



# **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA IBEROAMERICANA S.C.**

**INCORPORADA A LA UNAM**

**CLAVE 8901- 09**

## **FACULTAD DE DERECHO**

**“ESTABLECER EN EL ARTICULO 245 DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE MÉXICO EL NO EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL EN CONTRA DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULO AUTOMOTOR CUANDO EN UN HECHO DE TRANSITO SE ACREDITE QUE EL PEATÓN ES RESPONSABLE AL ACTUAR SIN LA DEBIDA PRECAUCIÓN”**

### **TESIS**

**PARA OBTENER TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA**

**MOHANET JESUS SOLACHE RAMOS**

**DIRECTOR DE TESIS**

**LICENCIADO JAVIER ALVAREZ CAMPOS**

**Xalatlaco, México, mayo del 2016**



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**

Agradezco a Dios, por la vida, que me ha brindado lo necesario para satisfacer mis necesidades personales y darme la oportunidad de ayudar a personas que lo requieran.

A mi esposa Marlen García Aguilar, mis tres hijos Emmerit, Yereth, Brenda, que los amo, agradezco su gran apoyo, cariño, comprensión; siempre presentes en mi pensamiento y corazón a pesar de la distancia, motivándome diariamente en mi superación.

Doy gracias a mis padres, de su cariño, crianza y apoyo; mi padre Roberto Solache Danis, que es excelente amigo, ejemplo a seguir, por creer en mí y brindarme su confianza. Mi madre Julia Ramos Cuevas que siempre ha velado por mí, enseñándome buenos valores y principios.

Todos mis hermanos que en todo momento he recibido su apoyo, confianza y cariño, especialmente, Hazael que en los momentos difíciles económicos, personales y emocionales; me ha escuchado, orientado, alentándome, siendo excelente hermano. A Cihintia, por ser una buena hermana y excelente amiga, por apoyarme en todo lo que está en sus posibilidades.

A mi amiga Judith Cirina Méndez Jiménez por escucharme y soportar mi mal carácter en estos quince años de amistad.

## PRÓLOGO

El presente trabajo fue realizado en materia penal, pues, se me hizo interesante, ya que, comúnmente se puede observar que, en nuestro diario transitar por las calles hechos de tránsito en los cuales, en ocasiones se ve involucrado un peatón, desafortunadamente éste siempre resulta afectado al ocasionarse lesiones o perdiendo la vida en este tipo de accidentes llamados: atropellamientos.

Sin embargo, me llama la atención ver que, a pesar de que las personas están conscientes de que el atropellamiento se puede evitar, siendo un poco más precavido y no actuando de manera negligente, utilizándolos puentes peatonales, las áreas para cruzar las vialidades; en fin, haciendo uso adecuado de lo que nos ofrecen para salvaguardar nuestra integridad como personas. Sin embargo, lo que más llama mi atención, es que la autoridad que regula estas conductas, es decir la autoridad de tránsito vehicular, que es la encargada de vigilar que exista la armonía entre conductores de vehículos y el peatones, ambos, como parte integrante de una sociedad; lo curioso es que, un conductor de un vehículo automotor es sancionado de manera pecuniaria mediante multa o traslado de su vehículo al depósito de la misma autoridad, por alguna falta que realice en contra del reglamento de tránsito, claro, esto con el fin que entienda que la conducta realizada fue errónea y es necesario que se corrija; no obstante, es gracioso que cuando un peatón realiza algún acto indebido, no es sancionado, ya que, el reglamento de tránsito, también menciona el proceder del peatón en vialidades, por lo que, creo que no peatones no tenemos el conocimiento o simplemente nos hace falta cultura vial, pues, cuando un peatón es amonestado con una llamada de atención por un oficial de tránsito, el peatón a pesar que sabe que está en un error, no hace caso o contesta de una manera descortés, restando autoridad a nuestra autoridad; pero sucede que, cuando somos afectados como peatones, queremos que ese oficial de tránsito realmente

haga su función de autoridad y resuelva la problemática suscitada lo más pronto posible.

Esto lo menciono precisamente porque, es una injusticia que, cuando un peatón provoque su propio atropellamiento por negligencia, sea el conductor del vehículo que tenga que ser señalado como responsable e incluso ser sometido a juicio, pues en realidad nuestra legislación penal tampoco tiene contemplado en su articulado al atropellamiento como tal, y generalmente, el Ministerio Público es quien para poder determinar el asunto ejerce la acción penal en contra del conductor, obligando así a que sea el órgano jurisdiccional quien exima de responsabilidad con lo que pese a resultar absuelto el conductor, haya sido afectado en su persona, bienes y familia, razón por la cual, el presente trabajo es de interés de innovación en la materia penal.

# ÍNDICE

	<b>Pagina</b>
INTRODUCCIÓN.....	4
<b>CAPÍTULO PRIMERO ANTECEDENTES DEL DERECHO PENAL</b>	
1.1 ROMA.....	7
A) ANTES DE LA FUNDACIÓN DE ROMA.....	8
B) FUNDACIÓN DE ROMA.....	8
C) LA REPÚBLICA.....	9
D) EL IMPERIO.....	9
1.2 GRECIA.....	9
1.-PERIODO LEGENDARIO.....	10
2.-PERIODO RELIGIOSO.....	10
3.-PERIODO HISTÓRICO.....	10
1.3. ESPAÑA.....	11
1.4. EL DERECHO PENAL EN MÉXICO.....	13
1.4.1. ÉPOCA PREHISPÁNICA.....	13
A) CULTURA AZTECA.....	15
B) CULTURA MAYA.....	17
C) CULTURA PURÉPECHA.....	18
1.4.2. ÉPOCA COLONIAL.....	19
1.4.3 MÉXICO INDEPENDIENTE.....	24
1.4.4. MÉXICO REVOLUCIONARIO.....	26
1.5. ANTECEDENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	28
<b>CAPÍTULO SEGUNDO CONCEPTOS BÁSICOS</b>	
2.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	30
2.2. VEHÍCULO.....	30
2.3. PEATÓN.....	32
2.4. LESIONES.....	35
2.4.1. NATURALEZA JURÍDICA.....	36
2.4.2. RESEÑA HISTÓRICA DE LAS LESIONES.....	37
2.4.3. HISTORIA NACIONAL DE LESIONES.....	40
2.5. HOMICIDIO.....	42
2.5.1. NATURALEZA JURÍDICA.....	43

2.5.2. RESEÑA HISTÓRICA DE HOMICIDIO.....	45
A) EN EL ANTIGUO ORIENTE.....	45
B) EN EL DERECHO ROMANO.....	45
C) LEY DE LAS XII TABLAS.....	45
D) LEY CORNELIA.....	45
E) LA EDAD MEDIA.....	45
F) CÓDIGO FRANCÉS.....	46
2.5.3. HISTORIA NACIONAL.....	46
2.6. LESIONES Y HOMICIDIO PROVENIENTES POR ACCIDENTES ENTRE VEHÍCULOS Y PEATONES.....	47
2.6.1. INCIDENCIA DE LA VELOCIDAD.....	49
2.6.2. NUEVAS TECNOLOGÍAS.....	50
2.6.3. PROTECCIÓN DE PEATONES.....	51

**CAPÍTULO TERCERO**  
**ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO QUE SE EMPLEA EN CONTRA DE UN**  
**CONDUCTOR CUANDO, VINCULADO A UN HECHO DE TRÁNSITO A**  
**CAUSADO LESIONES O MUERTE DE UN PEATÓN**

3.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	53
3.2. REGLAS QUE DEBE OBSERVAR UN PEATÓN AL CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA.....	54
3.3. DIFUSIÓN DE LA CULTURA VIAL ENTRE LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE MÉXICO.....	60
3.4. DETENCIÓN DEL CONDUCTOR POR CAUSAR LESIONES O MUERTE POR ATROPELLAMIENTO.....	63
3.5. PRESENTACIÓN DEL CONDUCTOR Y DEL VEHÍCULO ANTE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO.....	65
A) ATROPELLAMIENTO DE PEATÓN QUE LE CAUSÓ LESIONES.....	67
B) ATROPELLAMIENTO DE PEATÓN QUE LE CAUSÓ LA MUERTE.....	67
3.6. DERECHOS A FAVOR DEL CONDUCTOR Y DE LA PARTE OFENDIDA.....	68
3.7. DERECHOS DE LA VÍCTIMA U OFENDIDO.....	72

**CAPÍTULO CUARTO**  
**ANÁLISIS COMPARATIVO CON OTROS ÓRDENES JURÍDICOS,**  
**RESPECTO A ACONTECIMIENTOS DE TRÁNSITO ENTRE**  
**CONDUCTOR Y PEATÓN**

4.1. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN DE OTRAS ENTIDADES FEDERATIVAS DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.....	76
A) MORELOS.....	76
B) JALISCO.....	82
C) QUERÉTARO.....	86
D) GUANAJUATO.....	87

4.2.SISTEMAS JURÍDICOS DE OTROS PAÍSES.....	95
A) ARGENTINA.....	95
B) JAPÓN.....	99

**CAPÍTULO QUINTO**  
**ESTABLECER EN EL ARTICULO 245 DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE MÉXICO EL NO EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL EN CONTRA DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULO AUTOMOTOR CUANDO EN UN HECHO DE TRANSITO SE ACREDITE QUE EL PEATÓN ES RESPONSABLE AL ACTUAR SIN LA DEBIDA PRECAUCIÓN**

5.1. EXPOSICIÓN DE CASOS PRÁCTICOS DONDE EL CONDUCTOR RESULTA RESPONSABLE POR EL ATROPELLAMIENTO, AUN DEMOSTRANDO LA CULPABILIDAD DEL PEATÓN.....	107
5.1.1. MUERE ADOLESCENTE ARROLLADO POR UNA PIPA DE GAS.....	108
5.1.2. POR CONTESTAR SU CELULAR, HOMBRE MUERE ATROPELLADO.....	110
5.1.3. SECUESTRAN VIALIDADES AMBULANTES EN NAUCALPAN.....	113
5.2. EXPOSICIÓN DE OPINIÓN DE TRATADISTAS QUE MANIFIESTEN LA NECESIDAD DE LEGISLAR AL RESPECTO.....	115
5.3 ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO SOBRE LA MATERIA.....	118
5.4. PROPONER QUE EN LA LEGISLACIÓN PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO NO SE EJERCITE ACCIÓN PENAL EN CONTRA DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULO CUANDO EN UN ATROPELLAMIENTO SE ACREDITE QUE EL PEATÓN Y NO EL CONDUCTOR ACTUÓ SIN LA DEBIDA PRECAUCIÓN.....	121
CONCLUSIONES.....	125
PROPUESTA.....	128
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	129

## INTRODUCCIÓN

Desde el invento de los primeros medios de transporte, fue necesario también proveerles de vías o caminos para su transitar, esto, genero un trinomio: conductor, medio de transporte, peatón; es decir la convivencia entre estos elementos debió adecuarse para una correcta relación, ya que, desde estos momentos fue muy común que el peatón, no acostumbrado a compartir los caminos ocasionara incidentes en los que debido a la diferencia de masas, resultase con mayor afectación por su propia negligencia.

El tema que voy a tratar, me llamo la atención porque, el hecho se suscita constantemente en la sociedad, pues es muy común observar que, en las vialidades de alto flujo vehicular, las personas cruzan por lugares inadecuados, pues no transitan por las zonas designadas para los peatones, principalmente por flojera, actuando de manera negligente y provocando su atropellamiento y aparejado a esto, lesiones o la muerte; regularmente este tipo de delitos se le imputan al conductor del vehículo automotor, pues es quien, de manera indirecta consume este tipo de daños y a aquel se le encuadra erróneamente el tipo penal dichos actos delictivos estipulados en nuestra legislación.

En lo personal considero que es una injusticia que se impute, consigne, procese y sentencie a una persona que, con la calidad de conductor que ha actuado de manera adecuada, cumpliendo con todas las normas de tránsito en su circular por las vialidades; por otra parte, es triste que la figura de peatón carezca de obligatoriedad en su proceder, pues es increíble que el del reglamento de tránsito para nuestra Entidad Federativa, únicamente establezca como sanción al mal proceder del peatón una simple amonestación verbal por parte de la autoridad de tránsito, indicándole la forma en la cual debe conducirse en la vialidad; así, se reprocha al peatón de manera administrativa su proceder; la materia penal, no

considera al peatón, pues no existe esta figura en el Código Penal para el Estado de México, orillando a que sea el propio conductor que quien ante el órgano jurisdiccional demuestre que actuó debidamente y que, le fue imposible prever la conducta o acción del peatón afectado.

El presente trabajo se encuentra conformado por cinco capítulos, los cuales comentare a continuación: el capítulo primero está constituido por los antecedentes del delito, desde que el hombre se consolida en sociedad hasta nuestra época, en la historia mundial y también en nuestra nación. En el segundo capítulo se encuentran las definiciones de las palabras comúnmente utilizadas en materia de tránsito y en la consumación de los delitos de lesiones y homicidio por atropellamiento, así como, su historia de manera específica. Dentro del tercer capítulo se menciona como debe proceder tanto peatón como el conductor de un vehículo en una vialidad, en caso de atropellamiento como procede la autoridad de tránsito para poner a disposición al conductor que causó lesiones o muerte al peatón. El cuarto capítulo ofrece las diferentes consideraciones de las legislaciones en materia penal y de tránsito de otras naciones y en diferentes Entidades Federativas de nuestro país, brindando material suficiente para realizar una crítica constructiva en cuestión al tema que nos atañe. Finalmente concluimos con el quinto capítulo, el cual, nos permite aterrizar la idea que dio origen a esta tesis que lo es: "establecer en el artículo 245 del Código Penal para el Estado de México el no ejercicio de la acción penal en contra del conductor de vehículo automotor cuando en un hecho de tránsito se acredite que el peatón es responsable al actuar sin la debida precaución".

Los métodos utilizados en este trabajo son:

Documental: Basado en el estudio de diversos documentos que contienen información relevante para una investigación específica; este método fue aplicado en los cinco capítulos que integran el trabajo de investigación, ya que, la información

recopilada, fue obtenida consultando bibliografía, legislación y demás medios electrónicos considerados como documentos.

Histórico: Utilizado en el estudio de los contenidos pasados que tienen trascendencia y sirven como dato relevante para comprender el presente; este método ha sido aplicado en el primer y segundo capítulos, ya que, aborde los aspectos históricos del derecho penal en cuestión a los delitos de lesiones y homicidio causados por atropellamiento.

Analítico: Consiste en el análisis de la información adquirida; este método es contemplado en todos los capítulos, pues, toda la información de manera general fue analizada y criticada constructivamente, haciendo hincapié en las legislaciones de otras Entidades Federativas o de otras naciones.

Jurídico: Implementado para el estudio de los textos jurídicos y de interpretación de los mismos, para desempeñar el verdadero sentido de la ley, utilizándolo en todos los capítulos, pero primordialmente en el cuarto y quinto que integran el trabajo de investigación.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **ANTECEDENTES DEL DERECHO PENAL**

Es importante conocer los antecedentes del derecho penal para poder entender con más precisión la forma como se castigaba en las diferentes épocas y en los diferentes países los actos prohibidos por la ley; comenzaré explicando brevemente como se realizaba dicha administración de justicia:

#### **1.1. ROMA**

En esta civilización el derecho penal contempla cuatro periodos principales o de mayor relevancia para mayor comprensión de, los cuales son los siguientes:

- A) ANTES DE LA FUNDACIÓN DE ROMA.
- B) FUNDACIÓN DE ROMA.
- C) LA REPÚBLICA.
- D) EL IMPERIO.

**A) ANTES DE LA FUNDACIÓN DE ROMA:** Este periodo dio inicio en el siglo IX a.de c. con carácter religioso, la venganza privada era obligatoria;"El Páter familias ejercía el derecho de matar a los miembros de su familia" <sup>1</sup>. Se carecía de un sistema jurisdiccional y procesal, delegando la administración de justicia en tres figuras de la sociedad:

- ÿPATER FAMILIAS.
- ÿEL JEFE MILITAR.
- ÿUN MAGISTRADO.

---

<sup>1</sup>López Betancourt Eduardo. "Introducción al Derecho Penal". Editorial Porrúa. Decimoquinta Edición. México 1990 P.11

La facultad de imponer sanciones a los demás integrantes de la sociedad, eran las funciones de estas figuras de la sociedad; actuando éstos de manera discrecional, usando el libre arbitrio.

**En los comienzos del desarrollo del derecho se manifiesta desde luego un instinto del hombre a vengar por su propia mano las ofensas de las que han sido víctima, debiéndose este fenómeno impulsivo a la falta de protección adecuada, no teniendo más recurso para defenderse que tomar justicia por su propio criterio, fuerza y medios para combatir al enemigo.<sup>2</sup>**

**B) FUNDACIÓN DE ROMA:** Este periodo comprende del año 753- 509 a.de C., aquí existe el carácter sagrado de la pena, donde se le faculta al Rey plena jurisdicción penal, se instaura el principio de la venganza pública. **"La función represiva pasó a los jueces, quienes a nombre del Estado trataban de resolver las controversias existentes para mantener la tranquilidad pública"**<sup>3</sup>. Aparecen los delitos públicos (crimina) entre ellos perduellio (mal guerrero), el parricidio. **"Es una especie agravada del homicidio, ya que, este delito recae sobre los ascendientes consanguíneos en línea recta (padres, abuelos, bisabuelos), siempre que el delincuente esté en conocimiento de dicho parentesco"**<sup>4</sup> y el incesto.

**C) LA REPÚBLICA:** Aquí aparecen disposiciones jurídicas como la ley de las XII tablas, analizando todo lo referente a los delitos, se precisan cuáles son los delitos privados; se afirma el principio de ley del talión.

---

<sup>2</sup>Floresgomez González Fernando. Carbajal Moreno Gustavo. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Editorial Porrúa. 35 Edición. México 1997. P. 174.

<sup>3</sup>Ibídem p.175.

<sup>4</sup>Soto Pérez Ricardo "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Editorial Esfinge. Decimonovena Edición. México 1991. P.92

**Ley de Tali3n (de talis, el mismo o semejante) "ojo por ojo, diente por diente, rotura por rotura. Con este sistema se restringi3 la venganza privada, significando que s3lo autorizaba a la v3ctima a causar da3o en la misma dimensi3n que la ofensa.<sup>5</sup>**

Aparece tambi3n la composici3n como medio para evitar la venganza privada, la cual consiste en comprar entre particulares dicha venganza. Se prescribe la disminuci3n de los delitos privados se incrementan los delitos p3blicos; la pena de muerte se vuelve intimidatoria, se aten3an las penas, y, finalmente, la Rep3blica donde se suspende la pena de muerte.

**D) EL IMPERIO:** En este periodo se crean los tribunales de justicia penal, se implementa nuevamente la pena de muerte, pero reserv3ndolo al parricidio; se establecen nuevos castigos concernientes al trabajo en minas y trabajos forzados; la pena adquiere meramente una funci3n correctiva, se distingue el Dolo como se3al del 3mpetu de las personas.

## **1.2. GRECIA**

En esta cultura se distinguen tres grandes periodos en materia jur3dica penal:

1. PERIODO LEGENDARIO.
2. PERIODO RELIGIOSO.
3. PERIODO HIST3RICO.

---

<sup>5</sup>Floresgomez Gonz3lez Fernando. Carbajal Moreno Gustavo. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit. P.175

**1.-PERIODO LEGENDARIO:** Predomina la venganza privada, el acto ilícito del delito lo enfocan con un origen de destino; la venganza se justifica de la misma manera, es decir, todos los actos que constituyen un delito, en este periodo se considera que el destino lo tenía así designado y que, no era intención del delincuente consumarlo, únicamente ya estaba destinado que ocurriera; pero la venganza se realizaba de la misma manera, es decir que podía vengar a un familiar y justificar que ya estaba designado por el destino. En este periodo se crean los institutos de venganza.

**2.- PERIODO RELIGIOSO:** El Estado justifica las emisiones de penas por mandato divino del Dios Zeus, y el Estado fungía como delegado de esta deidad, así las personas que cometían un delito deberían purificarse mediante el cumplimiento de una pena.

**A este período también se le conoce como TEOCRÁTICO (de teos-dios, cratos-poder). Los conceptos de Derecho y religión se confunden en uno, proyectándose todos los problemas hacia la divinidad. Los jefes de los grupos teocráticos tomaron en las manos la represión en nombre de los seres superiores de los que recibían autoridad para hacer justicia. En esta época se pensó que los delitos y faltas eran causas que ofendían a los dioses.<sup>6</sup>**

**3.- PERIODO HISTÓRICO:** En este periodo contempla como base de los actos morales dentro de una sociedad, es decir que como persona deberías cuidar demasiado tus procederes ya que la sociedad era quien juzgaba en primer término dichos actos y determinaba si constituían algún delito, en este periodo se tenía una gran responsabilidad de manera individual con la sociedad.

---

<sup>6</sup>Ibídem. P.175

Una pena terrible en esa época consistía en ser despojado de sus bienes y también ser exiliado del poblado donde radicaba, restringiendo cualquier derecho de convivencia con otro integrante de la sociedad, pero también existía la posibilidad que al ser expulsado de la comunidad, algún integrante de la misma comunidad que guardara rencor u odio, podría apedrear al delincuente y en muchas de las ocasiones causarle la muerte por dicho acto de venganza.

### **1.3. ESPAÑA**

El país de España atravesó por un largo periodo de ajustes en materia jurídica penal, pero no es hasta el siglo XIII que en España adopta al Derecho Romano. Posteriormente en 1567 surge la nueva recopilación legislativa para las colonias conquistadas en América.

Entre los preceptos penales más destacados de la historia española surgen:

- ÿ El Ordenamiento de Alcalá.
- ÿ Las ordenanzas Reales de Castilla.
- ÿ Las Leyes de Toro.
- ÿ La Nueva Recopilación.
- ÿ La Novísima Recopilación.

Entre los Fueros más destacados se encuentra el de Castilla o también conocido como Fuero de las Fazañas y Albedríos, ya que le reconocía al derecho consuetudinario, dándole valor importante.

El Fuero Real se aprobó en el año 1255 y es obra de Alfonso IX de León conocido como "El Sabio". Al Fuero Real también se le conoció como Fuero de las Leyes, fuero de Libros y Libros de los Consejos de Castilla. En su contenido abarca a los derechos civil, penal, procesal, y político, también sirvió de base para la ley de las Siete Partidas; sus principales características son:

- A. Se disminuye la aplicación de la pena de muerte.
- B. Las penas que imponen son crueles y llegan a suscitar el horror en la sociedad.
- C. Sostiene la no retroactividad de la ley.
- D. Concede a todos los hombres el derecho de acusar a cualquier otro, dándose así la acusación pública popular.
- E. Distingue el procedimiento civil privado del procedimiento penal público y paralelamente a ellos se establece el de oficio.
- F. El adulterio es considerado como delito público y los adúlteros son entregados al marido para que disponga de ellos.

Junto con el Fuero Real y en cierta forma como suplementos de las leyes de fuero; el nombre de Estilo era sinónimo de uso, práctica o costumbre. Las siete partidas, que forman parte de la obra que realizó Alfonso "El Sabio".

El ordenamiento de Alcalá y aprobado en 1348, se componen de 32 títulos, los cuales los primero 15 se refieren al enjuiciamiento, muchas de sus disposiciones fueron confirmadas posteriormente.

Las Ordenanzas Reales de Castilla: Estas datan del año 1484, la recopilación de estas leyes contienen todo lo relativo al castigo y a los delitos; ahí se analizan los aspectos relacionados con las penas, los delitos, y sobre todo aspectos de derecho procesal.

Carlos IV encargo a Juan de la Reguera Valdeloma la creación de una nueva legislación a la que denominó Novísima Recopilación en el año de 1805; mientras estuvo vigente dicha obra se conoció como un sistema cruel y arbitrario, especialmente contra la clase desposeída como los gitanos.

En 1822 fue aprobado en España un nuevo código penal que definía generalidades sobre el delito y las penas; este código estaba influenciado por el código penal francés y de ideas humanistas que estaban de moda en la época, tuvo poca vigencia y después fue derogado.

En el año de 1848 se aprobó otro código penal el cual se estudian las generalidades en la materia penal, se definen los delitos y se analizan las faltas.

