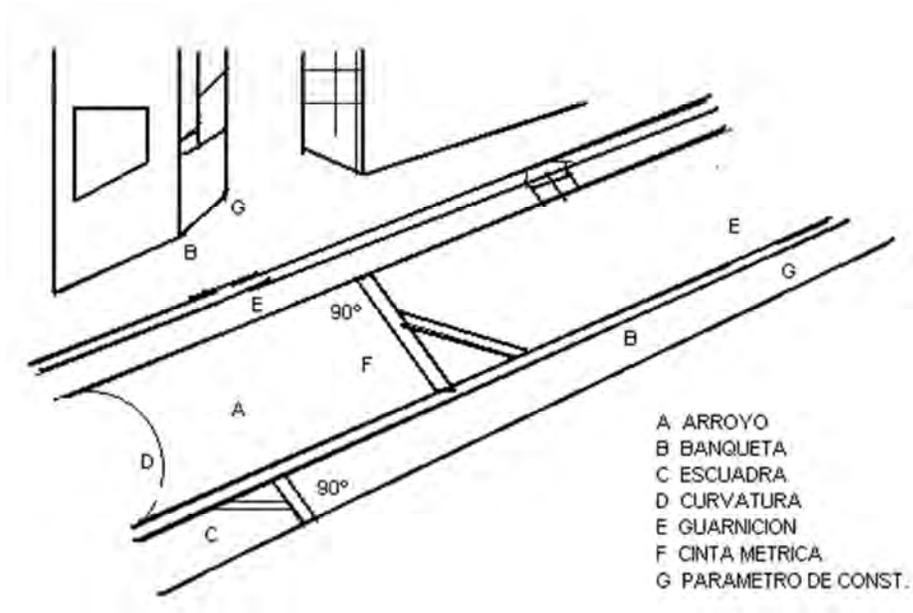
La preservación del lugar del hecho hasta la hora de su observación es lo ideal pero no es posible dejar los vehículos en sus posiciones finales ni obstruir la circulación hasta entonces, pues seguramente con esto originaríamos un congestionamiento y tal vez estaríamos dando las condiciones necesarias para que se presente otro u otros hechos; lo recomendable es marcar con gis, pintura de cera o cualquier otro material, la posición de los vehículos en las cuatro ruedas y una flecha que señale el frente, con círculos cualquiera de las demás evidencias, esto ayudará mucho al perito para que pueda hacer una buena observación sin que se le pase nada que tal vez sea esencial.

9.3 INICIO DE LA INSPECCION OCULAR. USO DEL SISTEMA DE EJES CARTESIANOS.

Una buena observación aportara necesariamente una cantidad de elementos técnicos que con seguridad nos permitirán reconstruir el hecho, pero es necesario que una vez que se realice esta diligencia, sepamos dibujarla, pasarla a un croquis a escala y descubrir cada evidencia, cada paso y todo lo encontrado en general.

Para dibujar lo localizado se usa en forma regular la escala de 1:200 con el norte hacia arriba y con auxilio del sistema de Ejes Cartesianos para que queden debidamente acotados cada uno de los elementos que localizamos.

Cuando iniciamos la diligencia de inspección ocular, una vez constituidos en el lugar, debemos primeramente, tomar la medida del arroyo para seguir un orden, de la calle que se oriente de norte a sur y el ancho de sus banquetas, para en seguida tomar el ancho del arroyo de la calle que generalmente es transversal a la primera, haciéndolo de la misma forma que el anterior, midiendo el ancho del arroyo de circulación que se tome de guarnición a guarnición para después medir las banquetas, de guarnición a parámetros de construcción, si el cruce lo conforman más de dos calles deberán tomarse en cuenta para hacer posteriormente el croquis a escala sin que falte ningún detalle.



Las medidas deberán ser lo más exactas posible, por eso deben tomarse entre dos personas, poniendo la cinta métrica en forma perpendicular de las guarniciones y lo más tensa posible sin contar con la curvatura Mack-Allen que en algunos arroyos es muy pronunciada.

No debemos de olvidar que en muchos casos la diferencia de anchos puede ser determinante para dar opinión, tampoco el hecho de que lo medido quedara ahí para que pueda ser ratificado o checado por cualquier persona cuando lo desee.

Una vez que tengamos el cruceo con sus anchos, pasaremos a indicar con flechas las circulaciones oficiales de todas las calles que lo forman así como las señalizaciones que pudieran haber; para esto es necesario salir del claro del cruceo y regresar sobre la calle en que circulaba el vehículo; regresando sobre la misma circulación que tenía antes hecho, esto porque lo más importante es cualquier tipo de señalización que rijan la circulación de los manejadores antes de desembocar al cruceo, si existe se debe medir la distancia a la que se localiza, poner sobre cual banqueta está, hacia donde está orientada y que indica, así como si es o no visible.

9.4 ACOTAMIENTO Y DESCRIPCION DE UNA HUELLA.

Siguiendo el procedimiento para la acotación de un punto podemos fijar una huella ya que generalmente se hace con dos puntos, el primero que nos va a señalar en donde se inicia y el segundo en donde termina, desde luego que para que su descripción sea correcta es necesario decir qué clase de huella es, qué longitud tiene, en donde se inicia dando sus coordenadas y en donde termina también fijando este punto y en caso de que ésta sea únicamente de un neumático, de cual se trata y también en caso de que su continuación no sea igual, señalar esta circunstancia, longitud y su fijación.

Con esto podemos entrar de lleno a lo que es la OBSERVACION DEL LUGAR DEL HECHO.

1.- ¿Que es lo que esperamos o debemos de obtener de esta diligencia?

- I. Estudio y reconstrucción del medio ambiente.
- II. Estudio y reconstrucción de la visibilidad.
- III. Estudio del tipo y estado del piso de la zona de rodamiento así como de la clase de cruce de que se trata.
- IV. Estudio y localización de los señalamientos de tránsito.
- V. Estudio y muestreo de las condiciones de tránsito.
- VI. Localización de las huellas.
- VII. Indicios.

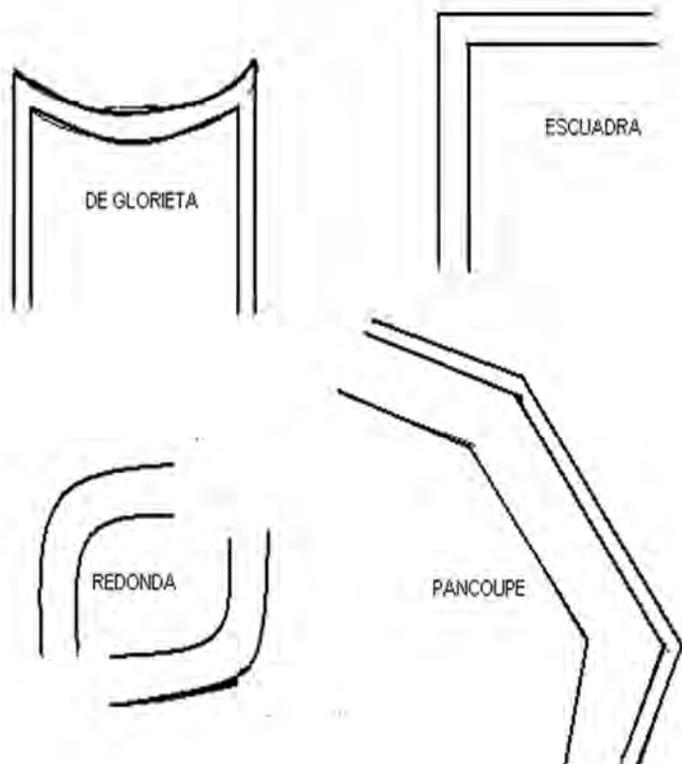
9.5 ESTUDIO DEL MEDIO AMBIENTE.