En 1870 se aprueba un nuevo código penal con grandes avances en la materia que incluyen la tentativa, la limitación de la pena, se caracteriza por ser humanitario y respetar profundamente a las personas, así como a la aplicación de las sanciones.

## **1.4. EL DERECHO PENAL EN MÉXICO**

### **1.4.1. ÉPOCA PREHISPÁNICA**

Para poder entender mejor el derecho penal mexicano, es necesario estudiar sus diferentes épocas y las evoluciones que ha tenido en el transcurso de los años; en la época prehispánica, la conquista, México independiente, época de revolución y México moderno, para ello comenzaré a explicar dichas etapas.

**Es frecuente aun entre los estudiosos del Derecho, pasar por alto el período pre-colonial respecto a la Historia del Derecho Mexicano, cuando se encuentran ricas fuentes de conocimiento en este período que demuestra el desarrollo al cual llegó la organización jurídico-política de nuestros pueblos aborígenes.<sup>7</sup>**

Existen muchas versiones sobre las culturas prehispánicas que se establecieron en México, sobre su cultura, religión y régimen de gobierno, pero en realidad no se sabe con certeza como se vivía en aquella época; como consecuencia tampoco sabemos a ciencia cierta cómo se aplicaba el orden legal y esto es porque los españoles se encargaron de destruir gran parte de pergaminos, códices y otros vestigios que hablaban precisamente sobre las culturas. Sin embargo las culturas prehispánicas tuvieron grandes valores culturales y muy especialmente en el campo del Derecho Penal.

Los datos que se mencionan son gracias a estudios científicos que a partir de 1950 ha realizado un grupo de antropólogos e historiadores, quienes después de analizar el hallazgo pictórico indígena que sobrevivió obtuvieron valiosas conclusiones.

Comentan los historiadores que debido a su severidad y rigidez en materia penal, los indígenas mantenían una apacible y ordenada vida social. Los actos considerados para ellos como delitos graves, consistieron en: abuzo de confianza, aborto, alcahuetería, adulterio, asalto, calumnia judicial, daño en propiedad ajena, embriaguez estupro, encubrimiento, falso testimonio, falsificación de medidas, hechicería, homicidio, incesto, pederastia, peculado, malversación de fondos, riña, robo, sedición, traición. Las sanciones o penas de esta época se caracterizaban por

---

<sup>7</sup>Ibídem. P.8

ser drásticas, castigando con la muerte el destierro, la cárcel, los azotes y las mutilaciones. Para entender de manera particular la estructura de las diferentes culturas analizare tres culturas: Azteca, Maya, Purépecha.

## **A) CULTURA AZTECA**

Era una de las culturas más poderosas en esos tiempos, su territorio era demasiado extenso, comprendía los Estados de Veracruz, Oaxaca, Guerrero, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Estado de México, y el Distrito Federal. Su forma de gobierno se dividía en tres poderes: ejecutivo, judicial y religioso.

**Se ha calificado de bárbaro al Derecho penal azteca por la crueldad de los castigos que imponía. Las penas a los delincuentes iban desde los palos, los azotes, la prisión, las mutilaciones, la esclavitud, hasta la muerte, la cual se realizaba por medio de la horca, el descuartizamiento, lapidación, etc.<sup>8</sup>**

El poder judicial, estaba a cargo de jueces a quienes se les investía de personalidad de funcionarios públicos eran muy independientes del Poder Ejecutivo.

Los aztecas dividieron su territorio en calpullis o barrios para mejor administración política y de justicia; cada barrio o calpullis contaba con un tribunal o casa de justicia, donde se dirimían los problemas legales.

**En materia penal, los aztecas se esforzaron por dividir a los delitos tomando en cuenta el bien jurídicamente tutelado, esto es, considerado**

---

<sup>8</sup>Ricardo Soto Pérez., "Nociones de Derecho Positivo Mexicano" Ob. Cit. P.13

**como núcleo en la agrupación de los delitos aquello que resaltara alguna característica similar o semejante; por ejemplo dentro de los delitos contra la vida y la integridad corporal se comprendían las lesiones y el homicidio.<sup>9</sup>**

Alguna de las penas principales en esta civilización era el destierro, los azotes y la pena de muerte, la cárcel era poco común estas se asemejaban a jaulas de madera donde se exhibían como símbolo de haber hecho algún acto indebido, para después ser juzgados y sancionados.

**En materia penal su fallo era inapelable un Magistrado nombraba a los miembros de los tribunales inferiores que se distribuían en todo el reino y que se integraban con tres o cuatro jueces según la importancia de la región en la cual ejercían a su vez jurisdicción. Solo conocían de juicios civiles o causas criminales.<sup>10</sup>**

La pena de muerte se imponía por varios delitos entre ellos: al traidor de la patria, al homicida, al violador, al ladrón que actuaba con violencia y a los funcionarios inmorales. La pena capital se aplicaba por ahorcamiento, a garrotazos o quemándolos, todo dependía la gravedad del delito.

**Conocieron las causas excluyentes de responsabilidad y los conceptos modernos de la participación, el encubrimiento, la concurrencia de delitos, la reincidencia, el indulto y la amnistía.<sup>11</sup>**

---

<sup>9</sup>Eduardo López Betancourt. "Introducción al Derecho Penal". Ob. Cit. P. 12

<sup>10</sup>Fernando Flores Gómez González, Gustavo Carbajal Moreno. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit. P. 12.

<sup>11</sup>Eduardo López Betancourt. "Introducción al Derecho Penal". Ob. Cit. P. 23.

Como podemos ver en esta cultura ya existían las causas que excluían algunos actos que se consideraban como delitos, pero no eran tan graves o no causaban tanto perjuicio, hago referencia a esto porque va a ser tema de análisis y crítica constructiva en capítulos posteriores.

Los aztecas practicaban una moral muy diferente a la nuestra en la actualidad.

## **B) CULTURA MAYA**

Esta cultura se organizó en una confederación llamada Nuevo Imperio Maya, formada por tribus asentadas en Uxmal, Chichén Itzá y Mayapán.

El derecho penal maya tendía a ser represor, se castigaba basándose en el resultado y no en la intención; los jueces poseían el atributo de servidores públicos, quienes actuaban con un amplio arbitrio.

Los delitos más graves fueron el homicidio, el adulterio, el robo, el incendio, la traición a la patria, la injuria y la difamación.

Las sanciones que esa época se imponían eran: La muerte, esclavitud, la infamación y la indemnización; la cárcel solo se utilizaba para los delitos in fraganti. En algunos delitos como el robo, operaba una especie de excusa absolutoria esto sucedía cuando se cometía el delito por primera vez, simplemente se le perdonaba pero al reincidir se le imponía la sanción de marcarle la cara. Un gran adelanto en el derecho penal maya, constituye la falta de acción contra el incumplimiento de las obligaciones civiles.

### **C) CULTURA PUREPECHA**

Otra de las culturas con gran trascendencia en el orden jurídico y social es la cultura purépecha, ya que fue de las pocas culturas que mantuvieron su estructura de gobierno casi intacta, ya que no permitía ser influenciada ni gobernada por otra cultura que en su época eran características de sometimiento como los aztecas. Esta cultura se establece y consolida en el Estado de Michoacán, es caracterizada por la inclinación oralista, originando con ello que se identifique más con el derecho.

El pueblo purépecha estaba gobernado principalmente por el Calzontzin, que era el encargado de proteger su territorio generando si era necesaria la guerra contra otras culturas como sucedió con la cultura mexicana que en varias ocasiones trataron de someter a los purépechas pero nunca tuvieron éxito.

En materia penal los purépechas llegan aplicar sanciones demasiado crueles, perseguían, con mayor dureza los delitos de homicidio, traición a la patria y el adulterio cometido con una de las esposas del Calzontzin; se aplicaba generalmente la pena de muerte, la cual se ejecutaba con verdadera saña, ya que se les enterraba vivos hasta la cabeza para ser devorados por aves de rapiña o amarrados de brazos y pies se les despeñaba; tratándose de faltas no tan graves, se les imponían otras penas no menos crueles, como abrirles la boca hasta las orejas. Como consecuencia de la impartición de penas en la cultura purépecha, la población se mantenía con bajo índice de delitos.

En un trabajo de investigación en las culturas purépechas y azteca, hecho por el alemán Kholer habla sobre diversas características jurídicas de los purépechas:

- 1. Las principales penas eran la pena capital, la confiscación de la casa, el destierro, el arresto en la propia habitación y en caso de excepción la encarcelación.**
- 2. El adulterio se castigaba con la muerte y si el esposo la encontraba in fraganti, la podía golpear pero no matar, puesto que la venganza privada estaba prohibida.**
- 3. Por la comisión de un primer delito que no fuera grave, se concedía el indulto.**
- 4. Hechiceros y brujos eran castigados con la muerte.<sup>12</sup>**

Eran algunas de las penas que se aplicaban en la cultura purépecha que fue una de las culturas más fuerte en su conformación estructural y de gobierno, hasta la llegada de los españoles.

#### **1.4.2. ÉPOCA COLONIAL**

La caída de Tenochtitlán el 13 de agosto de 1521, es lo que da la pauta para dar inicio a la época colonial, que se prolongó tres siglos. La realidad sobre esta etapa en nuestro país fue amarga para todos los grupos o culturas americanas, pues se les persiguió, humilló y se les exterminó de manera inhumana. Principalmente por la necesidad que tenían los conquistadores de explotar la fuerza de trabajo de los nativos.

---

<sup>12</sup>CFR Kohler, el derecho de los aztecas. Carlos Rovalo y Fernández." Revista jurídica de la Escuela Libre de Derecho". México. 1924.

Poco tiempo después de la caída de Tenochtitlán se creó el Virreinato de la Nueva España, institución que formaba parte de la monarquía española. En esta época y territorio se aplicaban tres tipos de leyes:

1. Las destinadas a todo el territorio español.
2. Las dirigidas sólo a las colonias de ultramar.
3. Las exclusivas de la Nueva España.

**Durante el siglo XVI se conservaron muchas de las instituciones establecidas, tanto por conveniencia derivada de la colonización, como por haberseles encontrado eficaces e insustituibles.<sup>13</sup>**

En esta época de la colonia se les permitían diversas concesiones a los nativos, una de ellas era el permitirles aplicar el derecho de sus antepasados siempre y cuando no se opusiera con el español; pero en realidad nunca sucedía, pues los españoles se aprovechaban en la mínima ocasión para hacer sentir su superioridad. Los principios y beneficios jurídicos eran, en la práctica para los españoles y se marginaba de manera evidente a los nativos y a las nuevas clases sociales que diariamente incrementaban, entre ellos los mestizos.

Una de las legislaciones sobresalientes en la época colonial que regulaban el derecho indiano era las leyes de Indias de 1681. Establecieron una evidente protección para el elemento indígena. Las penas correspondientes a los delitos eran suavizadas, tratándose de los indígenas.

---

<sup>13</sup>Fernando Flores Gómez González, Gustavo Carbajal Moreno. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit.P. 16.

**De nada valió la integración del Real Consejo de Indias, institución creada para dirigir desde el punto de vista político a las colonias, cuidando no resultasen afectados los intereses reales y administrando lateralmente justicia a través de las llamadas Audiencias.<sup>14</sup>**

Al inicio de la época colonial a mediados del siglo XVI, se concedía a ciertos expedicionarios el título de adelantados, quienes gozaban de facultades absolutas que en nombre del rey repartían tierras y encomendaban indios. También se les conocía como "encomenderos".

**El sistema de la encomienda se prestó a innumerables abusos. Los tributos y las prestaciones de trabajo que se exigieron a la población resultaron excesivos. La explotación que se ejerció sobre las poblaciones autóctonas en la primera sociedad colonial fue duramente criticada por muchos religiosos. Fray Bartolomé de las Casas, se convertiría en infatigable defensor de los derechos de los indígenas frente a la dominación española. La crítica de los religiosos tuvo eco en la metrópoli y se reflejaron en la legislación por medio de las restricciones que se fueron imponiendo a la esclavitud de indígenas y a la encomienda, en especial en las conocidas como Leyes Nuevas en 1542, que atacaban muchos privilegios que hasta entonces habían gozado los encomenderos. La encomienda, sin embargo estaba condenada a desaparecer y fue paulatinamente perdiendo importancia.<sup>15</sup>**

---

<sup>14</sup>Ibídemp. 17.

<sup>15</sup>CFR Gloria Luz Labastida Ochoa. "Historia, arte, ciencia y escultura política de México". Editorial conocimiento y saber siglo XXI. Edición 2006. p. 51.

En materia jurisdiccional, menciona que las audiencias eran cuerpos colegiados, integrados por personas llamadas oidores, designados por el rey. Tenían facultades judiciales y administrativas, fungían como tribunales de apelación y además eran órganos consultivos del virrey, en especial para revisar y aprobar las ordenanzas que se daban a las poblaciones. Además de estas instituciones, se establecieron en la Nueva España, diversos tribunales eclesiásticos, entre los cuales sobresalió el Tribunal de la Santa Inquisición, establecido por Felipe II en 1570.

**Defensores y partidarios de la institución estaban conformes en que el secreto era una de las características de sus procedimientos. Las averiguaciones se llevaban a cabo sin que se enterara el inculpado. Las declaraciones de los testigos eran en secreto y bajo juramento. El inculpado era atormentado y cuestionado sin la presencia de su defensor. Al sentenciado automáticamente se le consideraba culpable, mientras que el inquisidor trataba de hacerlo confesar por todos los medios posibles. La usencia del inculpado durante el juicio era considerada como muestra de culpabilidad y se le sentenciaba. La acción penal era imprescriptible, ni siquiera estaban libres los muertos. La culpa se continuaba aún después del fallecimiento del sentenciado y en varias ocasiones sus descendientes lo pagaban. Los menores de edad no se escapaban del juicio, la edad mínima para las mujeres era de 12 años y para los hombres de 14 años. Solo era suficiente que existieran testigos que bajo palabra declararan a alguna persona culpada de herejía, en varias ocasiones ni siquiera se demostraba la falsedad de sus acusaciones. El testigo no podía declarar a favor del inculpado, pues también era considerado culpable.<sup>16</sup>**

---

<sup>16</sup>CFR Luis Enrique Molina Iglesias. "Enciclopedia de México. Tomo III". Editorial Reymo. México. 1991. P. 116

Esta fue una época de grandes injusticias para la sociedad y cómo podemos ver en la cita textual antes mencionada, el sistema de justicia estaba demasiado corrompido, viciado; en realidad los órganos jurisdiccionales estaban bajo la sujeción de la iglesia católica, quitándole al Estado su autonomía y capacidad para aplicar las leyes conforme a derecho.

La extensión territorial en la Nueva España era demasiado grande y por ese hecho se crea la figura los corregimientos donde gobernaban funcionarios llamados corregidores, quienes también eran designados por el virrey y fungían como jueces del orden civil y penal. **"Se impusieron corregidores en toda Nueva España, siguiendo el modelo castellano de estos funcionarios como intermediarios entre el rey y los ayuntamientos".**<sup>17</sup> Algunos corregimientos fueron sustituidos por cuerpos colegiados conocidos con el nombre de intendencias. **"En su lugar, los intendentes se encargarían de los asuntos fiscales, militares, judiciales y administrativos de manera más organizada".**<sup>18</sup>

En ocasiones, las leyes y las instituciones podían ser bastantes positivas, pero desafortunadamente las personas que estaban de encargados las aplicaban a su arbitrio, en varias ocasiones en perjuicio de las clases desposeídas, es precisamente este tipo de actos arbitrarios que provocaron el descontento en la población, gestando levantamientos poblacionales de inconformes para la lucha de independencia a inicios del siglo XIX.

---

<sup>17</sup>Gloria Luz Labastida Ochoa. "Historia, arte, ciencia y escultura política de México". Ob. Cit. P.71.

<sup>18</sup>Ibidem. P. 73.

### **1.4.3 MÉXICO INDEPENDIENTE**

Después del movimiento armado de Independencia, nuestro país pasa por otro problema social, puesto que no tenían una estructura de gobierno definida; acostumbrados por trescientos años de esclavitud y bajo la sujeción de la corona española. La única opción, es continuar con las leyes que aun regían y los cambios a las mismas se realizarían conforme las necesidades de un país independiente lo fueran demandando.

**En sus primeros años de vida independiente, la nación mexicana siguió rigiéndose por las leyes implantadas por la Corona española, hasta que fueron gradualmente sustituidas por las leyes y códigos nacionales.<sup>19</sup>**

Esto es que los primeros años de vida independiente de México, el derecho español estuvo vigente, es decir las mismas disposiciones de la vida colonial.

**La primera Constitución de la República recoge en su seno ideas inspiradas indudablemente en el sistema norteamericano y de la Constitución de Cádiz recoge la forma; también se apegaron los constituyentes al pensamiento de Montesquieu en su parte relativa a la división de poderes.<sup>20</sup>**

En materia penal, en esta época no hubo tiempo para legislar, manteniendo de esta manera las disposiciones coloniales. El 12 de enero de 1822 Agustín de Iturbide designó una comisión para elaborar el Código Criminal de la nación, las cuales

---

<sup>19</sup>Ricardo Soto Pérez. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit. P. 15

<sup>20</sup>Fernando Floresgomez González, Gustavo Carbajal Moreno. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano ".Ob. Cit.P. 30

dirimía los problemas de seguridad y la intensa comisión de delitos. Esta comisión estaba integrada por Ignacio Espinoza, Antonio Gama, Andrés Quintana Roo y Carlos María de Bustamante; después de varios intentos, dicha comisión dio como resultado el primer proyecto de Código Penal de México independiente.

En 1835, el Estado de Veracruz aprobó el primer Código Penal que tuvo vigencia. En 1869 el mismo Estado de Veracruz aprobó un nuevo Código Penal, conocido con el nombre de "Código Corona".

Durante el imperio de Maximiliano de Habsburgo, entro en vigor Código Penal Francés. Maximiliano, encargo a una comisión para elaborar un código penal, el cual fue creado pero nunca entro en vigor por la caída de dicho imperio francés en México.

**Maximiliano fue un legislador compulsivo. No sólo promulgó el Estado del Imperio el 10 de abril de 1865, sino que redactó un Código Civil y una serie de leyes, incluso una destinada a devolver sus tierras a los pueblos indígenas y concederlas a los que no las tenían. Fijó una jornada máxima de 10 horas de trabajo, la anulación de deudas mayores de 10 pesos, la prohibición de castigo corporal y la limitación de las tiendas de raya.<sup>21</sup>**

El 15 de julio de 1867 Juárez entro a la ciudad de México con el fin de preservar la soberanía, los trabajos de la comisión que había integrado Juárez para la elaboración de un nuevo Código Penal fue un éxito y para 1871 se aprobó esta nueva ley, básicamente influenciada por el Código español de 1870, orientada por la escuela clásica del derecho penal.

---

<sup>21</sup>Gloria Luz Labastida Ochoa. "Historia ,arte, ciencia y escultura política de México". Ob. Cit. P. 102.

#### **1.4.4. MÉXICO REVOLUCIONARIO**

Debido a los problemas políticos que se suscitaron en el país al inicio del siglo XX y el desenlace de la revolución mexicana, fue imperante crear un cuerpo legal que pudiera regir a la nueva población mexicana, que estaba sedienta de una administración de justicia para evitar tantos actos arbitrarios por parte de los gobernantes y de los gobernados.

**El 5 de febrero de 1917 es promulgada nuestra actual Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, obra del congreso constituyente convocado por don Venustiano Carranza, cuyas labores se desarrollaron en la ciudad de Querétaro, durante los meses de diciembre de 1916 y enero de 1917.<sup>22</sup>**

En marzo 26 de 1913 un grupo carrancista, firmó el Plan de Guadalupe con el fin de sostener el orden Constitucional en la República. Todos los movimientos de Carranza fueron encaminados a acatar la Constitución vigente de 1857.

**Carranza convocó a elecciones para un congreso constituyente. El 21 de noviembre de 1916 se iniciaron en Querétaro las juntas preparatorias del Congreso, el que no podría ocuparse de otro asunto que del proyecto de constitución reformada.<sup>23</sup>**

El 31 de enero de 1917, fue firmada la nueva Constitución. Los primeros en jurar guardarla fueron los diputados y en seguida Carranza.

---

<sup>22</sup>Ricardo Soto Pérez. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit. P. 18

<sup>23</sup>Fernando Floresgomez González, Gustavo Carbajal Moreno. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Ob. Cit.P. 35

La Carta Magna fue promulgada el 5 de febrero de 1917, entrando en vigor el 1 de mayo de ese mismo año.

Pero no es hasta 1925 cuando el presidente de la República Plutarco Elías Calles, designa una comisión para redactar un código para el Distrito y territorios Federales, dicha comisión estaba integrada por Ignacio Ramírez Arraiga, Antonio Ramos Pedrueza, Enrique Gurdíño, Manuel Ramos Estrada y José Almaraz. Dicho código estuvo presidido por Almaraz y hasta se conoció como Código Almaraz, el cual inicio su vigencia el 15 de diciembre de 1929. Se consideraba que era un código con muchos errores y que poco contribuyo para la prevención de la penas, ya que era el primer cuerpo de leyes en el mundo que iniciaba una lucha consiente contra el delito a base de defensa social e individualización de sanciones.

Este código fue duramente criticado y de hecho no logro conocer su eficacia más bien la intención fue derogarlo, es así que el Presidente de la República Emilio Portes Gil ordena una nueva comisión para la elaboración de un nuevo cuerpo de leyes en materia penal, integrada por Alfonso Teja Zabre, Ernesto Garza, Luis Garrido, José Ángel Ceniceros, José López Lara y Carlos Ángeles, quienes formularon el proyecto que dio vida al vigente Código Penal Federal. Este Código, fue promulgado el 13 de de agosto de 1931 por el Presidente Ortiz Rubio, entrando en vigor el 17 de septiembre del mismo año, dicha ley sigue vigente y rigiendo a nuestra sociedad; sin embargo hay que entender que la sociedad es cambiante y como consecuencia las leyes también se tienen que actualizar para poder ser más eficaces y logren su objetivo por las cuales fueron creadas, es el caso de dicho Código que ha sufrido una serie de modificaciones con el fin de cumplir con las necesidades de la población.

**El Doctor Celestino Porte Petit, ha sido una figura importante en la vida de la creación de leyes en materia penal a nivel federal; desafortunadamente sus esfuerzos no han fructificado, pero con gran conocimiento en la materia, ha participado en innumerables comisiones con el propósito de formular anteproyectos de códigos penales judiciales en los años de 1958, 1963 y 1984.<sup>24</sup>**

Tal vez algún día no muy lejano contemos con una legislación penal mexicana, acorde con las necesidades de nuestros tiempos, equilibrada y completa que sea eficaz y adecuada para la convivencia social en México.

## **1.5. ANTECEDENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Existe cifras enormes sobre los accidentes automovilísticos donde intervienen la colisión de vehículos contra vehículos, vehículos contra peatones, o vehículos contra algún otro elemento mueble o inmueble, sin embargo vamos tomando dirección hacia el tema central de la tesis, como se menciona en la siguiente cita textual.

**La primera persona atropellada por un automóvil fue el 17 de agosto de 1896, la británica Bridget Driscoll era la primera víctima de un atropellamiento, al ser embestida en Londres por un coche de demostración de una compañía llamada Anglo-French Motor Carriage Company conducido por un tal Arthur Edsall. Por desgracia, la mujer murió a pesar de que el vehículo no iba a más de 7 km/h, que era su velocidad máxima.<sup>25</sup>**

---

<sup>24</sup>Eduardo López Betancourt. "Introducción al Derecho Penal" .Ob. Cit. P. 34

<sup>25</sup><http://www.highmotor.com/primeros-accidentes-coche-historia.html>

Otros atropellamientos que se han causado por culpa del peatón, del conductor o simplemente por de causas ajenas a estos son los siguientes:

A comienzos del siglo XX, darían muy pronto de qué hablar en cuestión de accidentes; el 13 de septiembre de 1899, Henry Bliss murió atropellado por un taxi eléctrico en la ciudad de Nueva York. Después de más de un siglo, diversas agrupaciones de víctimas de accidentes en Estados Unidos de Norteamérica.

La primera víctima de un coche impulsado por vapor ocurrió en Irlanda. Una científica aficionada llamada Mary Ward, que cobró fama gracias a sus ilustraciones y estudios en ciencias naturales, cayó del coche a vapor en el que viajaba como pasajera. Para su mala suerte, una de las pesadas ruedas de hierro del vehículo le pasó por encima.

El primer choque de un vehículo que no involucró a otro, se produjo aproximadamente en 1770, cuando Nicolas-Joseph Cugnot chocó con su triciclo contra una pared a la pasmosa velocidad de 4 km/h. Este vehículo montaba sobre la rueda delantera una caldera y un motor de dos cilindros verticales. Este accidente es similar al que sufrió en carne propia Carl Benz, muchos años más tarde, al probar uno de sus prototipos.

El descomunal peso de los primeros vehículos, las ruedas sólidas como piedras o de hierro en muchos casos, su diseño con cantidad de bordes y filos y la casi absoluta falta de frenos en la mayoría provocaron la muerte de varios peatones, pasajeros y hasta conductores.

Estos son breves ejemplos en los cuales los seres humanos en épocas pasadas se han visto inmersos en accidentes automovilísticos en los cuales algunos resultan lesionados y perdiendo hasta la vida.

## **CAPÍTULO SEGUNDO CONCEPTOS BÁSICOS**

### **2.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

En el ámbito legal es difícil encontrar una definición específica del concepto accidente de tránsito, es por eso que, se tomó información de medios electrónicos como lo es el internet, que brindan orientación, un poco acerca de la información que se tendrá que estudiar.

**Un accidente de tránsito por atropellamiento es el perjuicio ocasionado a una persona en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico. Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo, porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables. Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente"<sup>26</sup>.**

De manera general, es una exposición sobre los accidentes de tránsito, donde el culpable de dicho acto puede ser: el automovilista, algún animal, fallas mecánicas o,

---

<sup>26</sup><http://es.scribd.com/doc/62917382/Accidentes-de-Transito-Por-Atropellamiento#scribd>

en su caso el peatón que provoca dicho desenlace por negligencia. Los accidentes, desde choques, caídas, colisiones y atropellamientos, ocupan las principales causas de mortalidad en la República Mexicana. Los accidentes por atropellamiento son recurrentes, sin embargo, la mortalidad en estadísticas nos indican que la tasa más alta se da en las personas mayores de 60 años de edad:

1. Edad de 6 a 14 años es de 7.9%
2. Edad de 15 a 19 años es de 20.1%
3. Edad de 20 a 44 años es de 37.3%
4. Edad de 44 a 59 años es de 42.1%
5. Edad más de 60 años es de 54.6%

Este es un ejemplo de las estadísticas sobre atropellamientos por edades, donde podemos observar que las personas más vulnerables en este tipo de acontecimientos son las personas mayores de 60 años, tal vez, porque su agilidad no es la misma que la de un adolescente. También, es importante enfatizar que la principal causa de atropellamiento viene aparejada con el exceso de velocidad por parte del conductor de un vehículo.

Con esto claro, podemos establecer que: el accidente de tránsito es el acontecimiento que ocurre por lo regular sobre la vía pública, se presenta de manera súbita e inesperada, provocada por condiciones y actos irresponsables previsibles, atribuidos a los humanos, vehículos automotores, clima, señalización y caminos inadecuados, los cuales, ocasionan pérdidas de vidas humanas o lesiones, así como, secuelas físicas o psicológicas, daños materiales y, a terceros.

## 2.2. VEHÍCULO

Es importante conocer más a fondo la intervención de algunos aspectos o elementos que constituyen el accidente de tránsito, ya que, de no existir el vehículo, una vialidad pública y la intervención directa o indirecta del ser humano, no se estaría considerando una falta o infracción en el ámbito terrestre, donde una autoridad que se encarga de regular, aplicar y, en muchas de las ocasiones, el mediar actividades que constituyen dichas faltas.

Un ejemplo es el saber el significado real de algunas palabras como: el de vehículo, ya que, se menciona en la legislación de tránsito, y a mi parecer es un invento que fue creado con algún fin específico, que es el de facilitar el traslado de un lugar a otro, de las mismas personas, bienes o servicios, y que, se ha vuelto indispensable en la vida diaria de las personas. Veamos algunas definiciones de vehículo:

**VEHÍCULO: (Del lat. Vehiculum) medio de transporte de personas, cosas<sup>27</sup>.**

**VEHÍCULO: Maquina conducida por el hombre y sirve como medio de transporte<sup>28</sup>.**

**VEHÍCULO: Cualquier cosa que lleve algo de un lugar a otro, transmita o comunique algo, haga más fácil el paso o la acción de alguna cosa o de alguna persona<sup>29</sup>.**

---

<sup>27</sup>CFR. Real Academia Española, "Diccionario de la lengua española", vigésima segunda edición, tomo II, Editorial Espasa, España 2001. P 2275

<sup>28</sup> CFR. Jorge Luis Borges, "Gran Diccionario enciclopédico ilustrado", Editorial Grijalbo, Barcelona 1997 P. 1709

<sup>29</sup>CFR. Luis Fernando Lara, "Diccionario Básico del Español de México", Editorial Colegio de México, México 1986, P.543

Estas definiciones nos orientan a entender que: un vehículo es un artefacto creado por el hombre y manipulado por él mismo, en el que puede desplazarse por tierra, agua, aire o cualquier medio que le permita trasladarse o trasladar cualquier cosa, bien o servicio, con el fin de satisfacer las necesidades del hombre, siendo el fin práctico por el cual se creó este tipo de artefacto, pues, se le puede dar un uso particular, comercial o público.

En ésta investigación, el vehículo también lo puedo considerar como: el artefacto que provoca en las personas una lesión o la muerte, cuando éste es embestido por la negligencia del conductor o del peatón, generando un acto conocido como atropellamiento, y que, es sancionado por la autoridad competente.

### **2.3. PEATÓN**

También es importante conocer el significado de peatón, ya que, es parte integrante en el atropellamiento, pues es, quien recibe la acción de dicho acto y, es vulnerable a diferencia de los artefactos llamados: automóviles, que circulan también por las vialidades públicas. Veamos algunas definiciones de peatón:

**PEATÓN: (del fr.Pietón) Persona que va a pie por una vía pública.**

**PEATÓN: m.y f. Caminante de a pie.**

**PEATÓN: Persona que transita a pie por la calle o por un camino.**

Este, es otro ejemplo de este conceptos, ya que, no habría delito de lesiones u homicidio que perseguir en el atropellamiento, si no existiera esa figura del peatón, que es la víctima, pues es, embestido por el vehículo, y es quien, recibe el daño de

manera directa, toda vez que es vulnerable, pues no cuenta con ninguna protección que le salvaguarde su integridad física.

El Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, en su artículo 4, fracción XI, da su concepto en cuanto a la figura de peatón: **“persona que transita a pie por la vía pública. Para efectos del presente reglamento, las personas en sillas de ruedas, patines y patinetas serán considerados como peatones”**<sup>30</sup>.

El referido ordenamiento legal, en su artículo 9 habla de las preferencias que tiene un peatón, al circular en la vía pública; en el artículo 10 del mismo ordenamiento, nos menciona sobre las obligaciones que tienen los peatones para llevar una buena convivencia armónica en la vía pública.

El Reglamento de Tránsito para el Estado de México no menciona como tal, algún concepto del peatón, sin embargo, si dispone de un capítulo para el proceder del peatón en la vía pública, con el fin práctico de no generar algún accidente. Esto lo encontramos en su artículo 91 del mismo orden legal, donde menciona: **“Los peatones deberán observar las disposiciones de este reglamento, acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y respetar las señales fijadas en la vía pública y las de los semáforos”**<sup>31</sup>.

La figura del peatón es tan importante, ya que, su actividad en vía pública es regulada en los distintos ordenamientos legales de tránsito vehicular en nuestro Estado, como en otras Entidades Federativas, pues, se busca siempre la convivencia pacífica y armónica entre el hombre y los demás integrantes de la

---

<sup>30</sup> Impresión y Acabados Bera, Reglamento de tránsito para el Distrito Federal, Editorial Pacj. México. 2015. P.5

<sup>31</sup> Impresión y Acabados Bera., Reglamento de tránsito para el Estado de México, Editorial Pacj, México. 2015. P.59

sociedad, y en este caso se establecen derechos y obligaciones para la persona con este perfil de peatón.

## **2.4. LESIONES**

Los conceptos enunciamos anteriormente, forman parte del acto de atropellamiento y/o en algún hecho de tránsito; dicha consecuencia constituye un delito en la mayoría de los casos, entre ellos el delito de lesiones, donde se puede entender que, el peatón es parte vulnerable en la vía pública, pues sufre una afectación directa en su persona, provocando un menoscabo en sus funciones motrices y hasta psicológicas, sin embargo, para entender mejor este concepto, están las definiciones de los siguientes autores:

**Bajo el nombre de lesiones se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si estos efectos son producidos por una causa externa<sup>32</sup>.**

Para Francisco Pavón Vasconcelos, lesión: **“Es el daño causado en el cuerpo o alteración del equilibrio de las funciones fisiológicas”.**

---

<sup>32</sup>CFR. Fernando Floresgomez González, Gustavo Carbajal Moreno. “Nociones de Derecho Positivo Mexicano”. Editorial Porrúa. 35 Edición. México. 1997. P.183

**La Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha establecido que “la lesión por definición legal, es toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si estos efectos son producidos por una causa externa<sup>33</sup>”.**

El delito de lesiones, considera un daño en alguna persona, sin ocasionarle la muerte, precisando que, las lesiones pueden ser tanto físicas como mentales.

Las diversas definiciones que se han brindado, habla sobre una alteración en la salud, producida por una causa externa y por un agente viable, con o sin el ánimo de causar un menoscabo en la salud física o mental de las personas.

#### **2.4.1. NATURALEZA JURÍDICA**

La naturaleza jurídica consiste en amparar como bien jurídicamente tutelado por la norma, la integridad física y mental de las personas, este delito originará un daño en la integridad física o mental de las personas, mismo que se persigue por querrela, es decir petición de parte ofendida.

Para su estudio, tiene como elementos:

**PRIMERO:** La realización de un daño físico o la alteración la salud de una persona.

**SEGUNDO:** Producido por una fuerza externa, es decir, que un tercero la hubiese generado.

---

<sup>33</sup>CFR. Francisco Pavón Vasconcelos, “Delitos Contra la Vida y la Integridad Personal”. Editorial Porrúa. Sexta Edición. México. 1993. P.119

Con estos elementos se considera que, las lesiones pueden ser externas o internas; son externas, cuando son producidas en la superficie del cuerpo humano, esto es, que sean perceptibles a la vista, al tacto, dejando huella, y, son internas cuando son provocadas dentro del cuerpo humano y no dejan huella física visible.

La realización de las lesiones puede ser de diferentes maneras a saber: por medios físicos, morales u omisiones.

**FISICOS:** Mediante la fuerza física o de algún otro objeto, es decir, ejecutar actos corporales encaminados a la producción de un mal en el cuerpo de otro. **“Estos medios son conocidos como los golpes, puñaladas, disparo de arma, atropellar a una persona, entre otros.”**<sup>34</sup>

**MORALES:** Consisten en amenazas, actos que provoquen terror, o alguna impresión muy fuerte, mediante los cuales, se ocasione un daño ala salud de una persona.

**OMISIONES:** Cuando el agente no ejecuta los actos que está obligado a efectuar, es decir, cuando se tiene la obligación de llevar a cabo acciones mediante las cuales, se evite una lesión a algún tercero y no se realiza.

#### **2.4.2. RESEÑA HISTÓRICA DE LAS LESIONES**

A lo largo de la historia del ser humano, el hombre siempre ha causado daño a otros hombres, ya sean por negligencia, de manera intencional o por descuido. El concepto de lesiones ha sufrido cambios, tanto en concepto como en el

---

<sup>34</sup>CFR. Eduardo López Betancourt. “Delitos en Particular”. Editorial Porrúa. Novena Edición. Tomo I. México. P 10

encuadramiento dentro de la ley, considerándolo como un delito importante por su periodicidad, gravedad y consecuencias, por ello fue necesario legislar durante toda la evolución histórica para la transformación de dicho delito que en la actualidad sigue vigente.

**Al principio, la legislación penal se conformó con prever y sancionar los traumatismos y las heridas propiamente dichas con huella material externa perceptible directamente por los sentidos, causados en la persona humana por la intervención violenta de otra persona, tales como la equimosis, las cortaduras, las rupturas o las pérdidas de miembros. Posteriormente se extendió el concepto de lesiones, comprendiendo también las alteraciones internas perturbadoras de la salud en general, provocadas exteriormente, tales como las resultantes de la ingestión de las sustancias físicamente dañinas o químicamente tóxicas, el contagio de enfermedades. Por último, el concepto adquirió su mayor amplitud cuando se le hizo abarcar las perturbaciones psíquicas resultantes de causas externas físicas o morales.<sup>35</sup>**

**A) En el derecho Romano:** Nunca se encuadro el delito de lesiones, porque se encontraba dentro del delito de injurias, o en algunos casos se le consideraba como homicidio tentado. La ley de las XII tablas sancionaba las injurias con 300 ases, si era alguna fractura algún hueso del cuerpo humano, disminuyéndolo a 150 si el agredido era un siervo. En caso de que se tratara de un miembro se sancionaba con la Ley del talión.

---

<sup>35</sup> CFR. Francisco González de la Vega. "Derecho Penal Mexicano". Editorial Porrúa. Décima edición. México. 1970. P. 7.

**B) El Derecho Pretorio:** Se suprimió la práctica de la Ley del Talión sustituyéndola por una pena pecuniaria, cuyo monto era estipulado por el injuriado, con la salvedad de que el Juez podría disminuirla si la consideraba excesiva.

**C) La LexCornelia:** La jurisprudencia dividió las injurias en atroces y leves, en la cual las ofensas físicas estaban inmersas en las injurias atroces.

**D) En la Edad Media:** Se usaron los conceptos romanos, sufriendo algunas modificaciones para adecuarlo al derecho bárbaro **“Los barbaros distinguieron las heridas, dividiéndolas en Schlage(lesiones y golpes), Blutwenden (heridas propiamente dichas) y Verstünmlugen(mutilaciones)”**.<sup>36</sup>

**E) El Derecho Español:** En las Partidas, se refleja la gran influencia del Derecho Romano, por no consignar el delito de lesiones expresamente, incorporándolo dentro de las injurias u homicidio tentado.

En la actualidad el delito de lesiones no solo se refiere a los daños ocasionados en la anatomía del ser humano sino también en cualquier daño en la salud de cualquier individuo, considerando de esta manera como lesión a todo daño en el cuerpo o alteración de la salud, siempre que sea producido por una causa externa.

**El Código Austriaco de 1803 fue uno de los primeros en considerar a la lesión como un delito autónomo, señalándolo en el artículo 136 “el que con intención de dañar a otro le hiera gravemente o le cause lesión grave o le ocasione alguna alteración en su salud, se hace reo de delito.**

---

<sup>36</sup> Eduardo López Betancourt. “Delitos en Particular”. Ob. Cit. P. 11

**El Código francés el cual establece que será consignado con la pena de reclusión todo el que cause heridas o diere golpes, de cuyos actos de violencia resultare una enfermedad o incapacidad para trabajar por más de veinte días.**

Estos son algunos ejemplos de ordenamientos legales de otros países y otras épocas que hablan sobre el delito de lesiones y sobre su afectación que produce al ser humano, pues de antaño siempre ha existido este delito, a veces con este nombre y en muchas otras inmerso o contemplado en otros delitos.

### **2.4.3. HISTORIA NACIONAL DE LESIONES**

Como ya mencione en el capítulo que antecede en la historia de México fueron muchas etapas donde el derecho fue cambiando demasiado, pues los factores de una conquista por parte de otra nación provocaron la mezcla de culturas, religiones y también de normas, donde los ciudadanos sufrían con injusticias a pesar de las normas los protegían.

En la época prehispánica, de manera específica con la cultura azteca se distinguió los delitos dolosos de los culposos. También contemplaron los delitos contra la vida, donde quedan comprendidos tanto el delito de homicidio como el de lesiones.

El periodo colonial en México el delito de lesiones estaba comprendido dentro del título noveno de las injurias, así como el título tercero, dentro de la ley 12 relativa al homicidio tentado, esto quiere decir que de manera directa este tipo de delito de lesiones no existía de manera literal, pero si se contemplaba de manera indirecta, ya que constituía a otro tipo de delitos que en esa época eran considerados más importantes.

**Código de 1871: Se consideraba al delito de lesiones en su libro tercero, título segundo, artículo 511, dentro de los delitos contra las personas, cometidos por particulares.**

**Código de 1929: Se regula este delito de lesiones en el capítulo I,II y III del título Decimoséptimo, de los delitos contra la vida, en su libro segundo.**

**Código de 1931: Dedicó el capítulo I al delito de lesiones, contenido en el título Decimonoveno, delitos contra la vida y la integridad corporal.<sup>37</sup>**

De una manera personal puedo entender al delito de lesiones como la agresión dolosa o culposa hecha a una persona en su conformación física interna o externa, mental o emocional, que le provocan menoscabos, alteraciones o secuelas transitorias o permanentes, que fueron causadas por una causa externa y por una tercera persona.

Con estos conceptos, podemos entender que un accidente de tránsito, específicamente el atropellamiento, pueden provocar un delito llamado lesiones, por el investimento de un vehículo conducido por un tercero llamado conductor, que con el ánimo de causar daño, o simplemente por descuido, provocando el menoscabo de funciones motrices, psicológicas en el peatón y estas lesiones pueden tardar en sanar menos de quince días o más de este periodo, lo cual es contemplado por la autoridad competente para poder determinar su gravedad.

---

<sup>37</sup>Ibídem. P. 14.

## 2.5. HOMICIDIO

El delito de homicidio es un delito considerado como grave, por el simple hecho de privar, arrebatarse la vida a otra persona, no importa la causa que motivo dicho acto, sin embargo, este acto se ha castigado desde la antigüedad, todavía en el aspecto legal, hace falta mucho por legislar, ya que existen muchas lagunas y aspectos que atenúan dicho acto atroz, pero veamos algunos conceptos de algunos tratadistas de la materia y su punto de vista.

**El vocablo homicidio viene de la expresión latina homicidium, que a su vez se comprende de dos elementos homo y caedere- Homo(hombre), proviene de humus, cuyo significado corriente es el de la tierra; y el sufijo cídium se deriva de caedere, matar. “La palabra homicidio delictuoso es la muerte injusta de un hombre, cometida por otro hombre, directa o indirectamente”<sup>38</sup>.**

Esta definición con locución latina es demasiado claro homo- hombre, cídium-matar, arrebatarse la vida a un hombre, no importa la causa, no importa el medio, el fin es el mismo, así lo manifiesta Roberto Reynoso Dávila.

Para Francisco Pavón Vasconcelos, **“el homicidio es la muerte violenta e injusta de un hombre, atribuible en un nexo de causalidad, a la conducta dolosa o culposa de otro”<sup>39</sup>.**

---

<sup>38</sup>CFR. Roberto Reynoso Dávila. “Delitos contra la Vida y la integridad corporal”, Editorial Porrúa, Primera edición, México 1997, P.57

<sup>39</sup>Francisco Pavón Vasconcelos. “Delitos Contra la Vida y la Integridad Personal”. Ob. Cit. P.3

**El delito de homicidio en el derecho moderno consiste en la privación de la vida de un ser humano, cualquiera que sea su edad, sexo, raza o condición social”, así lo expresa Francisco González de la Vega<sup>40</sup>.**

Gramaticalmente, **“el homicidio es la muerte causada a una persona por otra. Es la acción de matar a un ser humano”<sup>41</sup>**, así lo expresa Eduardo López Betancourt.

**El Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, ha establecido, que no está definido el homicidio en el artículo 302 del Código Penal, donde solo se expresan sus elementos materiales. Para que exista, es indispensable que la privación de una vida humana sea imputable, por intención o imprudencia.<sup>42</sup>**

Se ha manifestado la particularidad del concepto de homicidio de los diferentes autores, sin embargo en esta última cita textual, menciona que únicamente se establecen los elementos del delito, sin embargo hace falta perfeccionarla en cuanto se cometa de manera imprudencial o con dolo.

### **2.5.1. NATURALEZA JURÍDICA**

La naturaleza jurídica del homicidio, consiste en que es un delito contenido en los artículos 302 al 309 del Código Penal Federal, estipulando que comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro. En dicha acción delictuosa existe una conducta de acción, o de omisión, siendo para esta última de comisión por omisión.

---

<sup>40</sup>Francisco González de la Vega. “Derecho Penal Mexicano” Ob. Cit. P.30

<sup>41</sup>Francisco González de la Vega. “Derecho Penal Mexicano” Ob. Cit. P.30

<sup>42</sup>Celestino Porte PetitCandaudap. “Dogmática sobre los delitos contra la vida y salud personal”. Ob. Cit. P.9.

El resultado siempre será material, es decir la muerte de una persona.

**La muerte deberá ser causada intencional o imprudentemente por otro hombre. En consecuencia, los homicidios causales realizados con ausencia de dolo o de culpa no serán delictuosos. Tampoco podrá ser considerado como homicidio el acto por el cual una persona se causa así misma, voluntaria o involuntariamente la muerte; el homicidio aun cuando no se consume, escapa de toda represión penal.<sup>43</sup>**

Esta cita textual, me llamo la atención pues habla sobre la privación de la vida de una persona, esto es considerado como homicidio, pero también hace referencia que si la persona actora del homicidio no tenía la intención o dolo de causar dicho daño a la víctima, pues no se estará considerando como delito, al menos eso menciona López de la Vega. Sin embargo aquí entramos en conflicto pues en realidad si se constituye delito, ya que se privó de la vida a una persona, pero también está el otro supuesto donde el actor del homicidio en ningún momento tenía la intención de provocar dicho acto, que es materia para legislar, pues referente al tema inicial de la tesis se aplicaría como causa excluyente de responsabilidad del delito de homicidio, en el caso del atropellamiento cuando el conductor no tiene culpa e intención de causar ese tipo de agresión y cuando en realidad se compruebe que el peatón actuó de manera negligente, provocando él mismo sus lesiones o su muerte.

---

<sup>43</sup>Francisco González de la Vega. "Derecho Penal Mexicano" Ob. Cit. P.32

## 2.5.2. RESEÑA HISTORICA DE HOMICIDIO

Desde que el hombre tiene uso de razón y cuando comienza a vivir en sociedad, el hombre ha tenido que adecuar normas que le sean aplicables para poder sancionar actos que le causen perjuicio, tal es el delito de homicidio, pues este delito data desde el hombre es parte integrante de una sociedad y siempre se ha castigado dicho acto, pues desde siempre se ha considerado a la vida como el bien más sagrado que tiene el hombre como ente vivo.

**A) EN EL ANTIGUO ORIENTE:** A la persona que efectuaba un homicidio se le imponía la Ley del Talión, esta práctica se realizaba principalmente entre los hebreos y los babilonios, así como en Grecia.

**B) EN EL DERECHO ROMANO:** Se consideró al homicidio como un sacrilegio, castigándolo con la expiación religiosa, castigando con la muerte por ejemplo con la Ley Numa.

**C) LEY DE LAS XII TABLAS:** En esta época existieron jueces especiales para los procesos de homicidio a quienes se les denominaba quaestoresparricidi.

**D) LEY CORNELIA:** Con esta ley se delegó a un jurado presidido por los magistrados denominados quaestiones; en el caso de ciudadanos romanos eran castigados con el destierro por cometer este delito de homicidio, a los plebeyos se les sancionaba arrojándolos a las fieras, pero para los esclavos la sanción era la muerte. Con Justiniano se amplió la pena de muerte para todos los homicidas.

**E) LA EDAD MEDIA:** Se aplicaba el Derecho Germánico, donde prevaleció la tendencia de castigar el homicidio con penas privadas. Al surgir el Derecho

Canónico, apoyado en el Derecho Romano, se hizo la distinción entre el homicidio culposo y el homicidio doloso, dividiéndose a su vez en homicidio simple y calificado; aplicando las penas pecuniarias para el simple y la pena de muerte para el calificado.

**F) CÓDIGO FRANCES:** Castigo con la pena de muerte al homicidio calificado.

Como podemos observar el delito de homicidio en sus diferentes etapas de la historia en el mundo, se consideró como algo atroz, pues el privar de la vida a otra persona no importando las causas que hayan originado dicho acto, siempre era mal visto en la sociedad, en algunos casos se aplicaban penas pecuniarias, en otros casos el destierro, y en ocasiones la muerte era el pago por arrebatar la vida a otra persona, aplicándose de manera directa o indirecta la famosa Ley del Talión.