Tiene como finalidad conocer la hora aproximada en que sucedió el hecho y las condiciones meteorológicas a esa hora, si en el momento del hecho llovía o no y en el primer caso conocer de qué intensidad es la precipitación pluvial en forma general, señalando únicamente intensa, media o nula y en igual forma si hubiera neblina; así también, necesitamos conocer

cómo era la luminosidad y según la hora, si ésta era natural o artificial y en cada uno de los casos en la misma forma genérica anterior señalar si era buena, regular o mala.

9.6 LA VISIBILIDAD. TIPO DE ESQUINAS.

La visibilidad representa otro punto muy importante en una buena observación del lugar del hecho, cuando se trata de un accidente de tránsito independientemente de la luminosidad y condiciones meteorológicas vistas en el punto anterior así como el buen funcionamiento de los faros, calaveras y luces en general de los vehículos, la visibilidad está ligada con la topografía del terreno, si existen o no pendientes, debemos medir en porcentaje estas y señalar hacia donde es descendente y hacia donde es ascendente, el tipo de esquinas que pueden ser:



De escuadra, redondas y de pancoupe, los anchos de banquetas o la ausencia de estas, varia considerablemente la visibilidad, si el vehículo involucrado en el hecho efectuaba movimientos de reversa, su visibilidad se reduciría a los espejos retrovisores, ¿los tiene? ¿Están en buenas condiciones? y ¿tienen la altura para su conductor? Si existen señalamientos, ¿estos se encuentran visibles? ¿No los tapa nada? ¿Follajes, vehículos o cualquier otra cosa?.

9.7 LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO.

Puede ser muy variada y es necesario precisar la clase de la misma, pues cuando se vea el cálculo de velocidades sabremos la importancia que tiene el coeficiente de fricción que es la relación entre las superficies en el contacto, en este caso sería neumático (clase, estado, y cantidad de inflado) y superficie y con esto variaría el coeficiente de fricción y la velocidad a deducir también su diferencia.

Por esto tendremos que señalar la clase de superficie que se trata.

Asfáltica, hidráulico, terracería y si está suelta o conformada, adoquín u otro y si estaba seco o mojado, si existía algún obstáculo o accidente en el terreno, baches, zanjas, materiales, aceite, diesel, estrechamientos, topes, paso de peatones, etcétera.

Nombre de la calle, ancho, orientación y circulación, ancho de banquetas y si se trata de una topografía urbana o suburbana.

De la primera indicaremos:

- a) Cruceros (regulares, irregulares) calles, y glorietas.
- b) Números de arroyos, arroyos centrales, arroyos laterales, banquetas, camellones (centrales o laterales).

9.8 ARROYO DE CIRCULACION.

Es el espacio destinado para la circulación de vehículos y que tiene como ancho el comprendido de guarnición a guarnición, aun cuando su circulación puede ser en dos sentidos en cuyo caso un eje imaginario que lo divide en dos determinara la diferencia de sentidos.

9.9 CARRIL DE CIRCULACION.

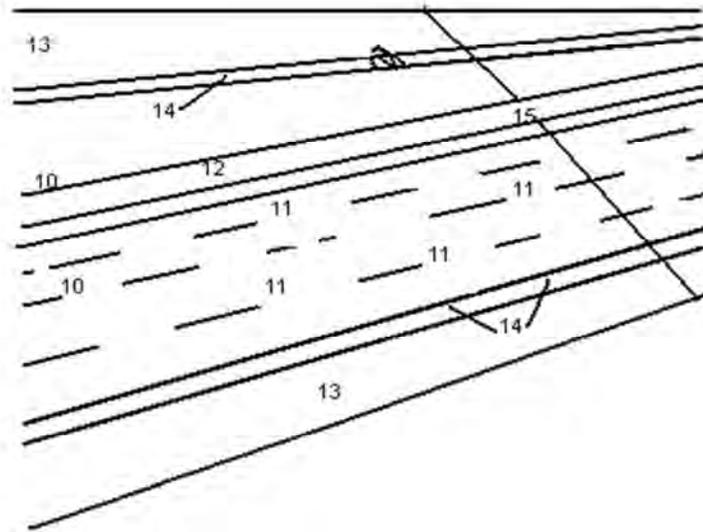
Es el espacio generalmente imaginario que divide un arrollo de circulación en paralelas a las guarniciones con anchos diversos suficientes para la circulación del vehículo; si una calle que tiene un arrollo de 8 metros y circulación de norte a sur y viceversa sabremos que dos carriles son para un sentido y otros dos para el otro.

9.10 CAMELLONES.

Es el espacio no destinado para la circulación de vehículos que divide una calle en dos arroyos, generalmente se secciona al desembocar a un crucero; es necesario señalar y dibujar la forma de su remate, cuadrada, redonda, etc., y así mismo generalmente termina antes de la línea imaginaria de las guarniciones de la calle a donde corta, es de gran importancia esta distancia, de modo que el espacio entre las cabeceras de las secciones de un camellón es mayor que el ancho de la calle que cruza. Cuando una calle tiene un solo camellón este seria central pero existen otros casos con camellones laterales (cuando son dos o tres) y debemos dar su nombre para mejor idea y localización inequívoca del lugar diciendo camellón central, camellón lateral norte y camellón lateral sur (según sea el caso).

9.11 BANQUETA.

Es el espacio comprendido entre la guarnición y el paramento de construcciones que se destina para la circulación peatonal, no permitida a vehículos.



9.12 GUARNICIONES.

Es la margen separador entre el arroyo de circulación y la banqueta, generalmente es de cemento armado y tiene una diferencia de altura en el plano del primero y la ultima, esta medida de altura es muy necesaria de tomar en cuenta sobre todo cuando fue vencida por algún vehículo que suba a la banqueta ya que nos servirá en el cálculo de velocidades.

9.13 CALLE.

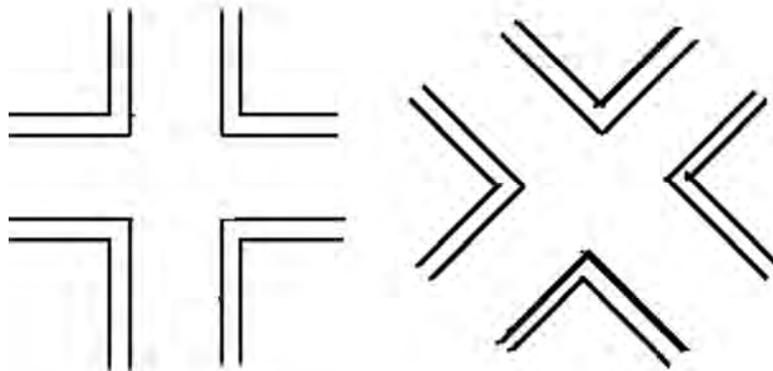
Se compone de arroyo o arroyos para la circulación de vehículos, carriles que en forma imaginaria la dividen en su largo, guarniciones y banquetas, camellón o camellones.

Así que cuando vamos a tomar medidas, lo que haremos será medir el ancho del arroyo pues la medida de la calle sería su longitud de comienzo a fin; si ésta cuenta con camellón se debe tomar el ancho de éste ya que la medida será tomada para los efectos de preferencias para amplitud, la suma de los anchos de arroyos de circulación más el de los camellones.

9.14 DIFERENTES TIPOS DE CRUCEROS.

Se puede hacer una división separando a los que tienen una intersección regular como crucesos regulares y los que incidan de forma distinta como irregulares.