### **2.5.3. HISTORIA NACIONAL**

En el periodo prehispánico en nuestro país el homicidio también era castigado con la pena de muerte. En esta época se establecía que los individuos no estaban facultados para hacerse justicia por su propia mano, ya que se podía considerar que se estaban usurpando funciones que le correspondían al rey. **“Esta pena se aplicaba, inclusive al hombre que daba muerte a su mujer o al amante de ésta, aún en el caso de que los sorprendiera en flagrante delito”**.

En esta época la organización judicial era por tribunales encargados de administrar justicia, existiendo una organización en cada reino de la Triple Alianza.

En la época colonial, como ya he mencionado se aplicaron las leyes que regían a España como tal, ya que México era una colonia de este país europeo, también

mencione, que existían leyes como la de Indias que protegían a los nativos del país, pero en realidad los españoles hacían uso de las leyes a su conveniencia, pues los españoles en muchas ocasiones mataban a su servidumbre o esclavos y no eran sancionados, los indígenas eran explotados en minas, trabajos forzados donde perdían en muchas ocasiones la vida por carecer de un ambiente salubre, los elementos necesarios para trabajar de manera adecuada, o simplemente por cansancio y una gran desnutrición; sin mencionar la evangelización donde eran sometidos de cualquier forma a la creencia de una sola deidad y no en sus dioses pasados; en épocas más recientes muchas personas llegaban a ser castigadas con torturas, provocando la muerte a muchos de los juzgados, principalmente ejercidas por el Tribunal de la Santa Inquisición.

## **2.6. LESIONES Y HOMICIDIO PROVENIENTES POR ACCIDENTES ENTRE VEHÍCULOS Y PEATONES**

Los peatones son el sector más vulnerable en el tránsito de vías públicas. Las consecuencias que tiene la velocidad de los vehículos a la hora del atropello para agravar las lesiones o causar la muerte. Además, se trabaja constantemente en la rama automotriz con las nuevas tecnologías y desarrollos para minimizar las consecuencias de estas colisiones, sin embargo son insuficientes si no se tiene una cultura vial bien establecida.

Ya estudiamos y analizamos conceptos como peatón, vehículo, accidente de tránsito; hemos entendido que las lesiones y el homicidio constituyen delitos, que son castigados por nuestras legislaciones. Desde antaño se regían o castigaban en las diferentes leyes, en algunas ocasiones con esos nombres o en ocasiones inmersos en otro delitos, como es el caso de las lesiones, sin embargo son actos constitutivos de ser sancionados, no importa la causa que dio origen u orillo al actor

a cometer dicho acto delictivo.

**Es importante entender que en el proceso de lesiones que está implicado con la aceleración o desaceleración que sufre el peatón, es decir, la energía cinética que se aplica sobre él, las velocidades a las cuales se produce el contacto entre estos dos actores del siniestro son fundamentales en la cantidad de lesiones. Es decir que, la energía cinética que posee un vehículo a una velocidad determinada y que es transmitida al peatón será la causante de las lesiones. A mayor velocidad, mayor energía cinética, mayor cantidad de lesiones.**

**Una vez producido el contacto del peatón con el vehículo, se presenta una situación de mayor gravedad, donde también incide la velocidad y la energía que traiga el auto: el impacto contra el suelo o el propio vehículo. Esto puede generar gran cantidad de lesiones ya que la persona es proyectada de forma brusca contra la estructura del vehículo generando así el contacto con las partes estructurales y mecánicas del mismo<sup>44</sup>.**

Como dice la cita arriba mencionada y entrando en aspectos científicos pues está inmersa la física como ciencia, pues habla de dos factores, uno directo y otro indirecto el primero las lesiones que se causan con el choque directo entre la masa corporal humana y el vehículo como objeto material del delito, y el segundo como consecuencia de la energía que provoca el vehículo al momento de lanzar al cuerpo del hombre y proyectarlo contra otros cuerpos fijos o en movimiento, donde también está inmersa la velocidad, pues menciona que entre mayor sea la velocidad mayor

---

<sup>44</sup>[www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatonos.pdf](http://www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatonos.pdf) p. 8

es el daño, así podemos decir quien sufre mayor perjuicio es el peatón ya que su cuerpo es quien recibe de manera directa la energía que genera el vehículo al momento de circular; sin embargo existe otro factor importante tanto en lesiones como en la muerte de un peatón y una de ellas, es que el peatón se ve proyectado contra el pavimento o cualquier otro objeto que se encuentre en la vía pública, claro esto fue generado por la energía que genero el vehículo en movimiento.

### **2.6.1. INCIDENCIA DE LA VELOCIDAD**

Según el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, elaborada por la Organización Mundial de la Salud, la velocidad tiene un efecto exponencialmente perjudicial sobre la seguridad. A medida que aumenta dicha velocidad, el número y la gravedad de los traumatismos también aumentan.

**Los estudios revelan que a mayor velocidad de impacto, mayor es la probabilidad de traumatismos graves o mortales debido a la energía que poseen los actores del impacto:**

**Los peatones tienen 90% de probabilidades de sobrevivir a la embestida de un vehículo si la velocidad de impacto es de 30 km/h o menos, pero las opciones de sobrevivir son menores de 50% si esa velocidad alcanza los 45 km/h o más. La posibilidad de que un peatón muera se incrementa cuando la velocidad de impacto pasa de 30 km/h a 50 km/h<sup>45</sup>.**

En los países con gran cantidad de automóviles, la velocidad excesiva e inapropiada, es la causan principal de accidentes de tránsito en aproximadamente uno de cada tres choques son graves o mortales. La velocidad influye sobre el

---

<sup>45</sup>[www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf](http://www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf) p. 9

riesgo de provocar un accidente automovilístico o de atropellamiento; entre mayor es la velocidad, menos tiempo hay de evitar un choque o un atropellamiento. Al mismo tiempo, entre mayor es la velocidad, más graves son las consecuencias en caso de accidente.

**Diversos estudios de seguridad vial han indicado que un aumento promedio de 1 km/h en la velocidad está asociado a un incremento de 3% en el riesgo de una colisión que cause lesiones. En las colisiones graves, el aumento del riesgo es aún mayor. En esos casos, un aumento medio de 1 km/h en la velocidad supone un riesgo 5% mayor de traumatismo grave o mortal. Derivado de estas investigaciones se puede destacar que la reducción en la velocidad de circulación de los vehículos implicaría una disminución significativa del número de atropellos.<sup>46</sup>**

En materia de tránsito se está trabajando en el sentido que se prevé que si disminuyera la velocidad se bajarían los índices de accidente y en caso de atropellamientos, las lesiones no serían tan graves y la muerte por atropellamiento disminuiría. De manera directa se regula al conductor de un vehículo para prevenir dichos actos o delitos. Además también establece el proceder de los peatones en vialidades públicas.

## **2.6.2. NUEVAS TECNOLOGÍAS**

Para disminuir las lesiones a los peatones se han aplicado desde hace tiempo cambios en los automóviles. Una de ellas es la forma del diseño frontal de los vehículos, realizando una estructura no tan agresiva, sino más bien atenuada,

---

<sup>46</sup>[www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf](http://www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf) p.9

convirtiéndolo hoy en una superficie más reducida, notan obtusa y con disposiciones blandas de la estructura, como el cofre. En vehículos de años anteriores, el cofre se fabricaba de una composición de metales duros, actualmente se realizan con metales más blandos e incluso de aluminios y plásticos. Otra de estas modificaciones en el diseño de los vehículos son los cambios que sufrieron las facias o defensas, antes eran de metal, mientras que hoy esa estructura está recubierta por plástico. Sin embargo eso no evita que las personas sean atropelladas. Estas medidas son pensadas en caso de eventos de accidentes de tránsito, específicamente el atropellamiento, el fin práctico es causar menos daño al peatón.

### **2.6.3. PROTECCIÓN DE PEATONES**

La tecnología avanza en el camino de la prevención vial pero no puede hacer nada sin el apoyo de los diferentes actores del tránsito. Si los conductores no manejan responsablemente, dentro de los límites establecidos, y los peatones no caminan con la debida atención respetando a su vez los señalamientos y lugares designados exclusivamente para ellos, así podemos mencionar que no hay ningún sistema o dispositivo que pueda hacer milagros para poder evitar el desenlace atroz de un peatón lesionado o que ha perdido la vida.

Como ya mencione anteriormente, se han llevado a cabo modificaciones de manera general en la fabricación de vehículos automotores, con el fin práctico de causar el menor daño posible, sin embargo es importante recalcar que a pesar de las grandes modificaciones que se realicen en la rama automotriz, nunca se podrá evitar con este tipo de actos que se disminuya o desaparezca el atropellamiento, pues es bien cierto que este tipo de acontecimientos son causados por la negligencia del hombre como tal, ya sea por la conducción inadecuada del vehículo o por el peatón y sus diferentes causas. Además se han creado espacios destinados

para el paso exclusivo del peatón, sin embargo existen factores y justificaciones que provocan que dicho transeúnte no utilice dichos espacios para el transitar seguro por la vía pública.

Es importante mencionar que nuestra legislación en materia de tránsito, menciona en capítulos específicos los procedimientos de los conductores y sus sanciones en caso de incurrir en una infracción, generando así una sanción que en la mayoría de los casos es pecuniaria, también suspensión parcial o permanente de licencia para conducir. Sin embargo, en el capítulo designado para los peatones se explica con claridad el proceder de los mismos en vías públicas, pero en cuanto a su sanción por actos indebidos dentro de vialidades, la única sanción es una amonestación por el oficial de tránsito, dejando impune actos que ponen en riesgo su propia vida y creando responsabilidad administrativa y penal al conductor de un vehículo cuando dichos actos son constitutivos de atropellamiento.

**CAPÍTULO TERCERO**  
**ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO QUE SE EMPLEA EN CONTRA DE UN**  
**CONDUCTOR CUANDO, VINCULADO A UN HECHO DE TRÁNSITO A CAUSADO**  
**LESIONES O MUERTE DE UN PEATÓN**

**3.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

La información sobre los accidentes de tránsito que he mencionado nos muestra de manera literal que son diferentes factores los que provocan el desenlace de colisión entre un automóvil contra otro automóvil, objeto o persona, siendo un factor preponderante el descuido de los peatones o conductores con el exceso de velocidad del manejo de vehículos; también el atropellamiento a peatones es consecuencia de accidentes de tránsito, sin embargo, se complica cuando el peatón sufre lesiones graves o pierde la vida.

Cuando el desenlace en un accidente de tránsito, provoca algún tipo de alteración física a personas o bienes, el Reglamento de Tránsito para el Estado de México menciona la forma de proceder en sus artículos: 103, 104, 105 y 106.

En las primeras tres fracciones del artículo 104 del ordenamiento citado, se estipula como proceder en caso de accidentes en vía pública:

- I. Permanecer en el lugar del accidente, para prestar o facilitar la asistencia al lesionado o lesionados y procurar que se dé aviso al personal de auxilio y a la autoridad competente para que tome conocimiento de los hechos.**
- II. Cuando no se disponga de atención médica inmediata, los implicados solo deberán de mover y desplazar a los lesionados, cuando esta sea la**

**única forma de proporcionarles auxilio oportuno o facilitarles atención médica indispensable para evitar que se agrave su estado de salud.**

**III. En el caso de personas fallecidas no se deberá mover los cuerpos hasta que la autoridad competente lo disponga.<sup>47</sup>**

Muy similar estipula el artículo 37 fracciones I, II y III del Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. Lo que mencionan dichas fracciones son claras, cuando se provoque la lesión al peatón o cualquier integrante del vehículo incluyendo al conductor, se deberá permanecer en el lugar para brindarle los auxilios que necesite, hasta que arribe la unidad especializada para brindar la atención pre-hospitalaria que requiera y, si es necesario, trasladar al lesionado a un hospital para su mejor atención y cuidado.

Cuando en el accidente de tránsito exista la muerte de alguna persona, no deberán ser movidos los cuerpos y vehículos, resguardándose el lugar por la autoridad vial, para que, el Ministerio Público pueda dar fe de los hechos sucedidos, realizando la investigación necesaria, recabando información y elementos que le permitan fortalecer su indagatoria para proceder de manera legal.

### **3.2. REGLAS QUE DEBE OBSERVAR UN PEATÓN AL CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA.**

Es importante recalcar que, sí existe una normatividad que rige la conducta de los automovilistas, en caso de incurrir en una infracción; también analizamos en el capítulo que antecede, que la ciencia, en este caso, en la industria automotriz,

---

<sup>47</sup>Reglamento de Tránsito para el Estado de México. México, 2015. P.68.

realiza actividades tendientes a disminuir las lesiones o muerte en personas que sufren daños por atropellamiento, modificando los vehículos para que sean menos agresivos en caso de incidentes como éste; también existe normatividad que regula la conducta del peatón en vía pública, tal como, lo manifiesta el artículo 92 del Reglamento de Tránsito del Estado de México y el artículo 10 del Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal.

**Artículo 92.- Los peatones, al circular en la vía pública, acatarán las prevenciones siguientes:**

**I. No podrán transitar a lo largo de la superficie de rodamiento de ninguna vía primaria, ni desplazarse por ésta en vehículos no autorizados;**

**II. En las avenidas y calles de alta densidad de tránsito queda prohibido el cruce de peatones por lugares que no sean esquinas o zonas marcadas para tal efecto;**

**III. En intersecciones no controladas por semáforos o agentes de tránsito, los peatones deberán cruzar únicamente después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con toda seguridad;**

**IV. Para atravesar la vía pública por un paso de peatones controlado por semáforos o agentes de tránsito, deberán obedecer las respectivas indicaciones;**

**V. No deberán invadir intempestivamente la superficie de rodamiento;**

**VI. En cruces no controlados por semáforos o agentes de tránsito, no deberán cruzar frente a vehículos de transporte público de pasajeros detenidos momentáneamente;**

**VII. Cuando no existan aceras en la vía pública, deberán circular por el acotamiento y, a falta de éste, por la orilla de la vía, pero en todo caso, procurarán hacerlo dando el frente al tránsito de vehículos;**

**VIII. Para cruzar una vía donde haya puentes peatonales, están obligados a hacer uso de ellos;**

**IX. Ningún peatón circulará diagonalmente por los cruceros;**

**X. Los peatones que pretendan cruzar una intersección o abordar un vehículo no deberán invadir el arroyo, en tanto no aparezca la señal que permita atravesar la vía o no llegue dicho vehículo<sup>48</sup>.**

Nuestra legislación en materia de tránsito, se muestra restrictiva en ciertos aspectos, delimitando el proceder de los peatones, pues menciona que el peatón nunca debe caminar por vialidades que fueron asignadas para el transitar de los vehículos, así como, no cruzar vialidades primarias de alto flujo vehicular, y hacerlo únicamente por las esquinas o por los espacios designados para su cruce o semáforos, donde se dé el paso peatonal por la luz o por un agente de vialidad; en la fracción V especifica de manera clara que el peatón no debe caminar por donde rueda el vehículo, enfatiza éste en que debe caminar por las banquetas o en caso de no existir, por el acotamiento y en ausencia de éste, caminar en contra-flujo para que tenga visibilidad de los vehículos; utilizar de manera obligatoria los puentes peatonales, si es que existieran en la vialidad. Definitivamente nuestra legislación de tránsito es muy clara y acertada para prevenir algún tipo de accidente, principalmente el atropellamiento. Por su parte el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal señala:

**Artículo 10.- los peatones deben:**

---

<sup>48</sup>Reglamento de Tránsito para el Estado de México. México, 2015. P.60

**I. Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación.**

**II. Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía pública dotada para ello;**

**III. Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo; y**

**IV. Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.**

**Los peatones que no cumplan con las obligaciones de este reglamento, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.**

**Las autoridades correspondientes tomarán las medidas que procedan para garantizar la integridad física y tránsito seguro de los peatones por la banqueta, en particular, de las personas con discapacidad. Asimismo, realizarán las acciones necesarias para garantizar que las banquetas y rampas especiales, se encuentren libres de obstáculos que impidan el tránsito peatonal y el desplazamiento de personas con discapacidad.<sup>49</sup>**

Podemos observar que la legislación en materia de tránsito para el Distrito Federal, especifica el proceder de los peatones en la vía pública, estipulando que, en vías primarias o secundarias siempre existirá el paso peatonal en las esquinas, donde se encuentran instalados semáforos que indican el alto a vehículos y el paso a peatones, sin embargo, en la realidad, cuando el semáforo se encuentra en color rojo para los vehículos, los peatones cruzan por cualquier parte de la avenida, menos, por el espacio indicado, exponiendo su integridad corporal e induciendo al

---

<sup>49</sup>Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. México, 2015. P.17.

conductor de vehículo al riesgo de un incidente. Especifica que el peatón debe cruzar las vialidades por los espacios designados para ellos, como pueden ser, las rampas para discapacitados, el paso peatonal en cruceros, o en vialidades rápidas, el uso de puentes peatonales, etc. Sin embargo por múltiples razones no son utilizados estos espacios de manera adecuada, es necesario analizar parte de un pequeño artículo sobre lo que habla:

**Al construir una carretera o una vía rápida en zonas urbanas se dividen espacios para dar prioridad al movimiento de vehículos motorizados, y se fragmentan zonas altamente pobladas, sin considerar que sus habitantes tienen la necesidad de movilizarse de un punto a otro, en algunos casos siempre a pie y cargando mercancías. La solución a ello ha sido, en países como el nuestro, la colocación de puentes peatonales (PP). Este tipo de medidas han tenido las siguientes repercusiones: 1) la mayoría de veces se tiene que caminar hasta donde se encuentran los puentes, 2) se percibe que la mayoría de ellos no están ubicados en los sitios más útiles, 3) tienen un diseño muy poco amable para la mayoría de los usuarios, y 4) su utilización generalmente implica más tiempo, esfuerzo y, en algunos casos, mayor inseguridad.**

**Esta situación provoca que el peatón termine cruzando las calles en los lugares que considera más convenientes, sin importar el hecho de tener que enfrentarse a situaciones de alto riesgo o de riesgo agregado. Por lo anterior, cuando las modificaciones a la vía pública se realizan sin tomar en cuenta a todos los actores que la transitan, se convierten en el espacio**

**más peligroso para el peatón, uno de los usuarios más numerosos y vulnerables de la vía pública<sup>50</sup>.**

En este artículo, se menciona que, en ciudades con vialidades de flujo vehicular rápido, fue importante implementar medidas de seguridad, que permitieran al peatón salvaguardar su integridad, pues es parte importante en la convivencia social; así, se asignaron espacios para su cruce en estas vialidades, sin embargo, existen críticas de este tipo de acciones, pues, justifican que son deficientes, pues, el peatón tiene que trasladarse hasta el lugar donde se encuentra el puente peatonal, mencionando que dichos puentes se encuentran en lugares inadecuados para su uso; de igual forma, la estructura de los puentes a veces es inadecuada, pues es agresiva, ya que, el peatón tiene que hacer un esfuerzo mayor para poder subir a dicho puente, provocando cansancio y pérdida de tiempo, sin mencionar que los puentes se convierten en espacios donde los peatones son vulnerables para actos de delictivos.

En lo personal, considero que, la creación e implementación de espacios de cruce peatonal, específicamente los puentes, son una buena medida para salvaguardar la integridad física de las personas, no solo para el peatón, sino para los conductores de vehículos, y en cuestión de la crítica que realizan en el artículo antes mencionado, siento que es exagerado, pues en realidad no se pueden colocar puentes donde la población quiera, ya que, se buscan puntos específicos en las vialidades para dicha instalación, siendo absurdo colocar puentes a cada 50 metros, pues la implantación de un puente es demasiado costosa; otra excusa, si la podemos llamar así, es la estructura agresiva de los puentes para poder subir a ellos, pues, la mayoría de ellos cuentan con escalones, sin embargo, en la actualidad existe una variedad de tipos de puentes con rampas para mejor acceso

---

<sup>50</sup>[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0036-36342011000400006](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342011000400006)

incluso para personas discapacitadas y ciclistas; pienso que las personas justifican su pereza física para no usarlos, pues en muchas ocasiones puede parecer chusco, pero los perros utilizan los puentes, mientras que, los peatones arriesgan su vida esquivando los vehículos en la misma vialidad.

### **3.3. DIFUSIÓN DE LA CULTURA VIAL ENTRE LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE MÉXICO**

Es de suma importancia, tener una cultura vial adecuada, pues de ella depende la convivencia pacífica y armónica entre peatones y automovilistas, ya que, ambos pertenecen a la sociedad, y ambos son importantes como entes individuales; sin embargo, la realidad es que no existe una cultura vial adecuada en nuestra sociedad mexicana, puesto que, los accidentes automovilísticos son constantes incluyendo los atropellamientos en las vialidades de alto flujo vehicular, es increíble que nuestra vida como personas sea tan acelerada que la ponemos en riesgo constante por esa negligencia, tanto por parte del automovilista que siempre conduce con tal prisa que excede los límites de velocidad, o el peatón imprudente que por negligencia o flojera, atenta contra su propia vida por no cruzar las vialidades por los espacios destinados para ello.

El reglamento de tránsito para el Estado de México en su artículo 107 establece que la autoridad de tránsito tiene la obligación de brindar la información que se requiera para una correcta educación vial.

**Artículo 107. Es obligación de las autoridades de tránsito, en coordinación con las que sean competentes, crear y desarrollar programas de educación vial dirigidos a:**

- I. Estudiantes de todos los niveles educacionales en el Estado.**
- II. Aspirantes a obtener una licencia o permiso para conducir automotores.**
- III. Conductores de vehículos de uso particular o comercial.**
- IV. Conductores de servicio público, tanto pasajeros como de carga y especializados.**
- V. Amas de casa, madres de menores estudiantes y profesores para preservar la seguridad de los educandos.**
- VI. Infractores de las disposiciones de tránsito en el momento de cubrir el importe de las multas y.**
- VII. Personal operativo y administrativo de tránsito para que se actualice en materia de educación vial.**

**Los programas de educación vial que se imparten en el Estado deberán referirse cuando menos a los siguientes temas:**

- A) Uso adecuado de las vialidades;**
- B) Comportamiento del peatón en la vía pública;**
- C) Comportamiento y normatividad para el conductor;**
- D) Prevención de accidentes y primeros auxilios;**
- E) Señales humanas verticales y horizontales, preventivas, restrictivas e informativas y.**
- F) Conocimiento y aplicación de las leyes de tránsito, reglamentos y otras disposiciones legales en la materia<sup>51</sup>.**

---

<sup>51</sup>Reglamento de Tránsito para el Estado de México. México, 2015. P.73

Como podemos observar, nuestra legislación en materia de tránsito, se comporta de manera preventiva e informativa, pues las fracciones I a V, mencionan el tipo de personas a que se les debe brindar dicha información, previniendo así, algún tipo de accidente donde pueda resultar lesionado o hasta perder la vida un peatón.

La fracción VI establece que, cuando el conductor pague su infracción se le debe de brindar la información de educación vial para que no cometa los mismos errores. En la fracción VII establece que, la autoridad de tránsito siempre tiene que estar capacitada para poder actuar de manera adecuada en algún accidente automovilístico, pero también para prevenir dichos eventos.

Esto, como muchas cosas suena bien, pero la realidad es otra, pues existe de manera teórica pero en la práctica es diferente, ya que dicha, educación vial es difícil que se pueda impartir en espacios educativos, pero, aun es más difícil acercar dicha información a amas de casa, conductores y demás integrantes de la sociedad; y aunque, es lo correcto que cuando un infractor paga por la falta que causó, (estoy hablando en el aspecto económico), lo ideal, en realidad sería, motivar en el infractor conciencia para que no cometa nuevamente dicho acto nocivo para la sociedad, sin embargo, nuestra vida es tan ajetreada que el conductor infractor paga su multa y sale corriendo por sus ocupaciones, y nuestra autoridad solamente se encarga de recabar los pagos de las infracciones como si eso fuera lo más correcto, sin embargo, así se hace, puesto que es la forma de la cual el Estado se allega de recursos.