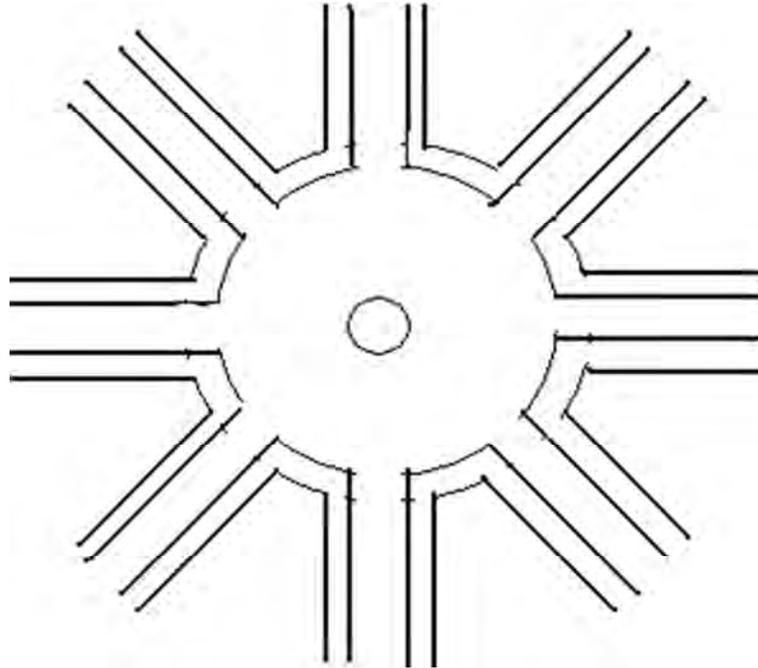
CRUCEROS REGULARES: Se dan cuando dos calles se intersectan en forma perpendicular, es el cruceo más común, en forma de cruz es menos común pero es también considerado como regular.



Fuera de estos dos casos y siempre que el ancho del arroyo sea el mismo antes que después de intersectar y que las guarniciones continúen colineales a los demás crucesos los consideramos: CRUCEROS IRREGULARES.

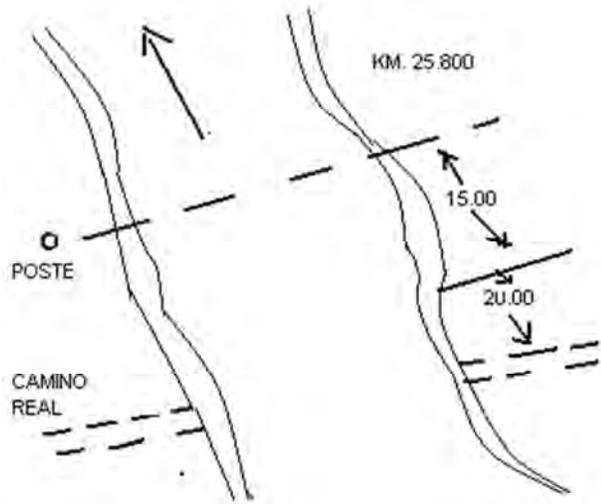
Como ejemplos de estos tenemos las glorietas que hacen que quien circula por una calle y desea seguir por la misma en su dirección original

tenga que incorporarse al arroyo circulante, hasta poder tomar nuevamente su calle y circulación original.



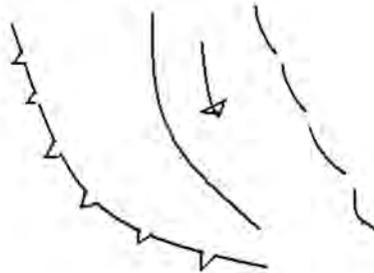
9.15 TOPOGRAFIA SUB-URBANA.

Los caminos que son carreteras secundarias, que pueden ser de terracería (suelta y conformada) sus materiales, sus condiciones semejan las ya vistas en las calles, pero en que su gran mayoría son petrolizadas, pavimentadas y algunas de cemento, en caso de un hecho es necesario tratar de localizar un punto que nos ayude a ubicar el lugar, en estos casos sirve de gran ayuda el kilometraje y las fracciones del mismo. Esto para lograr una fácil localización independientemente de la fijación de huellas o indicios.



9.16 DE LAS CARRETERAS.

Toman preferencia de paso sobre caminos o carreteras secundarias que se bifurquen de las primeras o puedan cruzarlas, independientemente de su ancho.



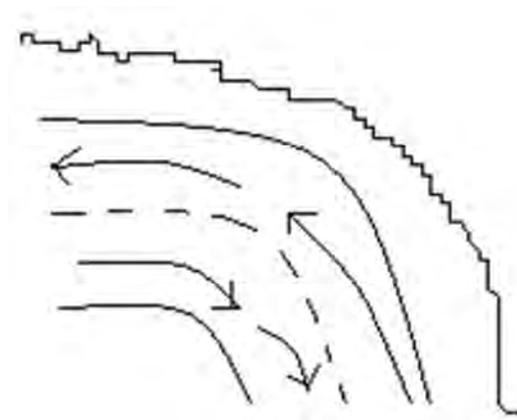
9.17 ACOTAMIENTO.

Es a los lados de las carreteras, espacio que generalmente es de terracería conformada y tiene un ancho suficiente para que un vehículo pueda ocuparlo en caso de descompostura evitando así que al presentarse la necesidad el vehículo no pare en la carretera y pueda con esto dar lugar a un

accidente, los acotamientos son pues con ese propósito y no deberán usarse para rebasar, circular o como camino peatonal.

9.18 CURVAS.

Las curvas que son más comunes, son abiertas o cerradas, planas o peraltadas, ciegas, en plano horizontal o con pendientes y mixtas.



Cualquiera que sea la forma de la curva, es necesario hacerlo saber dibujando su forma e indicando si se trata de una curva horizontal o con pendiente, en el último caso debemos ver si tiene o no peralte y en caso de que éste tenga relación con el hecho, lo debemos medir para calcular la velocidad crítica de volcadura o abandono de la carretera.

9.19 DE LA CARPETA ASFALTICA.

Cuando una carretera tiene pintada en la parte media de su carpeta asfáltica una franja amarilla o blanca, ésta aparte de servir de ayuda para marcar la división de circulación, está controlando, cuando es permitido y cuando no es permitido el rebasamiento, pues si se encuentra continua no se podrá rebasar y si es intermitente es que se puede en este lugar intentar esta

maniobra, por eso es importante describir puntualizando si localizamos este elemento y como se encontró, señalando sus características.

9.20 SEÑALIZACIONES EN CARRETERA.

Funciona de distinta manera que en zona urbana ya que en carretera pueden ser a larga distancia y no como en la zona urbana que los señalamientos deben estar en el lugar para que surtan efectos y eso nos obliga a recorrer tramos hasta encontrar las señalizaciones que pueden estar retiradas pero no pierden su validez, por ejemplo, velocidad máxima permitida, una vez que aparece esta indicación seguirá vigente durante el tramo hasta que aparezca otra que la confirme o varíe; precaución zona de curvas, no rebase en curvas, estas indicaciones pueden aparecer una sola vez y tener vigencia en toda la carretera.

Las disposiciones de tránsito que se aplican en hechos que se presentan en carreteras, difieren en pequeñas partes de las aplicadas en zonas urbanas pero se estudian dentro del capítulo correspondiente del Reglamento de Tránsito.

9.21 ESTUDIO Y LOCALIZACION SE SEÑALAMIENTOS DE TRANSITO.

Las señalizaciones pueden ser muy diversas y su presentación también pues pueden estar pintadas en el piso por medio de burros, barras horizontales o verticales, opacas o reflejantes, sensoriales, auditivas por silbatos, campanas y sirenas, humanas, por medio de ademanes realizados por oficiales de tránsito: señales electrónicas como son los semáforos, topes y transitorias como abanderamientos, luces intermitentes, etc., y pueden ser:

- a) Preventivas
- b) Restrictivas, o

c) Informativas.

Debemos poner el tipo de señal localizada hacia qué circulación tiene su cara, acotar su ubicación y decir si es o no visible así como su indicación.

9.22 LOCALIZACION DE HUELLAS.

Las huellas de frenamiento son para los peritos de tránsito, tan importantes como las huellas dactilares para los criminalistas, con ellas podemos identificar al vehículo que las imprimió, conociendo además sobre qué calle circulaba, en qué dirección lo hacía, que carril ocupaba señalando exactamente su separación de la guarnición más cercana y a qué velocidad se desplazaba.

9.23 DISTINTAS CLASES DE HUELLAS. FORMA DE LOCALIZACION Y DESCRIPCION.

Existen distintas clase de huellas:

- a) De arrastre.
- b) De frenamiento.
- c) De desplazamiento.
- d) Intermitentes.
- e) De rodamiento.
- f) De cuerpo duro.
- g) De cuerpo blando.
- h) Mixta y combinadas de unas con otras.

Para localizar las huellas es necesario ponerse en el carril ocupado por el vehículo pero alejado del sitio del contacto unos cuatro o cinco metros y bajar la vista hacia el plano horizontal de arrollo de circulación, hasta ponerse de

ser necesario en cuclillas, así será más fácil la localización, cuando la luz no es suficiente o cuando el sol da de lleno en forma vertical, ayudado por otra persona se le dirigirá desde este lugar y posición para que se sitúe en el lugar en el que se observa el inicio de una huella y lo marque con una cruz, para posteriormente acotar en la forma ya vista y usando el sistema de los ejes cartesianos este punto y a partir de éste, posteriormente se debe ver la huella en la misma forma para marcar su final o en caso de ser una huella mixta, el final de la primera e inicio de la segunda, así sabiendo la circulación de cada vehículo se deberán buscar otras huellas. Cuando es una huella mixta, es decir combinada de frenamiento con arrastre, generalmente en el punto de cambio de la huella se va a encontrar perpendicular a ésta la huella del otro vehículo; cuando se ha localizado así dos huellas necesitamos seguir la trayectoria que sería la resultante de la suma de estas dos fuerzas y seguir con la vista agachándose para ver si existe alguna otra huella o indicio o bien daños en esa dirección.

Las huellas deber ser descritas diciendo: su clase, si es doble o sencilla, de un solo lado, en cuyo caso debemos señalar a qué lado corresponde, de que longitud es y cuáles son sus coordenadas de inicio y las de su final, en caso de ser mixtas, señalar que al final de la primera descrita, se inicia otra diciendo de que clase, que longitud, cual es su final con la acotación correspondiente y desde luego haciendo mención de a que vehículo corresponde.

a.) HUELLAS DE FRENAMIENTO. HUELLA DE UMBRAL.

La huella de frenamiento generalmente se inicia con una huella de umbral que es cuando el bloqueo de las llantas casi se completa, pero estas huellas son difícilmente localizables a simple vista, sería necesario usar lámparas infrarrojas y otros sistemas para poder verlas, así que normalmente tomamos cuando las llantas bloqueadas impiden la rotación, entonces al desplazarse el vehículo en su dirección sobre un solo punto de la llanta, esta queda marcada

en el pavimento, la fricción que ejerce en esta forma el neumático sobre el pavimento tiene un coeficiente que es variable según el estado de la llanta y el estado del pavimento, la diferencia de este coeficiente hará variar el resultado en el cálculo de la velocidad que a partir de una huella de frenamiento se obtiene; es por esto que el tipo de huella, su longitud así como tipo de pavimento o superficie y estado de los neumáticos es tan importante.

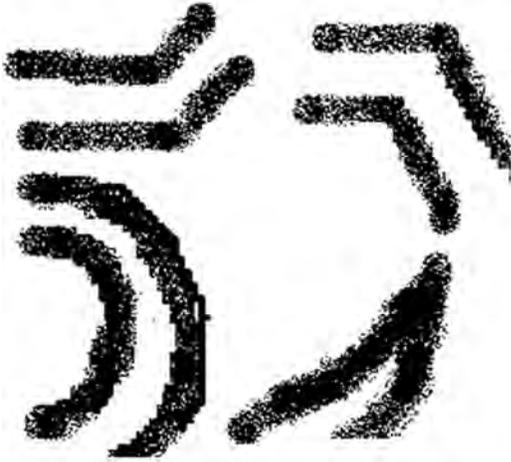
Una huella de frenamiento imprime la forma del neumático que la produjo y la representamos en el croquis de la siguiente manera:



Sus características permitirán checar sin lugar a dudas si fueron producidas por el vehículo presentado o no.

b) HUELLAS DE ARRASTRE. REPRESENTACION.

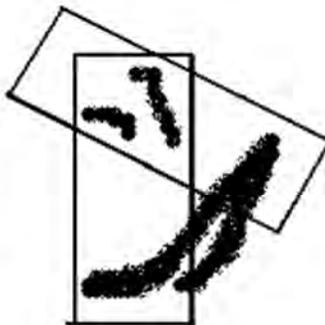
Son como su nombre indica cuando un vehículo que frena es cambiado arrastrado en distinta dirección a la que tenía al venir frenando y la representamos así:



Estas huellas no dejan características que puedan servir para identificar al vehículo que las produjo, son de igual importancia que las de frenamiento para reconstrucción de un hecho pues señalan el momento exacto del impacto y nos dan idea de las velocidades de ambos vehículos.

c) HUELLAS DE DESPLAZAMIENTO.

Son las que producen los antiderrapantes de los vehículos precisamente cuando se pierde la trayectoria normal y el vehículo se desplaza lateralmente, al igual que el anterior no deja características propias que puedan servir para la localización del vehículo.



De una gran importancia, deben ser descritas aparte de lo señalado para las otras, indicaremos su curvatura y su centro de giro hacia donde se localiza.

Las tres huellas ya vistas son producidas por la fricción de los antiderrapantes sin rodar o sea por la inercia de éstos a su forma normal. Las tres pueden ser o no, intermitentes, que son huellas que no tiene una continuidad en su marca.

d) HUELLAS DE RODAMIENTO.

Son las que se producen sobre superficies fuera del arroyo de circulación y cuya dureza permite que se marquen; como pastos, camellones, zonas jardinadas, banquetas, acotamientos o tierra, estas huellas no nos sirven para el cálculo de velocidades, pero si para conocer las trayectorias postcolisionales; contacto o desplazamientos desde el primer contacto y posiciones finales de los vehículos.

e) HUELLAS DE CUERPO DURO.

Son producto de partes metálicas de un vehículo, generalmente se inician cuando se produjo el contacto pues son partes semidesprendidas de un automóvil o de bicicleta y motocicleta a su volcadura y arrastre, éstas pueden ser superficiales como en el caso de volcadura de vehículos después de choques, que marcan líneas de cuerpo duro pero apenas perceptibles o muy marcadas cuando se hacen verdaderos surcos en la superficie, estas huellas deben al igual que las del frenamiento, detallarse señalando que las produjo, en caso de que esto sea factible, si no es posible precisar cual parte causó la huella, tendremos que señalar que vehículo la produjo, qué forma tiene, qué

longitud, en donde se inicia y donde termina, esto con las acotaciones que ya hemos practicado.

f) HUELLA DE CUERPO DURO COMBINADAS CON HULE A LA PONCHADURA DE LOS NEUMATICOS.

Son las que localizamos en vehículos, pero estas se describen en el capítulo correspondiente a otras huellas que como de cuerpo duro encontramos muy frecuentemente en el lugar de los hechos se producen por las partes bajas del vehículo a las subidas de las guarniciones y vencimiento de las mismas; las ponchaduras de los neumáticos dejan huella de cuerpo duro producida por los rines y son características ya que se combinan con hule, dejando un surco doble; los rines producen huellas por cuerpo duro combinado con la de arrastre y en este caso son totalmente distintas a las anteriores ya que producen una fricción más ancha que va de más a menos.

g) HUELLAS DE CUERPO BLANDO.

Son más bien raras y difíciles de localizar en el lugar del hecho, las encontramos en vehículos y como producto de atropellamiento, sin embargo cuando una persona resulta prensada, contra una puerta metálica producirá en la misma esa clase de huella que es un hundimiento casi nunca pierde por esta causa su pintura y con diámetros diversos, nunca uniformes, en estos casos se debe de describir la huella dando su característica y diámetro máximo así como medidas de altura máxima y mínima.

h) HUELLAS MIXTAS.