### **3.4. DETENCIÓN DEL CONDUCTOR POR CAUSAR LESIONES O MUERTE POR ATROPELLAMIENTO**

Como ya hice referencia al inicio, en el artículo 104 del Reglamento de Tránsito para el Estado de México y el artículo 37 de Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, ambos ordenamientos en su fracción tercera, especifican de manera clara que, en caso de un accidente automovilístico donde se cause la muerte de una persona, se deberá dejar el automóvil y el cuerpo del fallecido en el lugar de los hechos, siendo resguardados por alguna autoridad policiaca, para esperar el arribo del agente del Ministerio Público, con el fin que pueda dar fe de los hechos ahí ocurridos.

En el artículo 117 del Reglamento de Tránsito para el Estado de México y el artículo 43 de Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, de manera general especifican que el vehículo y el conductor del mismo, quedaran detenidos cuando sean objeto en la constitución de un delito en ámbito de tránsito terrestre, sea por causar lesiones o la muerte a una persona, quedando en resguardo por la autoridad policiaca que tenga conocimiento sobre los hechos, siendo remitidos y consignados ante la agencia del ministerio público, para su debido proceso conforme a ley. Así, también lo dice el artículo 142 párrafo II del Código de Procedimientos Penales del Estado de México, que a la letra dice:

**Quando los cuerpos de policía preventiva sean los primeros en conocer de un hecho que pudiera ser constitutivo de un delito, ejercerán las facultades previstas en el artículo siguiente, hasta que el ministerio público o la policía investigadora intervengan. Cuando esto ocurra, les informara de lo actuado y les entregara los instrumentos, objetos y**

**evidencias materiales que hayan asegurado o preservado; de todo lo actuado deberán elaborar un parte informativo<sup>52</sup>.**

En la presente cita nos explica que, en la mayoría de las ocasiones, la policía preventiva o de tránsito es quien tiene primero conocimiento de un acto que constituya un delito, en nuestro supuesto del atropellamiento y su obligación como autoridad es tomar las medidas necesarias para resguardar los elementos que sirvan para coadyuvar con la policía investigadora y el Ministerio Público, pues es de suma importancia que el actor del delito o automovilista se encuentre presente, así como, el automóvil que funge como instrumento con que se cometió el delito, auxiliando al lesionado o peatón cuando se pudiere; en caso que el peatón perdiera la vida, es obligación de la policía preventiva auxiliar, o de tránsito, el resguardar el entorno del accidente para el arribo de la policía investigadora y en su caso, del Ministerio Público; el agilizar el tránsito para no provocar congestión vial, así como, colocar instrumentos preventivos que anuncien el espacio resguardado para no provocar otro accidente.

El artículo 143 último párrafo, del mismo ordenamiento citado:

**Las facultades previstas en las fracciones I, III, VI y VII también serán ejercidas por los restantes cuerpos de policía cuando aún no haya intervenido la policía con funciones de investigación o el ministerio público<sup>53</sup>.**

---

<sup>52</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México, 2015. P.172.

<sup>53</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México, 2015. P.172.

En caso de no existir la presencia de la policía investigadora o el ministerio público, al momento de los hechos constitutivos del delito, la policía preventiva está facultada para salvaguardar los elementos que sirvan para comprobar la presunta responsabilidad, el cuerpo del delito, y para arrestar al actor del ilícito, que en este caso es el conductor del vehículo.

### **3.5. PRESENTACIÓN DEL CONDUCTOR Y DEL VEHÍCULO ANTE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO**

En un hecho de tránsito, en caso de atropellamiento, si resultara lesionado el peatón o perdiera la vida; el conductor del vehículo tiene la obligación de permanecer en el lugar de los hechos, para responder por las consecuencias de sus actos; pero, que sucede, por lo regular si no existe alguna autoridad que pueda retener al conductor, éste se fuga y no queda nadie como responsable de los hechos, es muy común escuchar entre conductores decir, que si atropellas a una persona es mejor regresar y verificar si está viva, en caso de que así sea, es mejor atropellarla nuevamente para que fallezca, pues mencionan que, es más barato pagar una sepultura, que lesiones o pagar pensión de por vida; estos son comentarios que hacen algunos conductores; suena absurdo y cruel, pero el pensar de esa manera denota, primero, falta de conciencia como seres humanos para arrebatarle la vida a otro, segundo, falta de cultura vial pues, como actor de del hecho es importante auxiliar al peatón y solicitar ambulancia para brindarle los servicios pre- hospitalarios que requiera, para salvaguardar su vida después del atropellamiento.

Es importante analizar este ejemplo, pues en realidad nuestra población, específicamente conductores o choferes no debería de pensar de esa manera, sin embargo, por comentarios de ellos, se justifican así; lo que sucede en un atropellamiento, el conductor es responsable de las consecuencias de lesiones o la

muerte de un peatón, hayas tenido la culpa o no, siempre tiene que responder y pagar. Hablando de justicia es cierto, el conductor siempre es responsable de dichos actos, haya tenido la culpa o no; en caso de ser culpable, justo es que pague y repare el daño a la víctima o a los ofendidos; pero en caso de no ser culpable, es donde entra la controversia pues, el conductor de un vehículo debe pagar las lesiones a la víctima o a los ofendidos en caso de muerte, siendo que el acto del atropellamiento fue causado, por el peatón, tal vez por negligencia o algún otro factor que le haya influido para consumir dicho acto.

En materia penal, cuando el automovilista es puesto a disposición ante la Agencia de Ministerio Público, la policía preventiva o tránsito rinde su parte informativo de los hechos que le constan en dicho atropellamiento, así lo menciona la cita textual del artículo 142 del Código de Procedimientos Penales para el Estado de México en su segundo párrafo.

Sin embargo, el conductor se convierte en delincuente y adquiere la calidad de imputado, así lo menciona el artículo 152 del Código de procedimientos penales para el Estado de México, que dice: **“Se considerará imputado a quien, mediante cualquier acto del procedimiento, sea señalado como posible autor o participe en un hecho delictuoso.”**<sup>54</sup>

Una vez que el agente del Ministerio Público recibe al presunto responsable, a la víctima y todos los elementos de los cuales se hizo allegar en el lugar de los hechos, se procederá a justificar la acción penal, reuniendo los elementos del delito para poder consignar por el delito que se persigue

---

<sup>54</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México. 2015 P.176

## **A) ATROPELLAMIENTO DE PEATÓN QUE LE CAUSÓ LESIONES**

En caso de que el atropellamiento solo cause lesiones el agente del Ministerio público mandara al lesionado con el médico legista para que este certifique la gravedad de las lesiones en caso de estas se hayan causado, y dependiendo la gravedad que manifieste el médico legista es como procederá dicha autoridad para determinar la gravedad del delito.

## **B) ATROPELLAMIENTO DE PEATÓN QUE LE CAUSÓ LA MUERTE**

En caso que el atropellamiento cause la muerte del peatón, igualmente el médico legista realizara la necropsia de ley para saber la causa de muerte del peatón y poder brindar al agente del ministerio público los elementos que le darán la pauta para poder ejercer acción penal en contra del conductor, así lo menciona el artículo 135 del Código de Procedimientos Penales del Estado de México, el cual menciona lo siguiente.

**Artículo 135. El ministerio público, bajo su más estricta responsabilidad y en absoluto respeto a los derechos humanos, debe practicar u ordenar todos los actos de investigación necesarios para determinar la existencia del hecho delictivo motivo de la denuncia o querrela, y en los casos en que proceda ejercerá la acción penal en la forma establecida por este código.**

**Dirigirá la investigación bajo control jurisdiccional en los actos que así lo requieran, conforme a este código. En el cumplimiento de sus funciones,**

**vigilará que la policía cumpla con los requisitos de legalidad de los actos de investigación que lleve a cabo<sup>55</sup>.**

El Ministerio Público deberá reunir los elementos del delito para poder ejercitar la acción penal en contra del conductor y así consignarlo ante el juez de control.

### **3.6. DERECHOS A FAVOR DEL CONDUCTOR Y DE LA PARTE OFENDIDA.**

Cuando el conductor, es detenido por la policía investigadora o por el Ministerio Público, le menciona que, con fundamento en los artículos 19 y 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 153 y 154 del Código de Procedimientos Penales para el Estado de México, como detenido tiene las siguientes garantías:

**Artículo 153. El imputado, de manera enunciativa más no limitativa, tiene los siguientes derechos:**

- I. Que se presuma su inocencia mientras no se declare su responsabilidad mediante sentencia ejecutoriada;**
- II. Declarar o guardar silencio. Desde el momento de su detención se le harán saber los motivos de la misma y su derecho a guardar silencio, el cual no podrá ser utilizado en su perjuicio. Queda prohibida y será sancionada por la ley penal, toda incomunicación, intimidación o tortura. La confesión rendida sin la asistencia de defensor carecerá de todo valor probatorio;**
- III. Que se le informe, tanto en el momento de su detención como en su comparecencia ante el ministerio público o el juez, los hechos que se le**

---

<sup>55</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México. 2015. P.170

imputan y los derechos que le asisten. Tratándose de asociación delictuosa, la autoridad judicial podrá autorizar que se mantenga en reserva el nombre y datos del acusador;

IV. Que se le reciban los testigos y demás pruebas pertinentes que ofrezca, concediéndosele el tiempo que este código señale al efecto y auxiliándosele para obtener la comparecencia de las personas cuyo testimonio solicite, en los términos que señale este código;

V. Que sea juzgado en audiencia pública por un juez. La publicidad sólo podrá restringirse en los casos de excepción que establece este código, por razones de seguridad pública, protección de las víctimas, testigos y menores, cuando se ponga en riesgo la revelación de datos legalmente protegidos, o cuando el tribunal estime que existen razones fundadas para justificarlo;

VI. Que le sean facilitados todos los datos que solicite para su defensa y que consten en el proceso. El imputado y su defensor tendrán acceso a los registros de la investigación cuando el primero se encuentre detenido y cuando pretenda recibírsele declaración o entrevistarlo. Asimismo, antes de su primera comparecencia ante juez podrán consultar dichos registros, con la oportunidad debida para preparar la defensa. A partir de este momento no podrán mantenerse en reserva las actuaciones de la investigación, salvo los casos excepcionales expresamente señalados por este código cuando ello sea imprescindible para salvaguardar el éxito de la investigación y siempre que sean oportunamente revelados para no afectar el derecho de defensa;

VII. Ser juzgado antes de cuatro meses si se tratare de delitos cuya pena máxima no exceda de dos años de prisión, y antes de un año si la pena excediere de ese tiempo, salvo que solicite mayor plazo para su defensa;

**VIII. A una defensa adecuada por abogado que cuente con cédula profesional de licenciado en derecho, al cual elegirá libremente incluso desde el momento de su detención. Si no quiere o no puede nombrarlo, después de haber sido requerido para hacerlo, el juez le designará un defensor público. También tendrá derecho a que su defensor comparezca en todos los actos del proceso y éste tendrá obligación de hacerlo cuantas veces se le requiera. Tendrá derecho a reunirse con su defensor en estricta confidencialidad;**

**IX. A que en ningún caso se prolongue su prisión o detención, por falta de pago de honorarios de defensores o por cualquiera otra prestación de dinero, por causa de responsabilidad civil o algún otro motivo análogo.**

**La prisión preventiva no podrá exceder del tiempo que como máximo de pena fije la ley al delito que motivare el proceso y en ningún caso será superior a dos años, salvo que su prolongación se deba al ejercicio del derecho de defensa del imputado. Si cumplido este término no se ha pronunciado sentencia, el imputado será puesto en libertad de inmediato mientras se sigue el proceso, sin que ello obste para imponer otras medidas cautelares.**

**En toda pena de prisión que imponga una sentencia, se computará el tiempo de la detención;**

**X. Que conozca desde su detención la causa o motivo de ésta y el servidor público que la ordenó, exhibiéndosele, según corresponda, la orden emitida en su contra;**

**XI. A tener una comunicación inmediata y efectiva con la persona, familiar, asociación, agrupación o entidad a la que desee informar de su detención;**

**XII. Ser asistido gratuitamente por un traductor o intérprete si no comprende o no habla el idioma español;**

**XIII. A entrevistarse con su defensor, antes de decidir si declara o se abstiene de hacerlo y, a que aquél esté presente en el momento de rendir su declaración y en todas diligencias en las cuales se requiera su presencia;**

**XIV. No ser sometido a técnicas ni métodos que induzcan o alteren su libre voluntad o atenten contra su dignidad; y**

**XV. Solicitar desde el momento de su detención asistencia social para los menores de edad o personas con discapacidad cuyo cuidado personal tenga a cargo<sup>56</sup>.**

Estas son las garantías a las que tiene derecho el imputado antes de ser consignado ante la autoridad judicial para ser juzgado por el delito que se le imputa, así lo menciona el artículo 154 del Código de procedimientos penales para el Estado de México.

**Artículo 154. La policía al detener a una persona o antes de entrevistarla en calidad de imputada, le hará saber de manera inmediata sus derechos contemplados en el artículo anterior. El ministerio público debe dar a conocer al imputado sus derechos fundamentales desde el primer acto en el que participe. El juez desde el primer acto procesal, verificará que se hayan dado a conocer al imputado sus derechos fundamentales y, en caso contrario, se los dará a conocer en forma clara y comprensible<sup>57</sup>.**

---

<sup>56</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México.2015. P.176

<sup>57</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. México 2015 P.177

Es de suma importancia poner en conocimiento al imputado de los derechos que tiene, pues si no se le estaría dejando en estado de indefensión y se le estarían violentando sus garantías que por ley le corresponden; en nuestro supuesto, al momento que es detenido el conductor se le explica que tiene derecho de guardar silencio, a llevar un juicio donde demuestre su inocencia, el derecho de ser representado por un abogado con cedula profesional de licenciado en derecho y de tener comunicación directa con éste antes y después de declarar, abstenerse de declarar, si así lo cree pertinente, presentar testigos oculares en su caso que le ayuden a descargar su inocencia de dicho acto imputado.

### **3.7. DERECHOS DE LA VÍCTIMA U OFENDIDO**

En nuestro supuesto de atropellamiento, la víctima es importante, en el artículo 147 fracción I del Código de Procedimientos Penales para el Estado de México menciona que la víctima es: "Al directamente afectado por el delito" pues sin él no existiría delito que perseguir, y en el caso de que la víctima es la que cruzo de manera imprudencial la vialidad, también tiene derechos que le permitan defender su postura como víctima u ofendido, estas garantías las encontramos en el artículo 150 del mismo ordenamiento legal.

**Artículo 150. En todo procedimiento penal, la víctima o el ofendido, de manera enunciativa más no limitativa, tienen los derechos siguientes:**

- I. Los establecidos en el artículo 20 apartado C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los instrumentos y tratados internacionales, este código y demás ordenamientos legales aplicables;**
- II. Recibir asesoría jurídica; ser informado de los derechos que en su favor establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, este código y demás ordenamientos, cuando realice la denuncia o en su**

primera intervención en el procedimiento y, cuando lo solicite, ser informado del desarrollo del procedimiento penal;

III. Recibir gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor en caso de que no hable español o tenga discapacidad auditiva, en cualquier etapa de la investigación o del proceso;

IV. Coadyuvar con el ministerio público, a que se le reciban y desahoguen los datos o elementos de prueba con los que cuente, desde la investigación hasta el proceso;

V. Intervenir en el juicio e interponer los medios de impugnación que este código establece;

VI. Recibir, desde la comisión del delito, atención médica y psicológica de urgencia;

VII. Ser notificados de todas las resoluciones que suspendan o finalicen el proceso, así como todas las que sean impugnables;

VIII. Que se le repare el daño. En los casos en que sea procedente, el ministerio público estará obligado a solicitar la reparación del daño sin menoscabo que lo pueda solicitar directamente;

IX. Cuando la víctima o el ofendido sean menores de edad, se llevarán a cabo sus declaraciones en las condiciones que establezca este código;

X. Que se le resguarde su identidad y otros datos personales en los siguientes casos:

a) Cuando sean menores de edad;

b) Cuando se trate de delito de violación, secuestro o asociación delictuosa; y

c) Cuando a juicio del juzgador sea necesario para su protección, salvaguardando en todo caso los derechos de la defensa.

- XI. Recibir del ministerio público protección especial de su integridad física o psicológica, con inclusión de su familia inmediata, cuando corra peligro en razón del papel que desempeñe en el proceso penal;**
- XII. Que el ministerio público y el órgano jurisdiccional, garanticen que ningún medio de comunicación publique información confidencial, que haga referencia a datos personales y que atente contra la dignidad de la víctima u ofendido;**
- XIII. Solicitar al ministerio público o al juez de control las medidas cautelares y providencias para proteger su vida, integridad física y psicológica, bienes, posesiones o derechos, incluyendo los de familiares y de los testigos en su favor, contra todo acto de intimidación y represalia, o bien cuando existan datos suficientes que indiquen que éstos pudieran ser afectados por los probables responsables o terceros implicados de la conducta delictiva;**
- XIV. Impugnar ante el juez de control las omisiones del ministerio público en la investigación de los delitos así como las resoluciones de reserva, no ejercicio, desistimiento de la acción penal o suspensión condicional del proceso a prueba, cuando no esté satisfecha la reparación del daño;**
- XV. Recibir los servicios de mediación, conciliación y demás medios alternos de solución de controversias;**
- XVI. Ser informada de las resoluciones que suspendan o finalicen el proceso;**
- XVII. Ser escuchada antes de cada decisión que implique la extinción o suspensión de la acción penal;**
- XVIII. Si está presente en el debate, a tomar la palabra después de los informes finales y antes de concederle la palabra final al imputado;**
- XIX. Que su declaración o interrogatorio sea realizado en su lugar de residencia, previa dispensa solicitada por sí o por un tercero, si por su**

**edad o incapacidad física, estuviere imposibilitada para comparecer a ese acto procedimental;**

**XX. Ejercer y desistirse de la acción penal privada en los casos que este código establece;**

**XXI. Solicitar justificadamente la reapertura de la investigación cuando se haya decretado el archivo temporal; y**

**XXII. Que no se divulgue su identidad ni ser presentado públicamente, sin su consentimiento<sup>58</sup>.**

Este tipo de garantías a las cuales se hace acreedor tanto la víctima u ofendido como el imputado son de suma importancia pues en caso de no llevarlas al pie de la letra se estarían violentando sus derechos humanos.

---

<sup>58</sup>Código de Procedimientos Penales para el Estado de México.México.2015. P.174.

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **ANÁLISIS COMPARATIVO CON OTROS ÓRDENES JURÍDICOS, RESPECTO A ACONTECIMIENTOS DE TRÁNSITO ENTRE CONDUCTOR Y PEATÓN**

Es de suma importancia realizar el análisis de los temas que hemos abordado, ya que, son de carácter general por el hecho que se suscitan en todo el mundo, es por ello que, es relevante hacer una breve crítica constructiva de otros ordenamientos tanto nacionales como internacionales para poder tener un juicio más acorde al tema que tratamos, y para poder entender más a fondo si nuestra crítica y propuestas podría servir para toda nuestra nación o también servir como ejemplo para otros países.

#### **4.1. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN DE OTRAS ENTIDADES FEDERATIVAS DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

##### **A) MORELOS**

En el reglamento de tránsito del municipio de Cuernavaca, Morelos, en su artículo 5 fracción XI se contempla la figura de peatón: **“XI.- PEATÓN.- Toda persona que transite por las vías públicas utilizando sus medios de locomoción, naturales o auxiliares, por aparatos o dispositivos para discapacitados”**<sup>59</sup>, con esto, podemos mencionar que en el Estado de Morelos el peatón también tiene gran importancia en la sociedad.

---

<sup>59</sup> <http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2014/08/Reglamento-transito-y-vialidad-para-el-municipio-de-cuernavaca-6-08-2014.pdf>

En el Reglamento de Tránsito antes citado, especifica de manera clara en el artículo 8 las atribuciones y funciones que tiene la autoridad de tránsito en la entidad, sin embargo, hare referencia únicamente a las fracciones IV, VI y VII que, en materia de tránsito y al tema que nos atañe es de importancia recalcarlas.

**Artículo 8.- Son atribuciones del Titular de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad:**

**IV.- Regular la vialidad de vehículos y peatones en la vialidad del Municipio, de acuerdo al presente Reglamento;**

**VI.- Prestar auxilio y colaboración a las Autoridades Judiciales, Administrativas o del Trabajo que se lo requieran;**

**VII.- Realizar las detenciones de los infractores imputados de algún hecho ilícito, cuando así lo amerite<sup>60</sup>.**

Las funciones de los agentes de tránsito son claras, del tema que tratamos en las fracciones citadas, es importante, pues, en un hecho de tránsito cuando exista alguna persona lesionada o en su caso muerta por atropellamiento, su función inmediatamente es detener al conductor para esperar el arribo de la autoridad competente para su debido proceso. En el capítulo XII, en su artículo 62 establece que en los accidentes de tránsito donde intervienen peatones y conductores y la forma de proceder.

**Artículo 62.- Los conductores de vehículos y los peatones implicados en un hecho de tránsito, en el que resulten personas lesionadas o fallecidas,**

---

<sup>60</sup><http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2014/08/Reglamento-transito-y-vialidad-para-el-municipio-de-cuernavaca-6-08-2014.pdf>

**siempre y cuando no se trate de ellos, quienes requieran intervención médica inmediata, deberán proceder de la manera siguiente:**

**I.- Permanecerán en el lugar del accidente, para prestar o facilitar la asistencia al lesionado o lesionados y procurará que se dé aviso al personal de auxilio y a la autoridad competente para que tome conocimiento de los hechos;**

**II.- Cuando no se disponga de atención médica inmediata, los implicados sólo deberán de mover y desplazar a los lesionados, cuando ésta sea la única forma de proporcionarles auxilio oportuno y facilitarles atención médica indispensable para evitar que sea grave su estado de salud;**

**III.- Cuando haya personas fallecidas no se deberán mover los cuerpos hasta que la autoridad competente lo disponga;**

**IV.- Tomarán las medidas adecuadas mediante señalamiento preventivo, para evitar que ocurra otro accidente, y**

**V.- Cooperar con el representante de la autoridad que intervenga para retirar los vehículos; los peatones que pasen por el lugar del accidente sin estar implicados en el mismo, deberán continuar su marcha a menos que las autoridades competentes soliciten su colaboración<sup>61</sup>.**

En los artículos 40 y 41 del mismo ordenamiento, menciona las obligaciones de los peatones en las vías de flujo vehicular, previniendo accidentes donde el peatón pueda salir dañado.

#### **Artículo 40.- Los peatones deberán abstenerse de:**

---

<sup>61</sup><http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2014/08/Reglamento-transito-y-vialidad-para-el-municipio-de-cuernavaca-6-08-2014.pdf>

- I.- Transitar a lo largo de la superficie de rodamiento;**
- II.- Utilizar patines, patinetas u otros similares en las vías públicas;**
- III.- Cruzar en avenidas y calles de intenso tráfico por lugares que no sean esquinas o zonas marcadas para cruce de peatones;**
- IV.- Invadir intempestivamente la superficie de rodamiento;**
- V.- Invadir la vía de rodamiento para ofrece mercancías o servicios, en cuyo caso serán puestos a disposición de la Autoridad competente, y**
- VI.- Transitar diagonalmente por los cruceros.**

**Artículo 41.- Para transitar en la vía pública, los peatones observarán las reglas siguientes:**

- I.- En intersecciones no controladas por semáforos o agentes de tránsito, deberán cruzar después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con toda seguridad;**
- II.- Cuando no existan aceras en las vías públicas, deberán transitar por el acotamiento o en defecto por la orilla de la vialidad y siempre con el tráfico de frente;**
- III.- En los lugares donde haya pasos a desnivel para peatones, deberán hacer uso de ellos para cruzarlas calles;**
- IV.- Donde haya semáforos para peatones, éstos deberán atender sus indicaciones;**
- V.- Deberán cruzar donde estén las señales que indican paso peatonal, y**
- VI.- Deberán utilizar los puentes peatonales en donde existan para cruzar la vialidad<sup>62</sup>.**

---

<sup>62</sup><http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2014/08/Reglamento-transito-y-vialidad-para-el-municipio-de-cuernavaca-6-08-2014.pdf>

De manera general, se puede decir que, el reglamento de tránsito en el Estado de Morelos y el de nuestra Entidad Federativa son similares, tanto en las obligaciones de peatón, conductores y las funciones de los policías de tránsito, en caso de algún accidente donde existan lesionados o se cause la muerte de alguna persona.

Remitiéndonos al área judicial, el Código penal para el Estado de Morelos en su artículo 121 únicamente establece una tabulación de las lesiones y el tiempo que tardan en sanar, y dependiendo de su gravedad será la sanción a la que se haga acreedor el que provoco las lesiones; en el artículo 125 del mismo ordenamiento se establece, cuales son las lesiones perseguibles por querrela.

**ARTÍCULO 125.- Son perseguibles por querrela las lesiones previstas en la fracción I del artículo 121, las consideradas en las fracciones II, III y IV del mismo precepto, si fueron inferidas en forma culposa, y las ocasionadas al ascendiente o descendiente, en ambas líneas, hermano, cónyuge, concubina, concubinario, adoptante o adoptado de quien inflige las lesiones, salvo cuando se trate de delito cometido con motivo del tránsito de vehículos y el conductor responsable se encuentre en los casos previstos por el segundo párrafo del artículo 128<sup>63</sup>.**

En materia de lesiones causadas con motivo de tránsito, nos remonta al artículo 128 del mismo ordenamiento legal para que pueda ser sancionado el actor que dio origen a dichas lesiones

**ARTÍCULO 128.- Cuando las lesiones se cometan culposamente con motivo del tránsito de vehículos de servicio público o escolar, la sanción**

---

<sup>63</sup><http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/codigos/pdf/CPENALEM.pdf>

se agravará hasta en una mitad más de la prevista para el delito culposo y se aplicará al responsable suspensión de los derechos en cuyo ejercicio hubiese cometido el delito. Las mismas sanciones se impondrán si el agente actúa en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares, sin que exista prescripción médica, o no auxilie a la víctima del delito y se dé a la fuga. Cuando se cause homicidio, en las circunstancias previstas en el primer párrafo de este precepto, las sanciones serán de seis a veinte años de prisión y privación o inhabilitación en el ejercicio de aquellos derechos<sup>64</sup>.

En materia de tránsito nos menciona dicho artículo que se aumentara hasta la mitad de la pena, cuando el actor sea conductor de transporte público o escolar, o cuando el conductor este bajo el influjo de algún estupefaciente, drogas, alcohol o cuando el conductor no auxilie a la víctima, o se dé a la fuga; sin embargo, no especifica, cuando existan lesiones de manera culposa y únicamente se estaría encuadrando a las fracciones del artículo 121 del mismo ordenamiento, cuando las lesiones sean causadas por atropellamiento de manera culposa. Sin embargo, cuando se cause la muerte del peatón se estará encuadrando en el artículo 106 que dice: **“ARTÍCULO 106.- Al que prive de la vida a otro se le impondrán de quince a treinta años de prisión y de quinientos a diez mil días multa.”**<sup>65</sup> Puesto que en este precepto legal, el delito de homicidio por atropellamiento u homicidio culposo en un accidente de tránsito no existe.

Se ha analizado la legislación en materia de tránsito y penal del estado de Morelos, en el cual algunos aspectos en la materia si se contemplan tanto, el

---

<sup>64</sup><http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/codigos/pdf/CPENALEM.pdf>

<sup>65</sup><http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/codigos/pdf/CPENALEM.pdf>

proceder de conductores como de peatones, ambos en las vías de flujo vehicular, sin embargo, en el ámbito penal, la legislación carece de mucha información para poder encuadrar como tal, las lesiones u homicidio por atropellamiento o por accidente automovilístico. En este momento se analizara la legislación del Estado de Jalisco.

## **B) JALISCO**

En materia de tránsito, en el Estado de Jalisco se analizará la legislación del Municipio de Juanacatlán, perteneciente a la misma Entidad Federativa.

En el artículo 5 del reglamento de tránsito del Municipio de Juanacatlán, establece el derecho de paso peatonal en las vialidades de flujo vehicular, sin embargo, en el artículo 6 establece las obligaciones del peatón en su transitar en las vías, la cual se establece de la siguiente manera:

**Artículo 6. Los peatones, al circular en la vía pública, acataran las prevenciones siguientes:**

**I. Transitar únicamente por las superficies destinadas para tal efecto. Por tanto está prohibido caminar a lo largo de la superficie de rodamiento de las vías primarias.**

**II. En las avenidas y calles de alta densidad de alta afluencia vehicular queda prohíbo el cruce de peatones por lugares que no sean esquinas o zonas señaladas para tal efecto.**

**III. Para cruzar la vía pública por un paso de peatones controlado por semáforo o agentes, deberán obedecer las indicaciones respectivas.**

**IV. En cruceos no controlados por semáforos o agentes tomar las precauciones necesarias para ser vistos por los conductores de los vehículos que transiten por esta vía.**

**V. Circular por el acotamiento, y a falta de este, por la orilla, cuando no existan aceras en las vía pública, siempre dando el frente al tránsito de vehículos.**

**VI Caminar en línea recta perpendicular a la vialidad. Está prohibido a los peatones circular diagonalmente; y**

**VII. Al abordar un vehículo, realizarlo sin invadir el carril de circulación.<sup>66</sup>**

De manera general, las obligaciones del peatón en una vía pública donde transitan vehículos son claras y muy parecidas al reglamento de tránsito de nuestra Entidad Federativa, especificando en el artículo 7 del ordenamiento de Jalisco que las aceras en vía pública son exclusivas para peatones.

La preferencia de paso de peatones se remarca más en este municipio, pues, aunque no exista señalamiento o agentes de tránsito que regulen el cruce peatonal, dicho ordenamiento establece como debe proceder el conductor, esto se menciona en el artículo 9 que dice:

**En los cruceos o zonas marcadas para el paso de peatones, donde no haya semáforos ni agentes que regulen la circulación, los conductores harán alto para ceder el paso a quienes intenten cruzar la vía de circulación. Queda prohibido adelantar o rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido en una zona de paso de peatones, marcada o no, para el paso de estos.**

En el artículo 62 del reglamento de tránsito que se analiza, se establecen las obligaciones de los conductores al circular en la vía pública de afluencia vehicular,

---

<sup>66</sup><http://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/REGLAMENTO%20DE%20TRNASITO%201.pdf>

recalcando que no existe algo sobresaliente o diferente con nuestro marco jurídico en materia de tránsito.

En el ámbito penal, en el Estado de Jalisco, el Código penal no encuadra como tal los delitos de lesiones y homicidio, la particularidad de estos, en hechos de tránsito o por atropellamiento. En lo que respecta a las lesiones, las tenemos contempladas en el título XVI, capítulo segundo, artículo 206 que dice: "**Artículo 206. Comete el delito de lesiones, toda persona que por cualquier medio cause un menoscabo en la salud de otro**"<sup>67</sup>. Es la definición común del delito de lesiones y no existe algún encuadramiento de lesiones por atropellamiento, únicamente en el artículo 207 del mismo ordenamiento, establece la gravedad de las lesiones y su penalidad como sucede en la legislación de nuestra Entidad y la del Estado de Morelos; sin embargo, en el artículo 212, segundo párrafo del Código penal en comento, existe una excluyente de agravantes en delito de lesiones.

**Artículo 212. Si en un mismo evento se producen varias de las lesiones previstas en los artículos anteriores, se aplicarán las sanciones correspondientes a la de mayor gravedad.**

**No es atribuible al acusado el aumento de gravedad en las lesiones, proveniente de circunstancias particulares del ofendido, si las ignoraba al cometer el delito**<sup>68</sup>.

Este segundo párrafo del artículo citado, ayuda demasiado para poder atenuar el delito de lesiones a un peatón por atropellamiento, independientemente de la

---

<sup>67</sup><http://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/C%C3%B3digo%20Penal%20para%20el%20Estado%20Libre%20y%20Soberano%20de%20Jalisco.pdf>

<sup>68</sup><http://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/C%C3%B3digo%20Penal%20para%20el%20Estado%20Libre%20y%20Soberano%20de%20Jalisco.pdf>

gravedad de las lesiones causadas, pues se justifica que, el conductor carecía de la intención de provocar un menoscabo en la integridad física del transeúnte.

En el delito de homicidio de este Código Penal, respecto a la causal por atropellamiento, no se contempla, así que, se estaría refiriendo únicamente al homicidio como tal, el cual se encuentra ubicado en el artículo 213 del mismo ordenamiento; sin embargo, en el artículo 222 hace mención sobre un hecho de tránsito donde pierde la vida por lesiones un ocupante del vehículo de servicio público o particular, y si, se fincará responsabilidad penal para el conductor; pero como tal, que a una persona en carácter de peatón le causen lesiones o pierda la vida en un accidente de tránsito por atropellamiento no se contempla.

**Artículo 213. Se impondrán de doce a dieciocho años de prisión a la persona que prive de la vida a otra. Pero, cuando el homicidio sea calificado, la sanción será de veinte a cuarenta años de prisión.**

**Artículo 222. Si con motivo de un delito de tránsito, fallecen o resultan lesionados los ocupantes de un vehículo de servicio particular, o público en servicio particular, ligados al conductor por vínculos de consanguinidad, afinidad o civil, o por lazos de estrecha amistad o de trabajo o de gratitud, el delito se perseguirá por querrela de parte, siempre que el conductor no se encuentre, al momento de cometer la infracción, bajo el influjo de bebidas embriagantes, de enervantes o psicotrópicos. Para los casos de homicidio, se tendrá como legítimo representante del ofendido, al que pudiera tener derecho a su sucesión legítima<sup>69</sup>.**

---

<sup>69</sup><http://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/C%C3%B3digo%20Penal%20para%20el%20Estado%20Libre%20y%20Soberano%20de%20Jalisco.pdf>

Este último artículo, tiene mucho en común con el artículo 237 párrafo 6,7 y 8 del Código Penal para el estado de México, pues habla de lesiones de las personas que viajaban en el interior de un vehículo que sufrió un accidente; de lo cual, se consideran como atenuantes siempre y cuando el conductor no se encuentre bajo el influjo de estupefacientes o alcohol.

### C) QUERÉTARO

En el ámbito penal en el Estado de Querétaro, manifiesta los delitos de homicidio y lesiones, pero encuadrarlo por atropellamiento como tal, no se encuentra tipificado, sin embargo, existe un artículo que habla sobre la omisión de auxilio de un atropellado.

En el Código Penal del Estado de Querétaro en su Capítulo I, artículo 125 habla sobre el homicidio, el cual dice: **“Al que prive de la vida a otra, se le impondrá prisión de 7 a 15 años y multa de cien a quinientos días multa.”**<sup>70</sup> Únicamente se menciona esto como homicidio y en artículo 125 Bis, menciona de qué manera determinar que una persona perdió la vida, se estará a lo que disponga la ley general de salud; seguido del artículo 126 que habla de la agravantes del delito de homicidio que nos trasladan al artículo 131 del mismo ordenamiento y las sanciones podrán ser de 15 hasta 50 años de prisión.

Al respecto de lesiones en el Estado de Querétaro, su legislación penal establece en el artículo 127: **“Al que cause a otro un daño en su salud se le impondrá la pena**

---

<sup>70</sup><http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/ced2012/doc/codigos/cp22.pdf>

**que corresponda de acuerdo a las fracciones siguientes:**<sup>71</sup> y posteriormente, manifiesta la tabulación de la gravedad de las lesiones, y el tiempo en sanar; dependiendo de esto será la sanción; pero de manera particular, el regular una lesión por atropellamiento no la establece, y podemos decir que, en dicha tabulación es muy similar a las legislaciones otras Entidades Federativas que se han analizado, incluyendo la de nuestro Estado.

Existe un artículo de manera específica con el nombre **“OMISIÓN DE AUXILIO A ATROPELLADOS”** que a la letra dice: **“ARTICULO 145.- Al que habiendo atropellado culposamente o por caso fortuito a una persona, no le preste auxilio o solicite la asistencia que requiera, pudiendo hacerlo, se le aplicará prisión de tres meses a dos años.”**<sup>72</sup> Esto es lo que nos menciona el Código Penal para el Estado de Querétaro en cuestión al atropellamiento, sin embargo, la sanción a la que se hace acreedor el automovilista que atropello al peatón será por el hecho de no brindar atención de auxilio, o por no solicitar apoyo pre-hospitalario que requiera la víctima al momento, para poder salvaguardar su vida; esto lo podemos relacionar con el artículo 255 de Código penal para el Estado de México que de manera general dice lo mismo.

## **D) GUANAJUATO**

El último Estado que analizaremos será Guanajuato donde veremos que si hay similitudes en el reglamento de tránsito para este Estado, pero también existen notables diferencias, como lo es el siguiente artículo:

---

<sup>71</sup><http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/ced2012/doc/codigos/cp22.pdf>

<sup>72</sup><http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/ced2012/doc/codigos/cp22.pdf>

**Artículo 49.- Tanto los conductores de vehículos como los peatones que transiten por las vías públicas del Estado, están obligados a obedecer las señales establecidas para la regulación del tránsito.<sup>73</sup>**

Es un concepto que de manera general se establece en los reglamentos de tránsito de todas las Entidades Federativas, incluyendo la nuestra, la cual se debería tomar aplicar en realidad en toda la población para poder disminuir el incurrimento de infracciones y delitos.

En el artículo 96 del Reglamento de tránsito del Estado de Guanajuato, nos menciona sobre las obligaciones de los conductores cuando circulan sobre la vía pública, principalmente las fracciones III, VII y XIII, las cuales establece la preferencia que tienen los peatones, escolares y personas con capacidades diferentes sobre los conductores y, como estos últimos deben dar prioridad para llevar una armonía acorde en la comunidad de Guanajuato.

**Artículo 96.- Son obligaciones de los conductores de vehículos automotores:**

**III. Respetar los derechos de los peatones, personas con capacidades diferentes y conductores de otros vehículos;**

**VII. Tener las debidas precauciones y respetar el paso de los peatones que crucen por las esquinas o pasos peatonales de las calles o avenidas, aun cuando el semáforo no les autorice el paso; debiendo detener su**

---

<sup>73</sup><http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/GUANAJUATO/Reglamentos/GTOREG06.pdf>

**marcha y abstenerse de usar el claxon de tal forma que les pudiera causar sobresalto o confusión;**

**XIII. Ceder el paso a escolares, peatones y personas con capacidades diferentes;<sup>74</sup>**

De los artículos 106 al 113 de este ordenamiento se establecen las obligaciones que tienen los peatones al momento de trasladarse en una vía pública donde convivan directamente con el tránsito vehicular.

**Artículo 106.- Queda prohibido a cualquier persona caminar, correr, practicar deportes o realizar actos que puedan poner en peligro su integridad física y la de los demás sobre la superficie de rodamiento en las vías públicas de jurisdicción estatal.**

**Artículo 107.- En los caminos y calles carentes de acotamiento o banquetas, los peatones deberán transitar por el lado izquierdo, dando el frente a los vehículos que circulen en sentido opuesto.**

**Artículo 108.- En las calles o caminos en donde no exista intersección o crucero próximo, los peatones deberán cruzar la vía cuando se percaten que no viene vehículo. Reglamento de Tránsito de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato.**

**Artículo 109.- Los peatones quedan obligados a utilizar los puentes peatonales o pasos a desnivel cuando existan.**

---

<sup>74</sup><http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/GUANAJUATO/Reglamentos/GTOREG06.pdf>

**Artículo 110.-** Para la protección de peatones, las personas físicas o morales que realicen excavaciones, depósitos de material, construcción de rampas de acceso, desniveles en las aceras o excavaciones en la carpeta asfáltica, quedan obligados a marcar la obra con señales informativas de día y con señales que emitan luz propia o reflejante de noche.

**Artículo 111.-** Los maestros, los promotores auxiliares de los centros escolares y demás personal voluntario podrán auxiliar en el control del tránsito vehicular, para que los conductores aminoren la velocidad o detengan la marcha de su vehículo en aquellos lugares y zonas escolares donde se efectúe el paso de los colegiales, debiendo utilizar como mínimo chaleco reflejante o paleta de señal restrictiva de alto.

**Artículo 112.-** Los oficiales de tránsito deberán auxiliar a las personas con capacidades diferentes para garantizar su derecho de paso preferencial y su seguridad; por lo tanto, los conductores de vehículos están obligados a detener sus unidades por el tiempo que sea necesario, para que éstas crucen la vía pública de que se trate.

**Artículo 113.-** Cuando las autoridades de tránsito tengan conocimiento de que personas afectadas de sus facultades mentales deambulan por las vías públicas destinadas a la circulación de vehículos, las trasladarán a alguna institución de asistencia social o, en su defecto, los pondrán a disposición de la policía preventiva del municipio correspondiente.<sup>75</sup>

---

<sup>75</sup><http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/GUANAJUATO/Reglamentos/GTOREG06.pdf>

Como podemos observar, los presentes artículos son muy similares a los de nuestro reglamento de tránsito y se enfatiza al mencionar el proceder del peatón cuando existan las aceras para el caminar de los peatones, así también, especifica cuando sobre la vialidad no existe acera o acotamiento, el peatón deberá caminar por la orilla de la vialidad pero de frente al flujo vehicular; en caso de que existan puentes peatonales, es obligación del peatón el hacer uso de ellos; como apoyo a las instituciones educativas se solicita al personal docente el apoyo de chalecos con reflejantes o paletas con la indicación de “ALTO”, para que puedan ayudar al paso de escolares y salvaguardar su integridad; las personas con capacidades diferentes serán auxiliadas por oficiales de tránsito, y en caso de ausencia de estos, los conductores tienen la obligación de hacer el alto total para el cruce de los mismos, no importando el tiempo que tarde en cruzar la avenida.

En caso de algún accidente automovilístico el reglamento de tránsito de dicha Entidad Federativa establece el proceder de la autoridad vial.

## **DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**Artículo 132.- Las autoridades de tránsito y transporte, estatales y municipales, llevarán a cabo todas las acciones necesarias para abatir el índice de accidentes que ocurran en las vías públicas de la Entidad, para lo cual darán a conocer a conductores y peatones las normas de seguridad pertinentes.**

**Artículo 133.- Se entiende por accidente de tránsito, el evento ocurrido en la vía pública, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daños materiales, afectaciones a la salud o la muerte de personas.**

**Artículo 134.- Los accidentes de tránsito se clasifican en:**

**I. Atropellamiento de peatón**

**II. Choque:**

**III. Salida del camino:**

**IV. Volcadura;**

**V. Incendio; y**

**VI. Caída de pasajero**

**Artículo 137.- El conductor de cualquier vehículo implicado en un accidente que ocasione lesiones o muerte, debe de inmediato detenerse en el lugar del accidente o tan cerca como sea posible y permanecer en dicho sitio hasta que tome conocimiento.**

**Artículo 144.- Se establece como un requisito indispensable que en todos los accidentes ocurridos en las vías de competencia estatal se elabore el parte de accidente, el cual en ninguna forma podrá ser utilizado como peritaje.**

**Artículo 145.- El parte de accidente deberá ser elaborado en el lugar del siniestro por la autoridad de tránsito que tomó conocimiento del hecho en las formas oficiales que para el efecto se establezcan, el cual deberá contener el número que le corresponda, el nombre completo y firma del oficial. De dicho documento se entregará una copia al interesado, si está en condiciones de recibirla.**

**Artículo 172.- Se impedirá la circulación de un vehículo y junto con su conductor serán puestos a disposición del Ministerio Público en caso de flagrante delito, cometido con motivo del tránsito de vehículos. Si el**

**conductor es menor de edad, se deberá dar aviso inmediato a sus padres, tutores o a quienes tengan su representación legal<sup>76</sup>.**

Como se puede observar, antes que nada, existe la prevención que maneja la autoridad de tránsito mediante sus diferentes departamentos, para poder instruir a la población de los conocimientos necesarios para tener una educación vial adecuada y por ende, evita accidentes automovilísticos. Para ello, en el artículo 134 se establecen los diferentes tipos de accidentes en vialidades, resaltando la fracción primera, ya que menciona el atropellamiento de personas. También, en el artículo 137, establece que, en un accidente donde el conductor del vehículo provoque lesiones o la muerte de cualquier persona incluido un peatón, quedara detenido en el lugar para que sea procesado conforme a derecho penal por el delito que haya cometido.

En el ámbito penal, el Código en su apartado de homicidio y lesiones establece las definiciones de dichos delitos con mucho parecido al de nuestra Entidad, y en cuestión de lesiones u homicidio causados por accidentes de tránsito, solo hace mención sobre cuando son causadas en el interior del automóvil y dichos delitos son atenuados o agravados cuando el conductor se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga o enervante, también haciendo mención de atenuante cuando el sujeto pasivo sea familiar del activo, o tenga parentesco hasta el cuarto grado con este.

## **HOMICIDIO Y LESIONES CULPOSOS**

---

<sup>76</sup><http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/GUANAJUATO/Reglamentos/GTOREG06.pdf>

**Artículo 154.- El homicidio culposo cometido por quien conduzca un vehículo que esté prestando servicio público o remunerado de transporte de personas o cosas, se sancionará de tres a ocho años de prisión y de veinticinco a cien días multa y suspensión para conducir vehículos de motor por igual término.**

**Si solamente resultaren lesiones, a la pena de prisión fijada por el tribunal conforme al artículo 14, se agregará hasta una quinta parte, además de veinticinco a setenta y cinco días multa y suspensión para conducir vehículos de motor por igual término.**

**Cuando el activo hubiese obrado bajo el influjo de bebidas embriagantes, estupefacientes o sustancias psicotrópicas la pena se aumentará en un tercio.**

**Artículo. 155. El homicidio y las lesiones culposos no serán punibles, cuando el sujeto pasivo sea cónyuge, concubinario o concubina, ascendiente o descendiente consanguíneo en línea recta, hermano o pariente por afinidad hasta el segundo grado, adoptante o adoptado del activo. Cuando el pasivo sea pariente colateral hasta el cuarto grado, o este unido en estrecha amistad con el activo, solo se perseguirá por querrela.**

**El homicidio y lesiones culposos serán punibles cuando el activo hubiese obrado bajo el influjo de bebidas alcohólicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o abandone injustificadamente a la víctima<sup>77</sup>.**

---

<sup>77</sup><http://info4.juridicas.unam.mx/adprojus/leg/12/450/>

En este capítulo menciona los delitos culposos como ya lo explique, sin embargo, no establece ninguna reglamentación sobre el atropellamiento y sus consecuencias que, podrían ser lesiones u homicidio.

#### **4.1. SISTEMAS JURÍDICOS DE OTROS PAÍSES**

Se analizara el sistema jurídico de otros países para tener un concepto más amplio en el ámbito de tránsito terrestre y el problema en el que podría caer en caso de algún atropellamiento, si es que, estos marcos jurídicos así lo establecen.

##### **A) ARGENTINA**

Iniciare citando el ordenamiento jurídico de Argentina, pues menciona algunos aspectos importantes en materia de tránsito y penal, analizare primero el ordenamiento de tránsito.

**Artículo 64. Presunciones. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.<sup>78</sup>**

---

<sup>78</sup>[www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV\\_Curso\\_24\\_NormasYSeniales.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV_Curso_24_NormasYSeniales.pdf)

De manera general, habla de los accidentes de tránsito y lo importante es que, no solamente el conductor del vehículo que se encuentre inmerso en un accidente de tránsito es el culpable, aquí existe la posibilidad de sancionar al peatón en caso de que él haya actuado de manera intransigente, provocando así los daños.

**Artículo 65. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:**

**a) detenerse inmediatamente;**

**b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;**

**c) denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;**

**d) comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.**

**Artículo 66. INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA. Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:**

**a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que**

**compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del artículo 68, párrafo 4;**

**b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;**

**c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnica administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.<sup>79</sup>**

Es un breve ejemplo en el accidente de tránsito, es importante remarcar la investigación que realiza el país para poder determinar las causas del accidente y proceder conforme a derecho y deslindar responsabilidades.

En materia penal en lo que respecta a homicidio en el Código Penal de Argentina nos establece lo siguiente:

**ARTICULO 79. - Se aplicará reclusión o prisión de ocho a veinticinco años, al que matare a otro siempre que en este código no se estableciere otra pena.**

---

<sup>79</sup>[www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV\\_Curso\\_24\\_NormasYSeniales.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV_Curso_24_NormasYSeniales.pdf)

**ARTICULO 84. - Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte.**

**El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.<sup>80</sup>**

En el artículo 79 de este ordenamiento jurídico, únicamente nos menciona la definición de homicidio como tal, asemejándose al de nuestro país, pues el homicidio es privar de la vida a otra persona; en lo que respecta a los artículos siguientes de homicidio, únicamente expresan la penalidad y circunstancias por las cuales se provocó el homicidio, pero es hasta el artículo 84 en su segundo párrafo donde especifica que, cuando se causare muerte a una persona por negligencia, impericia al conducir el vehículo, imponiendo una pena de hasta dos años. Sin embargo, no se manifiesta de manera particular el atropellamiento causado de manera dolosa o en su defecto, cuando la culpa la haya tenido el peatón.