Existe siempre la posibilidad de localizarlas y son las combinaciones de las distintas ya vistas, para poder describir su tipo debemos iniciar en el orden en que se produjeron, indicando la clase de huella que inicia y la acotación del final, servirá para la iniciación de la que la continúa, no es necesario pues repetir esta acotación, bastará con señalar que al final de la descrita, y damos la longitud y dirección de esta última acotando el punto que marca su final.

Es muy importante que se dé la característica de cada huella, pues una huella de frenamiento nos permitirá conocer en forma muy aproximada la velocidad de circulación del vehículo que la produjo pero si ésta se corta para iniciar un desplazamiento por arrastre, este último nos auxilia para el cálculo de la velocidad del vehículo que impactó al primero, si sumamos la huella sin hacer notar la diferencia, tendremos resultados equivocados en el cálculo de velocidades.

9.24 LOCALIZACION DE INDICIOS.

Es precisamente la localización de indicios lo que pone a prueba la capacidad de observación del perito y son estos los que afinan la reconstrucción de un hecho.

a) GOTEOS DE AGUA DE RADIADOR. Este goteo nos da un punto muy aproximado del lugar del contacto y en caso de ausencia de huellas este indicio es sumamente valioso, pero seguramente y por las razones que ya señalamos, cuando nos presentamos para efectuar la diligencia de la inspección ocular esta agua ya se habrá secado, sin embargo, la impureza de la misma y el sarro que generalmente contiene deja alrededor del goteo manchas blanquizas o sarrosas que no son fácilmente perceptibles pero que como se dijo con una buena observación se podrá detectar.

b) GOTEOS DE ACIDO DE ACUMULADOR. Al igual que el agua del radiador, cuando se efectuó la búsqueda de indicios, este ácido ya se habrá secado, pero podremos encontrar manchas irregulares que dejan un sedimento de decoloración, que a la vez nos proporciona una base para precisar el punto de contacto.

c) GOTEOS DE SANGRE O LAGO HEMATICO. Aun cuando tardamos en llegar al lugar del hecho, la sangre quedará fácilmente visible ya sea en forma de goteo o acumulada en lo que llamamos lago hemático, si es en goteo será necesario indicar en qué área la localizamos, en qué dirección y de qué intensidad y si es como lago, cuál es su diámetro mayor, acotamos su centro y señalamos hacia donde tiene su escurrimiento, para su descripción no debemos asegurar que se trata de sangre humana (ya que será el laboratorio encargado de esta aseveración) y sólo mencionaremos "al parecer humana", ésta puede ser también como embarrada de arrastre en piso o paredes, postes, o árboles, en cuyo caso deberemos anotar además, su altura máxima y mínima.

d) FRAGMENTOS DE CRISTALES. MICAS. Cuando como producto de un hecho se rompen partes de vidrio, mica o plástico, éstas dejan un foco de localización, mismo que se dispersa por la circulación de vehículos siguiendo esa misma trayectoria, pero a la vez pequeñas partes se incrustan en el pavimento al ser machacadas por neumáticos de vehículos en movimiento, seguramente que cuando intervengamos ya el foco fue dispersado pero como esto es en dirección de la circulación, el inicio adherido a la superficie nos permitirá conocer el centro del foco, para esto realmente es necesario tener experiencia ya que cuando existe un contacto los cristales botan en dirección de la circulación del vehículo y su dispersión confunde muchas veces el centro del foco haciendo que podamos equivocarnos al hacer su acotamiento.

e) FRICCIONES DE CUERPO DURO Y PINTURA. Cuando es necesario basarnos en indicios para conocer la circulación de los vehículos una fricción de cuerpo duro en postes o árboles o fricciones de pintura, que se hagan coincidir con los vehículos involucrados nos dará sin lugar a dudas

la clave para conocer las circulaciones, pero para esto se necesita buscar en el lugar, revisar en los vehículos, comparar y hacer coincidir lo localizado en el lugar con lo que presenta el móvil, para ver este tipo de huellas existe siempre una muy estrecha relación entre lo que encontremos en los vehículo y lo que tengamos que buscar y encontrar en el lugar.

f) DAÑOS EN CASAS. REJAS. VENTANAS Y JARDINES. Por pequeños que parezcan, siempre serán de gran importancia para nuestro trabajo, no podemos ni debemos despreciar ningún indicio pues siempre existe la posibilidad de que éste, nos permita aclarar dudas o en el último caso demostrar una hipótesis.

9.25 RECONSTRUCCION DEL HECHO EN FORMA RETROSPECTIVA Y NARRACION DEL MISMO COMO SE FUE PRODUCIENDO.

Una buena observación del lugar del hecho, nos llevará hasta conocer la posición final de los vehículos y de ahí en forma retrospectiva regresarlos uno por uno en sus circulaciones conociendo cual fue la conducta de los vehículos hasta su posición de contactos postcolisionales, para seguir retrocediendo al momento del primer impacto y retroceder hasta antes de desembocar al crucero para así poder narrar el hecho desde este momento y conocer a ciencia cierta qué artículos del Reglamento de Tránsito no fueron respetados por uno o en su caso ambos conductores así como la forma de contacto, las maniobras que se efectuaron tendientes a evitar el hecho, la forma de incidencia en el primer contacto y en el segundo (en caso de existir) las trayectorias postcolisionales y recorridos, todo con la velocidad que ya para entonces tendremos calculada para cada vehículo.

Con esto damos por terminado el presente capítulo, que como se pudo ver es sumamente importante para que el perito pueda externar una opinión confiable después de conocer la verdad histórica del mismo, paso a paso y una vez que hubo reconstruido la forma en que tuvo lugar.

La metodología para la realización de esta importantísima diligencia que debe efectuarse entre perito y Agente del Ministerio Público o Fiscal queda asentada y no importa lo fácil o complicado que pueda ser el hecho.

CAPITULO DECIMO

“INTERPRETACION DEL DICTAMEN PERICIAL EN MATERIA VEHICULAR”

10.1 ESTUDIO Y MUESTREO DE LAS CONDICIONES DE TRANSITO.

Este estudio se hace necesario en determinados casos que son precisamente cuando se va a considerar una preferencia de paso por volumen, para esto es menester que el Agente del Ministerio Público o Fiscal en compañía de los peritos se constituyan en el lugar de los hecho tratando dentro de lo posible de que las condiciones de tránsito sean lo más parecidas a las del día en que se dio, para esto se deberá efectuar el muestreo correspondiente en un día igual al del hecho y a la misma hora, tomando simultáneamente el número de vehículos que en lapsos de cinco minutos circulan por un lado como por el otro; se hacen intervalos de cinco minutos y se toma nuevamente hasta en tres o cuatro veces para que quede perfectamente clara la diferencia, para considerar que una calle tiene un mayor volumen de tránsito respecto de la otra, éste deberá ser notorio; y la razón del día y hora es porque una calle varía su volumen de tránsito en horas hábiles haciéndose mayor a las consideradas como pico (que son horas de entrada y de salida de trabajos, comercio y escuelas) que a las horas consideradas como fuera de las primeras, nunca se podrá comparar el tránsito de cualquier calle en un día y hora hábil, con el de la mismas calle en un día festivo y de noche, por eso para estar plenamente seguros de lo que estamos reportando, a veces es necesario repetir esta diligencia nuevamente a la siguiente semana en el mismo día y hora hasta estar plenamente seguros.

Las condiciones del tránsito deben de reportarse en todos los hechos señalando en una forma genérica la intensidad del mismo para cada calle

indicando simplemente si éste era escaso, regular o intenso y la hora a la que se efectuó esta observación, ya que difícilmente coincidirá con la del hecho.

10.2 PORQUE DEL TIEMPO QUE PASA ENTRE EL HECHO Y LA INTERVENCION DEL PERITO.

Es de hacer notar que aun cuando lo ideal para el perito sería intervenir en un hecho de tránsito a escasos minutos de haberse producido y cuando los vehículos se encontraran en su posición final, esto como ya dijimos es prácticamente imposible por las siguientes razones:

El perito no actúa por mutuo propio, debe ser solicitado por el Ministerio Público o Fiscal y mediante una Averiguación o legajo de investigación de por medio.

Los conductores tienen oportunidad de llegar a un arreglo, antes de iniciar el acta.

En el caso de existir lesiones, si éstas no son leves, el médico legista de la Agencia Investigadora mandará a los lesionados (en caso de haber llegado hasta la Agencia) a los diversos hospitales de traumatología para su clasificación y atención correspondiente.

Los médicos legistas requieren de un tiempo de observación del lesionado antes de dar una clasificación definitiva.

Una vez que se sabe que no existe el arreglo o bien que el o los lesionados no otorgan su desistimiento y por tanto procede el levantamiento de la Averiguación Previa o Legajo de Investigación, se tendrá que esperar el turno para ese efecto.

Los conductores deben declarar para que sea entonces cuando el Ministerio Público o Fiscal solicite la intervención de peritos en hechos de tránsito.

Los peritos asignados a esa Agencia, reciben la solicitud inmediata por medio de radio o teléfono y la atenderán en el momento en que terminen con cualquier otro llamado anterior y en proceso.

Los peritos se trasladarán de la Agencia en que se encuentren (siempre dentro de una zona que evita los grandes desplazamientos) hacia la que los solicita, de ésta al lugar del hecho, para regresar nuevamente a elaborar el dictamen correspondiente.

Como todo lo que se señaló se verá que es prácticamente imposible que se intervenga de inmediato y así se tomará conocimiento por parte de los peritos de un hecho de tránsito con diferencias mínimas de cinco a seis horas.

10.3 ASPECTOS JURIDICOS DE LOS HECHOS DE TRANSITO.

Empezaremos por señalar que ninguna persona que se encuentre en una Agencia del Ministerio Público o Investigadora pendiente de su situación jurídica con motivo de un hecho de tránsito permanecerá incomunicada.

Los conductores, antes de declarar, tienen derecho de nombrar un defensor el cual será licenciado en derecho, con independencia, en su caso, de que se haya nombrado a una persona de confianza.

Los accidentes de tránsito son delitos imprudenciales y por lo tanto se concede la libertad caucional, siempre y cuando el conductor no se encuentre en estado de ebriedad, no haya pretendido darse a la fuga o dando un servicio público local, federal o escolar cause más de un homicidio.

En caso de no tener las excluyentes mencionadas anteriormente, el conductor será puesto a disposición del Ministerio Público o Fiscal para seguir el procedimiento correspondiente.

10.4 REQUERIMIENTOS DEL MINISTERIO PÚBLICO O FISCAL PARA FIJAR CAUCIÓN.

Cuando un conductor que tuvo un hecho de tránsito se encuentre pendiente de su situación jurídica en una Agencia del Ministerio Público o Investigadora y desee obtener su libertad caucional, ésta se concederá si no incurrió en las excluyentes antes mencionadas, una vez que declara; se conoce la clasificación de lesione y daños causados y será cuando el Agente Investigador del Ministerio Público o Fiscal estará en condiciones de fijar esta caución tomando como base la tabla de cálculo de cauciones.

Para poder obtener la libertad mediante este recurso, será necesario que se cumplan los siguientes requisitos:

- 1.- El conductor no se encuentre en estado de ebriedad.
- 2.- No haya pretendido darse a la fuga.
- 3.- Si su vehículo es un servicio público, local o escolar; no haya causado más de un homicidio.
- 4.- Que la pena no sea mayor de cinco años.
- 5.- Exista un convenio para reparar el daño.
- 6.- Exista una persona que a criterio del Ministerio Público o Fiscal y bajo protesta, se comprometa a presentar al presunto cuando sea requerido.

10.5 DAÑO EN PROPIEDAD AJENA.

Cuando un hecho de tránsito se da entre particulares y produce únicamente daños, sin importar el monto de los mismo, las autoridades que toman conocimiento pueden permitir el arreglo entre las partes y en caso de no existir conciliación los conductores y sus vehículos se remitirán a la

Agencia Investigadora correspondiente, en donde el Agente del Ministerio Público o Fiscal tiene que dar a los conductores la misma oportunidad o sea , permitir que las partes lleguen a un arreglo y solo en caso de no ser así en un tiempo razonable, se iniciara la investigación previa correspondiente, que en este caso seria de daño en propiedad ajena. Esta averiguación o legajo es por querrela, es decir, basta con que una de las partes no esté de acuerdo para que proceda, pero en igual forma basta con que exista el acuerdo para que al no haber querrela, tampoco exista el motivo del acta, ésta quede sin efecto sin importar el estado de avance en que se encuentre.

Una vez conocido lo anterior, lo más recomendable es que cuando nos veamos involucrados en un hecho de esta naturaleza no tratemos de llegar a ningún arreglo en el lugar pues en principio o casi con absoluta seguridad la policía o el agente de tránsito nos va tratar de vender este derecho, por otra parte, el estado emocional del conductor no le va a dar la lucidez necesaria para lograr la mejor opción.

En el lugar se tiene la presión de la gente, los comentarios con relación a el hecho casi siempre sin razón, generalmente alarmista y sobre todo se tiene la presión de la policía o agente de tránsito que dan un mal asesoramiento, se pone de parte del mejor postor franca y descaradamente, nos carrerea para llegar a cualquier tipo de arreglo siempre y cuando se le tome en cuenta en el mismo, lo peor es que nos asusta precisamente con hacer lo que más nos conviene o sea con remitirnos a la Agencia Investigadora.

Vamos a dejar que cumplan con su obligación, o sea, se lleve a cabo la remisión que no es otra cosa que presentar ante el Ministerio Público o Fiscal tanto a conductores como vehículos y dar a éste una nota que contiene los datos generales de lo que pasó; en estas oficinas como ya sabemos, tendremos la misma oportunidad de arreglo, solo que las condiciones estarán a todas luces distintas, sin los comentarios de los curiosos, bajo techo, con papel, pluma, lugar para escribir y teléfono que nos permita llamar a familiares, mecánico, que puedan ayudar en alguna forma, como asesores o simplemente como apoyo moral; seguramente que la primera impresión ya

pasó y su estabilidad emocional les permitirá ver más claramente las cosas facilitándose así el camino para hacer el arreglo.

En caso de no llegar a ninguna conciliación, hablando en concreto de solo daños entre particulares: ninguno de los conductores quedar en calidad de detenido los vehículos se regresan a los conductores una vez vistos por los peritos, ya que el Ministerio Público o Fiscal tiene que reconocerles su derecho de posesión sobre los mismos , aun cuando estos no sean de la propiedad de quienes lo conducían; posteriormente, los dueños deberán acreditarse ante el Agente Investigador que prosiga con la averiguación o legajo en mesa de trámite con efectos de querrela, pues existiendo un acta de propiedad ajena quien debe querellarse o retirar esta deberá ser precisamente el propietario del vehículo debidamente acreditado.

10.6 ACCIDENTES DE TRANSITO CON LESIONES.

Si el hecho que nos ocupa produjo sólo lesiones, o si además de choque alguien resultó con lesiones, hay que tener cuidado ya que ni la policía, Agente de Tránsito o cualquier otra autoridad, pueden ni deben dar oportunidad de arreglo pues las lesiones por leves que parezcan necesitan ser clasificadas por un médico legista.

Llegar a un arreglo cuando existan lesiones sin clasificar puede ser una bomba de tiempo, después estas lesiones se agravan o incluso la persona muere, entonces todos tienen otro problema independientemente del hecho de tránsito.

a) MEDICOS LEGISTAS. CLASIFICACION DE LESIONES.

Los médicos legistas se encuentran únicamente en hospitales de traumatología o las Agencias Investigadoras.