En lo que respecta al delito de lesiones encontramos la definición en el artículo 89 del mismo ordenamiento.

**ARTICULO 89. - Se impondrá prisión de un mes a un año, al que causare a otro, en el cuerpo o en la salud, un daño que no esté previsto en otra disposición de este código.**

---

<sup>80</sup>[http://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_Penal\\_de\\_la\\_Republica\\_Argentina.pdf](http://www.oas.org/dil/esp/Codigo_Penal_de_la_Republica_Argentina.pdf)

**ARTICULO 94. - Se impondrá prisión de un mes a tres años o multa de mil a quince mil pesos e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.<sup>81</sup>**

En los artículos que le preceden al 84, únicamente se habla sobre la gravedad de las lesiones y como consecuencia su penalidad, pero es hasta el artículo 94 cuando nos habla sobre lesiones causadas por negligencia o imprudencia, pero nunca se especifican las lesiones causadas por algún vehículo automotor. De manera general, podemos mencionar que hace falta legislar en materia penal en cuanto a lesiones u homicidio por atropellamiento en este país, pues únicamente lo contempla la legislación de tránsito de dicha nación.

## **B) JAPÓN**

En Japón existen reglas que regulan la conducta y proceder de los peatones en vialidades donde el flujo vehicular es bastante Considerable.

Todos los miembros de la familia deberán aprender las reglas de tráfico y tener cuidado para que no se produzca ningún accidente de tránsito.

En la prefectura de Aichi se producen muchos accidentes de tráfico. Hay muchos casos en los que las personas de nacionalidad extranjera son víctimas o responsables de accidentes de tráfico, y estos, suceden porque, por lo regular, se desconocen dichas reglas, pues en la mayoría de los casos no conocemos nuestra propia norma, por consiguiente menos una norma extranjera.

---

<sup>81</sup>[http://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_Penal\\_de\\_la\\_Republica\\_Argentina.pdf](http://www.oas.org/dil/esp/Codigo_Penal_de_la_Republica_Argentina.pdf)

La dirección de la marcha de los peatones es por la derecha, y la de las bicicletas y vehículos es por la izquierda. Al igual que en México, los peatones tienen preferencia sobre los vehículos.

## **REGLAS BÁSICAS PARA LOS PEATONES**

- Cuando haya aceras, los peatones deberán caminar siempre sobre estas.**
- Cuando no haya aceras, los peatones deberán caminar por la derecha de la carretera.**
- Cuando cruce una carretera en una intersección, obedezca siempre los semáforos (semáforos para peatones) y cuando no haya semáforos utilizar los pasos de cebra (cruces peatonales).**
- Cuando haya un puente peatonal para cruzar la carretera o un paso subterráneo utilícelo para ese fin.**
- Cuando se cruce la carretera mirar siempre a ambos lados de la carretera para comprobar si viene algún coche y ver si los coches han parado y después de haberlo comprobado cruzar.**
- Aunque pase la carretera por los pasos de cebra y con el semáforo en verde tener cuidado con los vehículos que giren a la izquierda y derecha.**
- Nunca cruzar la carretera de repente o de manera apresurada.**
- No jugar nunca en la carretera.**
- En carreteras con pobre visibilidad primero deberá pararse para comprobar que no viene ningún coche ni por la izquierda ni por la derecha, y una vez comprobado que no vienen coches podrá cruzar la carretera.**

**-Antes de cruzar los pasos a nivel de trenes y demás primero hay que pararse sin falta, y una vez comprobado que es seguro cruzar podrá cruzar la carretera.**

**-Por la noche le recomendamos que llevar ropa con reflectores y ropa de colores claros.<sup>82</sup>**

Como podemos observar, las reglas en materia de tránsito y el proceder de los peatones en Japón es muy similar a las de México, la protección de las persona en su integridad física y mental es lo más importante. En nuestro reglamento de tránsito se contempla como peatón al ciclista, en Japón tampoco es la excepción y esta son sus normas.

## **REGLAS BÁSICAS PARA CICLISTAS**

**1-Las bicicletas, en principio, deben circular por las carreteras, a veces y sólo como excepción se utilizan las aceras.**

**Se podrán utilizar las aceras en los siguientes casos:**

**-Cuando haya una señal especial para las bicicletas y para los peatones (Señal que aparece unos peatones y una bicicleta).**

**-Cuando las bicicletas sean utilizadas por niños y niños pequeños, por personas mayores de 70 años y por personas con discapacidades físicas.**

**-Cuando por circunstancias de fuerza mayor (obras en la carretera o coches aparcados indebidamente, etc.) las bicicletas no puedan pasar por la carretera.**

**2-Las bicicletas deberán circular por el lado izquierdo de la carretera.**

---

<sup>82</sup><http://www.pref.aichi.jp/global/sp/living/traffic/>

**3-Las bicicletas pueden utilizar las aceras cuando hay una indicación especial que permite la circulación de bicicletas y peatones (señal de tráfico) pero en este caso las bicicletas deben circular por el lado contiguo al de la carretera a velocidad moderada.**

**4-En la acera los peatones tienen preferencia.**

**5-Está prohibido circular en bicicleta bajo los efectos del alcohol.**

**6-Está prohibido circular dos personas en una misma bicicleta.**

**7-Está prohibido circular dos bicicletas a la vez y conjuntamente en paralelo.**

**9-Por la noche es necesario siempre utilizar la luz.**

**10-En los cruces e intersecciones deberemos siempre respetar los semáforos, pararnos momentáneamente para comprobar y después podremos circular con seguridad.**

**11-No se puede circular en bicicleta haciendo uso del teléfono móvil.**

**12-No se puede circular en bicicleta teniendo el paraguas abierto. Cuando se circule en bicicleta y esté lloviendo utilizaremos ropa para la lluvia.**

**13-A la hora de llevar montado en una bicicleta a un niño se le deberá proteger a este mediante la utilización de un casco, siendo esta responsabilidad de los tutores del niño<sup>83</sup>.**

Como podemos observar, el ciclista en Japón tiene más obligaciones y responsabilidades en las vialidades que, en nuestro país, pues se toman medidas de seguridad que protegen la integridad de los peatones, como tal y evitan algún accidente de atropellamiento.

---

<sup>83</sup><http://www.pref.aichi.jp/global/sp/living/traffic/>

Si se provoca un accidente de tráfico, aparte de indemnizar civilmente a la víctima es posible que se realice una sanción administrativa (por ejemplo, se retira la licencia de conducir temporal o definitiva), y se le impondrá una sanción económica. Un accidente de tráfico tiene efectos indeseables no sólo para consigo mismo, sino también para con su familia y sus amigos, por esta razón se debe conducir con los cinco sentidos y con propiedad para no vernos involucrados en un accidente.

### **1. Lesiones y Heridas (Número 119)**

En caso de haber heridos, se avisará al 119. El 119 se puede usar en todo Japón las 24 horas del día, es un servicio telefónico gratuito.

-Sólo es necesario marcar el 119, en caso de llamar desde un teléfono público, deberá pulsar con firmeza el botón rojo para casos de urgencia.

-hay que mencionar claramente que está herido, informar sobre el lugar y decir el nombre.

"Kega o shimashita" (Se ha herido). "Bashowa (nombre del lugar) desu" (El lugar se llama ). "Watashiwa (su nombre) desu" (Me llamo).

### **2. Accidente de Tránsito (110)**

En caso de haber un accidente, se avisará al 110, se puede usar en todo Japón las 24 horas del día, es un servicio telefónico gratuito.

-Sólo es necesario marcar el 110.

-Se informará lo más claramente posible de cuándo, dónde ha ocurrido y del tipo de accidente, además hay que mencionar el nombre en japonés.

“ (Hora) ji, (Lugar) de kotsuujikogaarimashita” (Ha habido un accidente de tráfico a las en ).“Watashiwa (su nombre) desu” (Me llamo). “Renrakusakiwa (No. teléfono ó móvil) desu” (Mi número de teléfono es el).

De manera general, en el caso de un accidente, la forma de proceder es muy similar al de nuestro país, pues existen números de emergencia, los cuales podemos usar, con el fin de acelerar el arribo del cuerpo de paramédicos y autoridades para darle solución rápida al accidente.

## **CAPÍTULO QUINTO**

### **ESTABLECER EN EL ARTICULO 245 DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE MÉXICO EL NO EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL EN CONTRA DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULO AUTOMOTOR CUANDO EN UN HECHO DE TRANSITO SE ACREDITE QUE EL PEATÓN ES RESPONSABLE AL ACTUAR SIN LA DEBIDA PRECAUCIÓN**

Esta es la opción que propongo, agregar en nuestra legislación penal, pues como se expuso en los capítulos anteriores, no existe en nuestro país una legislación penal en las diferentes Entidades Federativas que considere al peatón en caso de que, éste sea el culpable de provocar el accidente de atropellamiento y como consecuencia lesiones o la muerte en su propia persona.

Cuando el ser humano se decide a vivir en sociedad y deja de ser nómada, se ve en la necesidad de establecer reglas que conlleven a una buena convivencia social, sin embargo, siempre ha existido el hecho que causa un menoscabo en la integridad física, patrimonial o psicológica en alguna persona, llamado: delito; el cual también ha ido sufriendo modificaciones, pues, se tienen que adaptar a las necesidades de la sociedad para ser eficaz y surtan el efecto que se requiere;

Durante la historia del mundo y de nuestro país, existen actos que laceran la integridad tanto, física y patrimonial como psicológica de las personas, constituyendo un delito, y que, muchas de estas conductas son causadas por negligencia o por intención, existiendo el dolo en esta última, el cual, es sancionado con penas pecuniaria o privación de la libertad, cuando el delito sea grave; para ello, el Código Penal en su artículo 9, menciona cuales son los delitos graves y, en caso de que la conducta encuadre en alguno de ellos, se persigue por oficio y el autor de dicho acto

pierde la oportunidad de otorgar una medida cautelar para salir en libertad y poder llevar el juicio sin permanecer en prisión.

El delito como tal, es la conducta típica, antijurídica, culpable y punible, tal como lo establece el artículo 6 del Código Penal para el Estado de México. Estos son los elementos que debe contener un acto, una omisión o una conducta, para que pueda ser catalogado como delito y ser sancionado por el órgano jurisdiccional encargado de ello y estos pueden ser considerados por el tipo de conducta, así lo establece el artículo 7 del mismo ordenamiento legal.

Una conducta típica es aquel acto o hecho que se encuentra considerado y sancionado dentro de la ley penal, denominado: encuadramiento del tipo penal, cuando el acto realizado sea idéntico a la descripción que hace la ley sobre éste, por ejemplo: **“el que prive de la vida a otra persona”**, constituye el delito de homicidio, por el simple hecho de que le arrebatase la vida a otra persona, no importa el motivo, sea de manera dolosa o por negligencia, ni importan los medios, armas, o herramientas que utilizadas, simplemente arrebatarse el derecho de vivir a otra persona y, eso, es un delito sancionado por el Órgano Jurisdiccional.

Una conducta antijurídica, es la conducta que va en contra de lo que establece la ley penal y puede ser efectuada por acción u omisión.

La culpabilidad es un concepto más complejo, pues, para poder justificarse se requiere que exista la certeza o seguridad, que dicha persona cometió el acto delictivo y para ello, se hacen valer de testigos, documentos, videos, fotografías u otros medios de prueba, sin embargo, en muchas ocasiones, se da por hecho que una persona cometió algún delito y se asegura que existen todos los elementos para responsabilizarlo y sucede que, en realidad la responsabilidad o la culpa fue de otra persona.

La punibilidad es castigado por el acto o conducta realizada, y se sujetara a una sanción por el hecho de encontrarse contemplada en la legislación; también se castiga de manera pecuniaria o compurgando una pena privativa de libertad y en algún centro de readaptación social.

Posiblemente suene grotesco sancionar al peatón, cuando éste, sea víctima de atropellamiento, cuando él mismo ha resultado lesionado, o eximir de responsabilidad al conductor cuando el peatón pierda la vida, sin embargo es una injusticia que una persona pague por los errores de otra, me refiero a que, si el conductor de un vehículo circula por una vialidad respetando el límite de velocidad y de manera repentina, una persona cruza la vialidad invadiendo el arroyo vehicular haciendo imposible que el conductor del vehículo pueda frenar o bien realizar una maniobra para esquivar al peatón e irremediamente le producirá una lesión o la muerte, razón por la cual evidentemente no resultara responsabilidad para el conductor pues se trata de un hecho fortuito e inevitable, no imputable a éste.

### **5.1. EXPOSICIÓN DE CASOS PRÁCTICOS DONDE EL CONDUCTOR RESULTA RESPONSABLE POR EL ATROPELLAMIENTO, AUN DEMOSTRANDO LA CULPABILIDAD DEL PEATÓN**

Existen demasiados casos de atropellamiento, no solo en el Estado de México, sino en todo el mundo, por ello, la importancia de legislar sobre la materia, pues, no es un caso aislado donde el peatón resulta ser culpable de su atropellamiento y el conductor de la unidad es responsabilizado y sujeto a reparar el daño o en su defecto de indemnizar en el caso de muerte del peatón. Veamos tres casos prácticos y verídicos que sucedieron en nuestra Entidad, donde el conductor carece de culpabilidad.

### **5.1.1. MUERE ADOLESCENTE ARROLLADO POR UNA PIPA DE GAS**

**El conductor fue detenido**



**YARA SILVA**

**14 de septiembre 2012**

**10:22**

**Jonathan tenía 14 años y era ciclista. El adolescente murió bajo los neumáticos de un camión pipa.**

**Los puestos de un tianguis instalado en la colonia Santiago Ahuizotla quitaron espacio al joven arrollado. Y es que en la calzada La Naranja, las estructuras metálicas reducen la avenida de doble sentido a un carril, por donde automóviles, camiones, peatones y ciclistas deben circular. Ahí, en los límites del municipio de Naucalpan y la delegación Azcapotzalco, los clientes del mercado La Naranja esquivan los vehículos para evita ser atropellados.**

**Así lo hacía Jonathan, el hijo de una vendedora del mercado que fue alcanzado por un camión de la empresa Gas Uribe. El accidente ocurrió a las 11:00 de la mañana cuando tianguistas ya estaban instalados a las orillas de la calzada La Naranja.**

**A bordo de una bicicleta, Jonathan conducía a un costado de los puestos del mercado. Al llegar al cruce con la calle Emilio Carranza el ciclista perdió el equilibrio. Fue el rozón de la pipa de gas, matrícula KS-19017, lo que hizo que Jonathan continuara su camino. Tras el empujón, el ciclista cayó en el espacio que hay entre los neumáticos delanteros y traseros.**

**José "N", conductor de la pipa, no se percató de que el adolescente yacía debajo del vehículo. Sin saberlo, el chofer aceleró. La llanta trasera del lado derecho atrapó la cabeza y parte del tórax del ciclista.**

**El responsable descendió del vehículo y fue retenido por los comerciantes hasta que policías lo trasladaron al Ministerio Público.**

**El cadáver fue identificado por los familiares que vendían en el tianguis de La Naranja<sup>84</sup>.**

En esta noticia podemos remarcar que el menor circulaba por una vialidad cuando fue atropellado por negligencia propia, sin que el conductor pudiera prevenir el atropellamiento y la privación de la vida del menor; sin embargo, es importante mencionar lo siguiente:

- 1.- El menor circulaba al costado de la pipa.
- 2.- La vialidad estaba reducida por los comerciantes que laboran en ese lugar.
- 3.- El conductor nunca se percató del menor, pues su visión se encontraba ocupada en la parte delantera de la pipa para poder esquivar los puestos que se encontraban obstaculizando el paso, y el ciclista se encontraba en un punto ciego para él operador.

Podemos concluir esta noticia, mencionado que el culpable de la muerte del menor, fue él mismo, pues si ya sabía que la vialidad estaba reducida, y en ese momento circulaba un vehículo con dimensiones grandes, la imprudencia de circular con bicicleta de manera paralela a la pipa y la pérdida del equilibrio de su transporte, hizo que cayera en medio de las llantas de la pipa que se encontraba en marcha, provocando su muerte; ahora, el conductor fue retenido por los mismos comerciantes que obstaculizan la vialidad y esperan a que las autoridades lo remitan al Ministerio Público.

---

<sup>84</sup><http://www.eluniversaledomex.mx/naucalpan/muere-adolescente-arrollado-por-una-pipa-de-gas.html>

Es injusto por el hecho que el conductor de la pipa solamente realizaba su trabajo de llevar el servicio de gas a un cliente o simplemente, circulaba por una vialidad obstruida y nunca se imaginó que alguna persona se encontraba al costado de su transporte, provocando así el atropellamiento y la muerte de un peatón; por este simple hecho se convierte en delincuente pues, cometió un delito llamado: homicidio, no importa no haber tenido la intención de hacerlo, simplemente privo de la vida a un peatón menor de edad.

Últimamente, los noticieros de televisión hacen referencia a que los conductores serán sancionados si se les sorprende conduciendo el automóvil y a su vez haciendo alguna actividad con el celular, pues en realidad este avance tecnológico es un gran distractor cuando uno se encuentra conduciendo, pero no únicamente el conductor es responsable, en muchas ocasiones se ve al peatón caminar por las calles y a su vez realizando alguna actividad con su celular, provocando que pierda la atención sobre su caminar, o sea víctima de los ladrones; en la siguiente noticia veremos algo parecido.

### **5.1.2. POR CONTESTAR SU CELULAR, HOMBRE MUERE ATROPELLADO**

Delfino, quien intentaba cruzar una calle, se distrajo al contestar su celular y fue embestido por una combi en la colonia Muzquiz; murió en el lugar



**KARENIA PIÑA**

**22 de noviembre 2012**

**10:16**

**Una llamada al celular distrajo los pasos de Delfino "N", quien perdió su vida entre las llantas de un transporte público luego de ser embestido en calles de la colonia Muzquiz, en el municipio de Ecatepec.**

**Alrededor de las 8:00 horas de ayer, el hombre de 56 años intentaba atravesar la calle Valle de Guadiana, casi esquina con Avenida Central, cuando su camino fue frenado por una combi de pasajeros que salía de la base del metro Muzquiz.**

**Testigos de los hechos aseguraron que mientras cruzaba la calle el hombre contestó una llamada en su celular, lo que provocó que Delfino se despistara en su andar.**

**En el momento que el peatón se distrajo, una combi de la ruta 54, placas 764595J, salió a toda velocidad de la base y al dar la vuelta para tomar la calle Valle de Guadiana se encontró con Delfino.**

**El chofer del transporte público ya nada pudo hacer para evitar embestir al hombre y pasó por encima de su cuerpo.**

**Tras el accidente, el conductor responsable bajó de su unidad y al ver al hombre entre las llantas prefirió correr hasta perderse entre las calles de la colonia.**

**Paramédicos de Protección Civil del municipio de Ecatepec llegaron para auxiliar a la víctima, pero ya nada pudieron hacer, pues ya no presentaba signos vitales.**

**Autoridades mexiquenses continuarán con las investigaciones hasta dar con el paradero del conductor responsable del homicidio.**

**Peritos judiciales realizaron el levantamiento del cadáver y lo trasladaron al anfiteatro del Centro de Justicia, donde se tomó conocimiento del deceso<sup>85</sup>.**

El distractor del celular en este caso hizo que Delfino perdiera la vida, pues en una calle donde la unidad de transporte público da vuelta, no existe una visibilidad adecuada y el peatón por contestar su celular, perdió la noción del espacio, siendo vulnerable para que, en la vuelta de una esquina fuera atropellado y perdiera la vida.

No es justificar al conductor de la unidad de transporte público, pero como ya lo mencione anteriormente, la ideología de los choferes en su mayoría es matar al atropellado, porque es más económico pagar los servicios funerarios de una persona que pagar indemnización de por vida al atropellado que perdió algún miembro de su cuerpo y es incapaz de realizar sus funciones cotidianas; en el caso del conductor de la unidad de servicio público salió huyendo para no ser detenido y ser procesado por el delito de homicidio; en realidad es triste ver este tipo de casos, pues testigos en el lugar se percataron que el señor Delfino fue quien tuvo la negligencia de caminar por la vialidad sin tomar las medidas necesarias para el cruce en su andar y este tipo de pruebas testimoniales son de suma importancia para que el conductor del transporte de servicio público sea exonerado de la responsabilidad de atropellamiento y homicidio, pero desgraciadamente en nuestra legislación no existe excluyente de responsabilidad en este tipo de eventos, porque, aunque haya sino un homicidio culposo y provocado por la parte afectada, la ley tipifica como delito y se sanciona; es por ello que muchos conductores de vehículos toman la determinación de salir huyendo del lugar del atropellamiento, sin saber, si la víctima vive o muere, únicamente se desligan de su responsabilidad, convirtiéndose en prófugos de la justicia, denotando que a nuestra ley le hacen falta reformas que beneficien a los conductores en casos específicos como el que acabamos de analizar.

La siguiente noticia nos demuestra que no solamente el conductor de un vehículo o la negligencia de un peatón son los causantes del desenlace fatal, de lesiones u homicidio por atropellamiento, sino que existen factores externos ajenos a ellos como partes, que inducen a realizar alguna conducta que es nociva para su integridad corporal.

---

<sup>85</sup><http://www.eluniversaledomex.mx/ecatepec/por-contestar-su-celular-hombre-muere-atropellado.html>

### **5.1.3. SECUESTRAN VIALIDADES AMBULANTES EN NAUCALPAN**



El caminar se vuelve difícil, se tiene que esquivar tanto a vendedores como a sus puestos, incluso, algunas personas prefieren bajarse y caminar por la calle con el riesgo de ser atropellados.

**ANTONIO MIRANDA**

**31 de agosto 2010**

**09:00**

**Ellos tienen a la banqueta secuestrada, sus clientes estorban el tránsito de las cientos de personas que pasan a diario por este lugar; trabajan en las avenidas 16 de septiembre y José María Morelos en Naucalpan.**

**Son los vendedores ambulantes quienes todos los días llegan al lugar que tienen asignado para ofrecer sus diferentes productos: ropa, zapatos, artículos personales, entre otras cosas.**

**En recorrido que hizo EL UNIVERSAL Edomex se observó que son más de 40 vendedores quienes tienen su lugar ya apartado, para que sólo lleguen y pongan su mercancía a la vista de los potenciales compradores.**

**El caminar se vuelve difícil, se tiene que esquivar tanto a ambulantes como a sus puestos, incluso, algunas personas prefieren bajarse y caminar por la calle con el riesgo de ser atropellados.**

**Ante esto, Gabriela Cruz, una de las afectadas, comentó: “Al caminar por las banquetas de estas avenidas se vuelve difícil, ya que los vendedores pusieron su puesto sin la menor conciencia de que este sitio era para el paso de las personas”.**

**Resaltó que se tienen que bajar de las banquetas y “caminar por la calle arriesgando nuestras vidas a ser atropellados, pero a todos los que están aquí no les importa”.**

**Por su parte, Antonia Muñoz, otra vecina, resaltó que “la inseguridad se ha incrementado por estos puestos, ya no puedes caminar tranquilamente, las mismas personas te hacen a un lado y sin mayor educación.**

**“Yo que soy una persona mayor, no me dan el paso y tengo que bajarme, pero tengo el riesgo de sufrir un accidente”, apuntó.**

**Los afectados aseguran no haber comprado nunca en estos puestos, y piden a las autoridades de Naucalpan que hagan algo con esta situación, ya que es molesto y vergonzoso que las calles de esta municipalidad estén secuestradas por vendedores ambulantes.**

**Cabe señalar que autoridades municipales indicaron que todas las personas que tienen sus puestos en estas avenidas, la administración anterior dio su respectivo permiso y en este momento se encuentran amparados para que no sean removidos<sup>86</sup>.**

Este ejemplo demuestra que la autoridad también tiene gran culpa que se generen accidentes, pues en realidad no dan solución a los comercios ambulantes para reubicarlos a un lugar designado para su actividad comercial, pues los actos que realizan las autoridades son extremas en muchas de las ocasiones; en realidad llegan a ser muy blandos en cuestión de reubicarlos o les quitan su fuente de trabajo de manera drástica; también es importante conocer que, cuando se realiza algún tipo de entrevista alguna a autoridad de vialidad sobre este tipo de actos de ambulante, ellos mencionan que no pueden hacer nada al respecto pues los comerciantes en muchas de las ocasiones se muestran necios y agresivos cuando se les pide desalojar las aceras pues son para el uso y paso peatonal, así lo estipula el reglamento de tránsito; pero dicha autoridad vial carece de facultades para sancionar a dichas personas que obstruyen la vialidad incitando así que, conductores y peatones sean víctimas de lesiones u homicidio por atropellamiento y en realidad a quien se debería sancionar sería a los comerciantes ambulantes, pues ellos fueron quienes indujeron de manera negligente se consumara un delito.