Las lesiones se clasifican en:

a) Son las que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar menos de 15 días, generalmente son esquimos y hematomas (que no son otra cosa que raspones o chipotes).

b) Tampoco ponen en peligro la vida pero tardan más de 15 días en sanar (son por lo general esguinces y fracturas).

c) Son las que sin poner en peligro la vida dejan cicatriz visible en la cara.

d) Son lesiones que ponen en peligro la vida y dejan disminución o inutilización de un miembro.

e) Inutilización completa o pérdida de miembro o pie o cualquier otro órgano perjudicado para siempre cualquier función orgánica, sordera, impotencia o deformidad.

f) Incapacidad permanente, enajenación mental, pérdida de la vista, habla o funciones sexuales.

g) Son de las que tardan en sanar más de 15 días y ponen en peligro la vida del individuo.

b) LESIONES EN ACCIDENTES DE TRANSITO, SUSEPTIBLES DE ARREGLO.

Hasta antes del día 19 de noviembre de 1986 fecha en que fue reformado el Código Penal Federal en este sentido, solo las lesiones señaladas en los primeros términos y corresponden a las que no ponen en peligro la vida, eran susceptibles de arreglo, pero la reforma correspondiente, consistió en aceptar que en hechos de tránsito todas las lesiones pueden conciliarse, llegar a su desistimiento por parte del que las sufrió o del padre o tutor acreditado en caso de menores de edad mediante arreglo.

Quiere decir que si sólo hubiera lesiones y la persona lesionada no formula la querrela, tendrá que manifestarlo así en su declaración, ya que este hecho dará iniciación del acta que en este caso será por lesiones, indicando que al haber llegado aun arreglo satisfactorio y por convenir así a sus intereses, otorga al conductor el perdón correspondiente. Si las lesiones son como consecuencia de un choque, el arreglo tendrá que ser por separado por cuanto a los daños y como actor principal el o los lesionados que podrán o no retirar sus querellas otorgado el perdón por sus lesiones.

Cuando las lesiones fueron por choque, se da el caso que un desistimiento o perdón se otorgue solamente a una de las partes, no así a la otra, esto deberá hacerse notar con toda claridad, en igual forma puede suceder por cuanto a los daños, cuando el conductor no es el dueño; este último puede desistirse y así debe hacerlo notar, por los daños sufridos en su vehículo otorgando el perdón de éstos a determinado conductor, no así a la otra parte; esto es determinante para el cálculo de las cauciones que los conductores deben depositar para la obtención de su libertad inmediata.

c) LESIONES POR CHOQUE Y DESISTIMIENTO DE LAS MISMAS SOLO A UNA DE LAS PARTES, PARA AMBAS PARTES O A NINGUNA.

Si en un choque además de los daños hubo lesiones y el o los lesionados otorgan perdón por sus lesiones a uno solo de los conductores, este podrá de inmediato tener su libertad al momento pues solo quedaría para él, resolver el problema de los daños, no así el otro conductor que, al no haber sido perdonado, tendrá que depositar caución que se le calcula en base a los daños al otro vehículo y a las lesiones, volviendo a señalar, que para efectos de caución es necesario demuestre la propiedad de su vehículo o en caso de no ser propio, el dueño acreditándose, no se querelle por los daños por lo que hace al conductor mismo, no así por cuanto al otro conductor; si se es dueño de un vehículo pero no se puede demostrar la

propiedad, se tendrá que pagar la caución por estos daños aun cuando sean propios.

En el caso de que no se llegue a ningún arreglo y solo existieran lesiones, la Averiguación Previa o Legajo de Investigación dará lugar al delito de lesiones y cuando como consecuencia de un choque y atropello, la averiguación o legajo será de daño en propiedad ajena y lesiones.

d) EXCEPCIONES PARA LLEGAR A LA CONCILIACION.

No se permite a los conductores llegar a una conciliación cuando:

- 1.- Uno de los conductores se encuentre en estado de ebriedad.
- 2.- Habiendo lesiones, un conductor haya pretendido darse a la fuga.
- 3.- Existiendo lesiones no se tenga el desistimiento del lesionado.
- 4.- Se haya producido un homicidio.
- 5.- Existan daños a la nación

10.7 ESTADO DE EBRIEDAD EN CONDUCTORES. GRADO DE LA INTOXICACION.

Si uno de los conductores se encuentra --- y así el médico legista así lo clasifique --- en estado de ebriedad, generalmente esta clasificación es de estado de ebriedad incompleta o bajo el influjo de estupefacientes que el médico indicará después de los exámenes correspondientes según las siguientes clasificaciones.

El acta que se deriva, será en caso de daño y estado de ebriedad de daño en propiedad ajena y ataques a las vías de la comunicación, si fuera

además lesiones será daños en propiedad ajena, lesiones y ataques a las vías de comunicación y así sucesivamente.

1.- SUBCLÍNICO: Casi normal en una observación ordinaria. Pruebas especiales revelan pequeños trastornos subclínicos.

Dos onzas de whiskey, brandy, ron, tequila, dos botellas de cerveza, medio litro de pulque.

2.- EBRIO INCOMPLETO; Inestabilidad emocional: euforia, menos inhibiciones y más aparente confianza en sí mismo, sociabilidad, desarrollo de conversación, aumento de confidencias, disminución de atención, juicios, control y respuesta a los estímulos. Las reacciones se retardan en el 35% de la gente.

Cuatro onzas de whiskey, brandy, ron, tequila, seis botellas de cerveza, un litro de pulque.

3.- EBRIO INCOMPLETO: Mucha gente sufre grandes cambios; mala memoria y comprensión, incoordinación muscular, confusiones, incapacidad de juicios críticos y de manejar automóviles.

Seis o siete onzas de whiskey, brandy, ron, tequila, ocho botellas de cerveza, promedio por persona.

4.- EBRIO INCOMPLETO: Mala respuesta motora, dificultad en percibir color, forma, movimiento y dimensiones, desorientación, confusión, pérdida de inhibiciones, peleas sentimentales e irrazonables, vértigo, temor, cólera, pesadumbre, descuido en la seguridad personal, paso tambaleante, habla balbuceante.

5.- EBRIO COMPLETO: Apatía, inercia general, insensibilidad, temblores, cese de movimientos automáticos, sudoración, incapacidad de ponerse de pie o caminar, vomito, incontinencia de orinar y heces, somnolencia, comienzo de parálisis, empeora el estado consciente, estupor, coma.

En el primero de los casos, el conductor sobrio tendrá las mismas facilidades que ya se describieron en el caso de puros daños, el segundo una vez clasificado debidamente por el médico legista, tendrá que esperar en la oficina o sala especial en calidad de pendiente a su consignación que será inevitable aun cuando no resultara con responsabilidad por cuanto al choque, o ya hubiera llegado a un acuerdo por los daños, lo que le resultaría beneficioso pues en ese caso su consignación ante el juez correspondiente, sería únicamente por los ataques a las vías de comunicación, quitándose el de daños en propiedad ajena y con esto disminuye su problema legal y consecuentemente el monto de su caución o fianza que le será fijada por el juez quien le permitirá obtener su libertad inmediata, obligándose a presentar cuantas veces sea requerido por la autoridad competente, mientras se determina finalmente su situación.

En el caso de existir lesiones únicamente o aparte de un daño como consecuencia del daño se produzcan lesiones, si el conductor o uno de ellos en caso de choque pretendió darse a la fuga, éste el que pretendió huir perderá el derecho a caución en la Agencia y tendrá que esperar su consignación ante un juez que será penal y que le dará el derecho de caución o fianza o bien podrá obtener su libertad si el dictamen de tránsito le resulta favorable o bien si se logra en la Agencia del Ministerio Público el desistimiento total por cuanto a daños y lesiones.

10.8 HOMICIDIO POR ATROPELLO. DICTAMEN DE DEFENSA. JUNTA DE PERITOS. PERITO TERCERO EN DISCORDIA.

Si el hecho que nos ocupa es un atropellamiento y produjo un homicidio, esta averiguación o legajo de investigación es de oficio y se iniciara de inmediato, el o los conductores quedaran en calidad de pendientes en el interior de la Agencia Investigadora y podrán en caso de no tener ninguno de los excluyentes señalados obtener su libertad; acogiéndose a cualquiera de los beneficios sin que esto quiera decir que la averiguación o legajo no

continúe en la Agencia Investigadora, hasta que una vez que se hubo integrado se turne a consignadores para la ponencia correspondiente y llegue al Juez que será quien en última instancia dicte sentencia.

En estos casos y cualquier otro que por hecho de tránsito llegue hasta un Juzgado Penal, el conductor que sea considerado como presunto responsable del hecho y que esto se derive del dictamen pericial que haya sido rendido por peritos en hechos de tránsito, pueden inconformarse con el mismo, nombrar defensor y presentar peritos para su defensa, quienes dentro del tiempo y términos señalados por el Juez rendirán un dictamen de defensa, si el juzgador considera ante los dos dictámenes que es necesario se discutan para ver si se llega a unificar criterios entre peritos oficiales y los de defensa, se llevará a cabo una junta de peritos el día y hora que sea fijada por el Juez; en caso de que una vez que discutan los peritos los puntos de discordia, no se llegará a ningún acuerdo, se dará por terminada esta junta; si de la misma el Juez no considera haber obtenido la suficiente información, solicitará a otra dependencia oficial distinta, en donde se tengan también peritos de tránsito oficiales que intervengan para que a la vista de todas las actuaciones y de los dos dictámenes opuestos actué como tercero en discordia.

Generalmente cuando el dictamen fue rendido en la Procuraduría General de Justicia se solicita el auxilio de peritos de la Procuraduría General de la República o viceversa, esto sin que se descarte la posibilidad de que se pida la intervención de otra dependencia oficial distinta a las señaladas.

10.9 RECOMENDACIONES EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

Para terminar con este capítulo me voy a permitir recomendarles que cuando se vean envueltos en un hecho de tránsito, no huyan ya que es común, que los peritos tengan que intervenir en hechos dobles, en primero uno “normal” y el segundo porque al huir un conductor tiene un nuevo hecho; esto es hasta cierto punto lógico, ya que si el primero se dio cuando ambos

conductores circulaban sin presiones ni apresuramientos, al huir con la tención de lo ocurrido, con los sistemas alterados, sobre todo nervioso, asíéndolo sin precaución alguna y sin respeto a las indicaciones y a mayor velocidad, tendrá que dar como resultado otro hecho de tránsito que probablemente sea de mayor y mas graves consecuencias.

El primer hecho que se produjo, se presento sin desearlo por así decirlo, pero el segundo, ese lo propiciamos nosotros mismos al huir y manejar sin precaución a mayor velocidad y con nuestro sistema nervioso alterado.

Si pretendemos huir habremos perdido el beneficio de caución.

Si huimos dejamos que el otro conductor se baya y si éste, se encontrara en estado de ebriedad, ya nunca se podrá demostrar después ese estado físico, mañana será demasiado tarde.

Lo peor del caso es que no son pocos los hechos en que por cuanto al primer choque no tenemos ninguna responsabilidad o bien los daños son mínimos, pero el segundo resulta mucho más cuantioso y en ese tenemos toda la culpa.

No tratar de llegar a un arreglo en el lugar del hecho, deje que las cosas se calmen y su estado emocional también.

En la Agencia Investigadora use el teléfono inteligentemente, llame a quien le pueda ayudar y aconsejar adecuadamente, no para platicar su problema a quien no sabe nada de daños, avalúos, o procedimientos.

Si se tiene la posibilidad de llegar a una conciliación aproveche la oportunidad ya que no en todos los casos se da.

Si su caso es más serio y no tiene la oportunidad de arreglo, nombrar a un defensor desde la Agencia Investigadora y recuerde que tiene el recurso de caución

No trate de llegar a ningún acuerdo fuera de las partes, recuerde que el personal que inicia su Averiguación o Legajo de Investigación, no será el que la prosiga ni determine.

No haga ningún arreglo con los peritos, estos no se pueden comprometer a hacer algo fuera de lo que tienen que hacer necesariamente, pero también sépase que cualquier opinión que den tendrá que ser supervisada, tal vez cambiada y que solo es una opinión al Ministerio Público o Fiscal que pueda no tomar en cuenta.

En el último de los casos estaría cometiendo otro delito que es el delito de cohecho que castiga tanto al que da como el que recibe.

Por último aun cuando parezca que todo está en contra hasta pasar a un juez, no está dicha la última palabra, existen muchos recursos para una defensa en casi todos los casos y solo para terminar señalarmos que así como puede contar con el asesoramiento y dictámenes de defensa, por parte de peritos de tránsito también de oficio y que sin costo alguno puede ayudar a quien con una causa en un juzgado no pueda o quiera pagar éstos en forma particular.

CONCLUSIONES

De acuerdo a esta investigación y tomando en consideración la prueba pericial que se realiza sobre los accidentes de tránsito en nuestra actualidad, sabemos que solamente aquellas personas que tengan los conocimientos suficientes y que reúnan los requisitos establecidos por la ley, es decir, que estén plenamente reconocidos, son aquellos que pueden realizar este tipo de dictamen pericial, ya que se deben tener amplios conocimientos en variadas materias para así, realizar un buen dictamen tomando en cuenta todos aquellos sucesos ocurridos, los cuales son de gran importancia para llegar a la verdad histórica de lo acontecido, eso si, sin dejar a un lado los razonamientos lógicos que el perito vial haga y así determinar cuáles fueron las causas o quien fue o no el responsable de dicho accidente.

PROPUESTA

Como exponente de esta Tesis, propongo que se les dé una mayor capacitación (cursos) a los Peritos en Manejo y Tránsito de Vehículos, Delegados de Tránsito, así como, a los Policías Federales de Caminos y Puertos sobre la prueba pericial, que en ocasiones son ellos quienes emiten dicho dictamen pericial, en razón de que en el lugar en donde se suscitó dicho acontecimiento sea muy pequeño y no cuente con un profesional en la materia, o bien por ser un Distrito Judicial no se cuente con el personal debidamente capacitado para realizar dicha labor; y es como estos se ven en la necesidad o bien en la obligación de emitir dicho dictamen, no contando en la mayoría de las ocasiones con los conocimientos técnicos y menos jurídicos necesarios para poderlo hacer ya que por la importancia de la naturaleza del accidente de tránsito es imposible esperar que llegue o que nos manden a un perito especializado en dicha materia desde la capital del Estado de que se trate.

Sin embargo, y a pesar de todo esto la autoridad competente lo toma como válido sin solicitar la ratificación de dicho dictamen, lo cual sería muy bueno ya que dicho dictamen es de gran valor jurídico y de vital importancia, ya que en gran medida influye muchísimo en la opinión del Juzgador para poder emitir definitivamente su resolución y así tener la certeza de que se llevo a la verdad histórica del accidente y se castigue a la persona que realmente es responsable del hecho que se resuelve.

BIBLIOGRAFIA.

1.- Derecho Procesal Penal.

Autor. Sergio García Ramírez.

Edit. Fondo de Cultura Económica. México.

2.- El Sistema Penal Mexicano.

Autor. Jorge Silva Silva.

Edit. Harla.

3.- Los Accidentes de Tránsito.

Autor. Cutberto Flores Cervantes.

Edit. Porrúa. S.A.

4.- Código Federal de Procedimientos Penales.

5.- Código Penal Federal.

6.- Código Procesal Penal para el Estado de Oaxaca.

7.- Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

8.- Código de Defensa Social y Procedimientos en Materia de Defensa Social para el Estado de Puebla.

9.- Código de Procedimientos en Materia de Defensa Social para el Estado de Morelos.

10.- Código de Procedimientos en Materia de Defensa Social para el Estado de Veracruz.

11.-Código de Procedimientos en Materia de Defensa Social para el Estado de Tlaxcala.

12.- Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.

- 13.- Ley Orgánica del Poder Judicial del Estado de Oaxaca.
- 14.- Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca.
- 15.- Reglamento de la Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca.
- 16.- Manual Básico del Conductor. Departamentos de Licencias y Educación Vial. Supervisión Regional No. 18 de Tránsito del Estado. Oaxaca.
- 17.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.