---

<sup>86</sup><http://www.eluniversaledomex.mx/naucalpan/secuestran-vialidades-ambulantes-en-naucalpan.html>

Pienso que las autoridades no realizan absolutamente nada para solucionar este tipo de actividades nocivas, pues es increíble que las mismas autoridades administrativas brinden permisos al comercio ambulante y asignen lugares para ventas en pasos peatonales, sabiendo que el comercio informal no está permitido. En muchas vialidades se logra ver que dichos comercios han sido fijados al suelo; también en puentes peatonales se puede observar el comercio informal, obstruyendo el paso y en muchas de las ocasiones sirve para que los ladrones realicen sus actividades de delincuencia, orillando al peatón a no utilizar los puentes y a exponer su vida cruzando vialidades rápidas y de alto flujo vehicular.

En el último párrafo de la noticia anterior menciona que los permisos que les brindo la administración, les ha permitido ampararse en caso que se les quisiera quitar o reubicar; es absurdo pues si el comercio informal está prohibido por la ley, como es posible que la misma ley ampare al mismo tiempo dichos actos. Esto denota que nuestra cultura y educación vial como ciudadanos es nefasta y que no existe absolutamente nada, ni nadie que, al momento, dé solución a dichos actos atroces que hacen que seamos criticados en nuestra sociedad y que sirvamos de crítica para otras naciones.

## **5.2. EXPOSICIÓN DE OPINIÓN DE TRATADISTAS QUE MANIFIESTEN LA NECESIDAD DE LEGISLAR AL RESPECTO**

En realidad, el fenómeno del atropellamiento se ha analizado desde hace tiempo, por ello, se han llevado una serie de investigaciones y estudios de los problemas más comunes, sobre lesiones y muerte por atropellamiento, este tipo de investigaciones se ha trabajado, tratando de considerar este tipo de eventos, creando una cultura de prevención, para ello, la ciencia ha innovado en la rama automotriz la creación de modelos de vehículos estructuralmente elaborados, con el fin que si existiera un atropellamiento, el peatón salga lo menos perjudicado, la autoridad como tal, ha procurado puentes peatonales y señalización de pasos peatonales en vialidades de alto flujo vehicular; la legislación, al menos en materia de tránsito estipula como se debe actuar un conductor y un peatón en la convivencia diaria en las vialidades, para esto, se han tenido que realizar estudios como el siguiente:

**Autor:**Dra. Martha Cecilia Hajar Medina

**Profesión:**Egresada de la Universidad de Guadalajara, tiene la Maestría en Salud Pública por la Escuela de Salud Pública de México y el Doctorado en Ciencias en Salud Pública por el Instituto Nacional de Salud Pública.

**Cargo:** Es miembro de la Academia Nacional de Medicina, tiene el nivel 3 del Sistema Nacional de Investigadores y actualmente ocupa la Secretaría Ejecutiva del Secretariado Técnico del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes.

**Artículo:**Instituto Nacional de Salud Pública: "Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento".

**Domicilio laboral:**Av. Universidad 655, Edificio de Gobierno, Planta Baja, Col. Santa María Ahuacatitlán, Cuernavaca, Morelos, MX, 62508, (52 73) 17-5745.

**Correo:**spm@insp3.insp.mx

**En México las lesiones provocadas por accidentes de tráfico ocupan el tercer sitio dentro de las diez principales causas de muerte, lugar que se ha mantenido en el periodo comprendido entre 1989 y 1996. Representan 95% de las muertes que ocurren debido a accidentes de transporte y son, además, la primer causa de muerte en las edades de entre 1 y 64 años.<sup>1</sup> En el país, el total de muertes por esta causa, registradas durante 1996, fue de 13 543, lo que significa que durante ese año murieron 37 personas diariamente como consecuencia de lesiones provocadas por este tipo de accidentes; en el ámbito mundial, 77% de dichas muertes ocurren en zonas urbanas. En el ámbito urbano existe una mezcla de usuarios expuestos a sufrir un accidente de tráfico: los conductores de vehículos de motor, los motociclistas, los ciclistas y los peatones.**

**En este último caso, queda claro el papel del peatón como el usuario más vulnerable al encontrarse, ante un evento accidental, totalmente desprotegido ante la energía generada por el vehículo contra el cual se impacta. En la ciudad de México, Distrito Federal, las muertes por atropellamiento son la principal causa dentro del capítulo de accidentes de tráfico. Son, además, una de las principales causas de incapacidad, y la población más afectada se encuentra en edad productiva, pues la media de edad es de 45 años para hombres y 51 para mujeres.**

A unos metros de la caseta de cobro de la autopista México-Toluca la vialidad es controlada por la Policía Federal de Caminos. En ambos puntos se observó que no existen barreras entre el tráfico vehicular y los peatones que obliguen a éstos a utilizar la única medida disponible para su seguridad, los puentes peatonales. **Discusión** El presente estudio se enmarca dentro del tema de salud urbana, pues en el ámbito mundial la relación entre calidad de vida y desarrollo urbano es un tema de actualidad e interés general, entre otras razones, porque las modificaciones sociales y ambientales que el crecimiento de las grandes ciudades genera tienen consecuencias directas en los niveles de salud de las poblaciones destacando, como en el presente caso, los daños a la salud provocados por los atropellamientos. El análisis realizado presenta las limitaciones siguientes: por un lado, sólo incluye el componente de la mortalidad por atropellamientos, y deja fuera el otro componente también muy importante y que es el atropellamiento en el que no fallecen las personas afectadas pero que tienen serias repercusiones en la demanda y en la utilización de los servicios de salud; por el otro lado, la fuente utilizada sólo permitió conocer dónde está ocurriendo un porcentaje menor a 50% de estas defunciones, e impidió conocer la variable lugar de ocurrencia del accidente, que en el caso de los accidentes de tráfico, en general, y de los atropellamientos, en particular, es de fundamental importancia.

A pesar de que el presente análisis se limitó a la generación de mapas y a ubicar en ellos los casos de defunción por atropellamiento, éste permitió combinar el método empleado con investigación cualitativa de las zonas con mayor concentración de casos a partir de los cuales se pudo realizar observación no participativa. Dicha combinación permitirá plantear nuevas preguntas de investigación en torno al análisis de las razones del no uso de las medidas de seguridad cuando éstas existen puentes peatonales, del comportamiento, tanto de conductores como de peatones, en los puntos críticos, etcétera. Asimismo, deja claro que en la medida que el nivel de desagregación de la información sea mayor se estará en posibilidades de detectar grupos blanco y los puntos críticos hacia los cuales dirigir los recursos existentes para la prevención y control de este problema de salud pública. Lo dicho es de fundamental importancia ya que, si bien el análisis de los factores de riesgo de atropellamiento se ha circunscrito principalmente a los planos biológico o individual, se reporta que los países que han experimentado los mayores descensos en la mortalidad por atropellamiento se han distinguido porque sus estrategias de prevención

**se basan en modificaciones del ambiente inseguro, más que en intentar mejorar las habilidades de los peatones para evitar ser atropellados<sup>87</sup>.**

### **5.3. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO SOBRE EL TEMA.**

La legislación penal en nuestra Entidad Federativa tiene una estructura muy completa en comparación con otros Estados, sin embargo, existen deficiencias que dan la pauta para poder hacer una crítica constructiva y determinar que existen lagunas en la ley que ponen en estado de indefensión, ya sea, a la víctima o al inculcado, en nuestro caso, existe discrepancia en el sentido de la determinación de la imputación del delito de lesiones u homicidio al conductor de un vehículo que haya causado daño a un peatón, pues, ya pudimos observar la existencia de manera particular del delito de lesiones u homicidio, pero no existe ese apartado que especifique la causa que provoco, en este caso, el atropellamiento y que, se considere como criterio para el no ejercicio de la acción penal en contra del conductor del vehículo, cuando se demuestre que dicho conductor tomo las medidas preventivas, al transitar en su vehículo, no así el peatón, quien imprudentemente invadió el arroyo vehicular y como consecuencia de ello resulto lesionado o muerto

En el citado Código Penal se establece en el artículo 6 que, cuando una conducta es típica, antijurídica, culpable y punible, se constituye como un delito, en este caso, si como conductor de vehículo automotor al causar lesiones u homicidio a una persona que circula por la cinta asfáltica, haya sido responsable o no, en ese momento se vuelve inculcado por el daño que se genero; nuestra legislación penal establece algunas facultades a la autoridad para determinar en ese momento, si considera que fue el peatón o el conductor quien actuó de manera negligente o indebidamente.

---

<sup>87</sup>[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0036-36342011000400006](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342011000400006)

En los artículos 60 y 61 del Código Penal para el Estado de México, se establece que, cuando los delitos por la conducción de vehículos sean culposos y provoquen lesiones, el delito se agravara cuando el conductor del vehículo particular o de servicio público se encuentre bajo el influjo del alcohol o enervantes, haciendo responsable al conductor de dichos actos, y esto, en realidad es justo pues el conductor por propia voluntad se puso en estado inconveniente, previendo entonces que sus sentidos no se encontrarían al 100%, por lo cual, de manera indirecta está induciendo la posibilidad de generar algún accidente, donde se vea involucrado otro vehículo o algún peatón, aunque no tenga la intención directa, provocando la consumación de un delito sea el lesiones o el homicidio.

Sin embargo, lo que en esta tesis se plantea es que, no se ejercite la acción penal en contra del conductor de un vehículo, cuando se causen lesiones u homicidio, y se demuestre con pruebas irrefutables (periciales), que el actuar del conductor fue el correcto no así el del peatón, sin embargo, para ello se toma en cuenta que el conductor debe encontrarse en óptimas condiciones de salud, no estar bajo el efecto de algún estupefaciente, alcohol u otra droga que merme la atención al momento de conducir un vehículo y que, en su transitar haya respetado tanto los límites de velocidad como los aspectos señalados por el reglamento de tránsito. Al respecto, el artículo 15 del Código Penal en vigor en el Estado de México establece en su primer párrafo:

**Artículo 15. Son causas que excluyen el delito y la responsabilidad penal.**

**I. La ausencia de conducta, cuando el hecho se realice sin la intervención de la voluntad del agente por una fuerza física exterior irresistible**

Con este argumento podemos sostener la importancia de la conducta del conductor del automóvil, pues, al circular por una vialidad, como es el caso de la segunda noticia líneas arriba mencionada, el conductor del vehículo de servicio público, circulaba correctamente y, al momento de girar en una calle, no pudo prever que un

peatón perdiera la atención en su entorno por contestar su teléfono móvil, provocando que el vehículo le embistiera y le provocara la muerte, esto sin causa alguna imputable al conductor del vehículo. En la noticia citada el conductor no se encontraba bajo influencia de alcohol o estupefacientes, manejaba con las medidas de precaución necesarias para circular, en ese momento el conductor no tiene la intención de causar daño alguno, sin embargo, la actuación repentina de una persona en calidad de peatón que cruza la vialidad de manera negligente, hace imposible que el conductor pueda evitar provocarle un menoscabo en la salud por su imprudencia; puesto que, el conductor no sabía ni podría imaginar que alguna persona aparecería invadiendo su carril y como consecuencia fuera atropellado el peatón.

En el artículo ya citado, la fracción III inciso D, señala:

**d) La acción o la omisión se realicen en cumplimiento de un deber jurídico o ejercicio de un derecho, siempre que exista la necesidad racional del medio empleado para cumplir el deber o ejercer el derecho, y que este último no se realice con el solo propósito de perjudicar a otro.<sup>88</sup>**

Como ejemplo claro de este inciso, podemos mencionar la noticia antes citada, de la pipa que atropello al ciclista, pues el conductor de la pipa de gas, ejercitaba su derecho de circular por vialidades públicas para cumplir con su trabajo de entrega de gas, sin embargo, por la negligencia de los comerciantes que invadieron parte de la vialidad y a su vez, la falta de precaución del ciclista al circular de manera paralela a la pipa, provocó que éste perdiera el equilibrio y cayera entre las llantas de la unidad. Aquí de nueva cuenta, el conductor del vehículo no tenía la intención de perjudicar a nadie, puesto que conducía de manera correcta y nunca se imaginó que alguien caería bajo las llantas del vehículo que manejaba.

En el citado artículo 15 último párrafo dice:

---

<sup>88</sup>Código Penal para el Estado de México. México, 2015 P 32

**Que el resultado típico se produzca por caso fortuito y el activo haya ejecutado un hecho lícito con todas las precauciones debidas.<sup>89</sup>**

Con esto podemos concluir con el artículo 15 del Código Penal para el Estado de México, donde se hace referencia sobre el delito, que es el resultado típico, que se haya generado sin la intención de consumir un perjuicio, donde el autor o automovilista ejecutaba un derecho, que era el de conducir un vehículo con las debidas precauciones que establece la ley de tránsito.

La autoridad en su momento debe hacer valer este artículo, para poder deslindar de la responsabilidad penal al conductor, sin embargo, dependemos de que en realidad el personal de Ministerio Público realmente considere hacer valer esta garantía que nos brinda nuestra legislación penal, en caso de no ser así, se tiene que hacer valer ante el Órgano Jurisdiccional o Juez de Control, pero ya en el trámite judicial como tal, en un juicio, donde el automovilista en su carácter de procesado, puede llevar el juicio gozando de su libertad al obtener una medida cautelar.

En realidad, no existe en el apartado de lesiones o de homicidio, la consideración que haga referencia a estos delitos consumados por atropellamiento, dejando a su libre albedrío de la autoridad determinar si el conductor de un vehículo es culpable o no al momento de recibirlo en calidad de detenido, para después ser consignado y alcanzar el carácter de imputado por lesiones u homicidio por atropellamiento.

#### **5.4. PROPONER QUE EN LA LEGISLACIÓN PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO NO SE EJERCITE ACCIÓN PENAL EN CONTRA DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULO CUANDO EN UN ATROPELLAMIENTO SE ACREDITE QUE EL PEATÓN Y NO EL CONDUCTOR ACTUÓ SIN LA DEBIDA PRECAUCIÓN**

---

<sup>89</sup>Código Penal para el Estado de México. México,2015. P 33.

Con lo anteriormente argumentado propongo que en el Capítulo Tercero, artículo 245 de nuestro Código Penal para el Estado de México, se adicione un considerando TER que contemple el no ejercicio de la acción penal para el conductor de vehículo automotor, cuando cause lesiones o la muerte de un peatón, y se justifique que el conductor tomo las medidas de tránsito necesarias, no se encontraba bajo el efecto de alcohol, enervantes o estupefacientes y se acredite que el peatón actuó con negligencia provocando el menoscabo en su salud o la muerte.

Existen excluyentes de responsabilidad de conducta, pero no existe tipificado en nuestro Código Penal el no ejercicio de la acción penal en el atropellamiento como tal, así, el artículo 245 se encuentra de la siguiente manera:

**245.- Las lesiones y el homicidio serán calificados cuando se cometan con alguna de las siguientes circunstancias:**

**I. Premeditación:** cuando se cometen después de haber reflexionado sobre su ejecución;

**II. Ventaja:** cuando el inculpado no corra riesgo alguno de ser muerto o lesionado por el ofendido;

**III. Alevosía:** cuando se sorprende intencionalmente a alguien de improviso o empleando asechanza; y

**IV. Traición:** cuando se emplea la perfidia, violando la fe o la seguridad que expresamente se había prometido a la víctima, o la tácita que ésta debía esperar en razón del parentesco, gratitud, amistad o cualquier otra que inspire confianza.

**V. Tratándose del delito de homicidio, también se considera calificado cuando:**

**a) Exista retribución, entendiéndose por esta cuando el sujeto activo lo cometa por pago o prestación prometida o dada.**

**b) En el momento de la privación de la vida, o posteriormente a ello, se realice la decapitación, mutilación, quemaduras o desmembramiento de la víctima.**

**c) En el momento de la privación de la vida, o posteriormente a ello, se deje o utilice uno o más mensajes intimidatorios dirigidos a la población, autoridades o cualquier persona. O se deje uno o más mensajes que atenten contra la dignidad humana, por la exhibición de la causa de la muerte.**

**Artículo 245 Bis.- Se impondrá la pena establecida en la fracción II del artículo 242 de este Código, cuando el delito de homicidio sea cometido en contra de servidores públicos de las instituciones de Seguridad Pública, procuración o administración de justicia, al ejercer lícitamente sus funciones o con motivo de ellas. Tratándose de lesiones se aplicará la pena prevista en la fracción VI del artículo 238 de este Código<sup>90</sup>.**

A este artículo, propongo adicionar un considerando TER, para quedar de la siguiente manera:

245.- Las lesiones y el homicidio serán calificados cuando se cometan con alguna de las siguientes circunstancias:

I. Premeditación: cuando se cometen después de haber reflexionado sobre su ejecución;

II. Ventaja: cuando el inculpado no corra riesgo alguno de ser muerto o lesionado por el ofendido;

III. Alevosía: cuando se sorprende intencionalmente a alguien de improviso o empleando asechanza; y

IV. Traición: cuando se emplea la perfidia, violando la fe o la seguridad que expresamente se había prometido a la víctima, o la tácita que ésta debía esperar en razón del parentesco, gratitud, amistad o cualquier otra que inspire confianza.

V. Tratándose del delito de homicidio, también se considera calificado cuando:

---

<sup>90</sup>Código Penal para el Estado de México. México, 2015. P 105.

- a) Exista retribución, entendiéndose por esta cuando el sujeto activo lo cometa por pago o prestación prometida o dada.
- b) En el momento de la privación de la vida, o posteriormente a ello, se realice la decapitación, mutilación, quemaduras o desmembramiento de la víctima.
- c) En el momento de la privación de la vida, o posteriormente a ello, se deje o utilice uno o más mensajes intimidatorios dirigidos a la población, autoridades o cualquier persona. O se deje uno o más mensajes que atenten contra la dignidad humana, por la exhibición de la causa de la muerte.

Artículo 245 Bis.- Se impondrá la pena establecida en la fracción II del artículo 242 de este Código, cuando el delito de homicidio sea cometido en contra de servidores públicos de las instituciones de Seguridad Pública, procuración o administración de justicia, al ejercer lícitamente sus funciones o con motivo de ellas. Tratándose de lesiones se aplicará la pena prevista en la fracción VI del artículo 238 de este Código

**Artículo 245. Ter.-No se ejercitara acción penal en contra de conductor de vehículo automotor, que mediante atropellamiento cause lesiones o la muerte de un peatón, cuando se compruebe que su conducta al conducir el vehículo era la adecuada, y que, el peatón de manera negligente e imprevista invadió el trayecto del vehículo provocando el menoscabo en su salud o la muerte de forma no imputable al conductor**

Considero que con esta adición, a la ley, se protege los derechos del conductor y se previene que el peatón, tenga mayor precaución al transitar por las calles y con ello exista una cultura vial adecuada para la correcta convivencia de ambos.

## **CONCLUSIONES**

### **PRIMERA**

Desde antaño en el mundo los delitos se han presentado, desde que el hombre cambia su forma de constitución social de nómada a sedentario, haciendo necesaria la creación de una legislación para regir la conducta para una buena y pacífica convivencia social.

### **SEGUNDA**

En la época prehispánica una gran gama de normas que rigieron a la sociedad, ya que existían actos de los cuales eran castigados en la sociedad. nuestra nación se vio conquistada por los españoles y vivió una época de cambios, imposiciones y adecuaciones en el ámbito religioso, principalmente, para después inducirlos a las leyes de los conquistadores y sus sucesiva transformación social, hasta constituirnos, como una nación independiente, brindando diferentes legislaciones acorde a la época hasta constituir el país de nuestros días.

### **TERCERA**

El derecho penal surge como la facultad punitiva del Estado para sancionar hechos y conductas que afectan la correcta convivencia social, por esta razón es necesario que la ley penal se adecue a la realidad social.

### **CUARTA**

El acto de atropellamiento provoca la constitución de delitos como lo son las lesiones y el homicidio, pues las lesiones causan un menoscabo en la integridad física o psicológica de una persona por una causa externa, irresistible, mientras que el homicidio es simplemente la privación o arrebató de la vida de un hombre, sea con la intención de consumarlo o no.

## **QUINTA**

Es necesario conocer lo que es un accidente de tránsito por atropellamiento, y también el conocer las reglas generales que se establecen, para el conductor y a su vez para el peatón como parte integrante en la sociedad.

## **SEXTA**

Esto despliega la intromisión de autoridades, pues simplemente se cometió un delito que es sancionado por las leyes en materia penal en nuestra Entidad Federativa, brindando derechos a la víctima y ofendido de ser tratado conforme a derecho, pero también tiene garantías el actor que consumió el ilícito pues no podrá ser juzgado o procesado hasta que se compruebe su conducta y responsabilidad.

## **SEPTIMA**

El conocer no solo la historia de los delitos en particular, sino también conocer en la actualidad como se constituyen y sancionan en otros países, para estar a la vanguardia del conocimiento legal internacional, nos permite comparar también la fortaleza y constitución de los órganos jurisdiccionales en la impartición de justicia, en el mundo y en nuestro país.

## **OCTAVA**

En el ámbito nacional el análisis que realice a las diferentes entidades Federativas, hicieron el esclarecimiento de conocer que en nuestro país no existe alguna legislación penal, que mencione a las lesiones y homicidio por atropellamiento, sin que se considere el no ejercicio de la acción penal del conductor cuya conducta fue la adecuada.

## **NOVENA**

En este último capítulo hice mención sobre tres casos prácticos que nos brinda un periódico serio en cuestión a su contenido y estructura. Puedo mencionar que en los

dos primeros ejemplos los conductores no tuvieron culpa sobre el atropellamiento y en el tercer ejemplo, las vialidades designadas para el uso peatonal fueron invadidas por comerciantes; puntualizando que gran parte de los atropellamientos son por la imprudencia e impericia del conductor provocando el desenlace de lesiones u homicidio.

## **DECIMA**

Ahora bien el análisis de la legislación penal de nuestro Estado, nos da la pauta para poder mencionar que no se encuentra tipificado en dicha legislación el no ejercicio de la acción penal al conductor de vehículo automotor cuando cause lesiones o muerte a un peatón y se justifique que el peatón tuvo la culpa, importante de recalcar, pues si existe la posibilidad que el peritaje arrojado al Ministerio Publico, se pueda rescindir de ejecutar la acción penal en contra del conductor, pero que sucede si el peritaje sale a favor del peatón, el conductor será consignado y llevara un proceso judicial.

## PROPUESTA

Al existir una constante problemática entre peatones y conductores de vehículos, es necesario que la ley reaccione contemplando, los supuestos bajo los cuales se lleva a cabo un hecho de tránsito, por lo que he considerado realizar una aportación jurídica profesional al proponer que en la legislación penal del Estado de México, se considere el no ejercicio de la acción penal en el supuesto de tener por demostrada la responsabilidad del peatón como causa de lesiones y muerte propia por negligencia, y que, por su parte el conductor haya actuado de manera adecuada.

Con lo anteriormente citado propongo se adicione en el Capítulo Tercero, del Código Penal para el Estado de México, un artículo 245 Ter que hable del no ejercicio de la acción penal para el conductor de vehículo automotor, cuando cause lesiones o la muerte de un peatón, y se justifique que, tomo las medidas de tránsito necesarias, no se encontraba bajo el efecto de alcohol, enervantes o estupefacientes y se acredite que el peatón actuó con negligencia provocando el menoscabo en su salud.

Debiendo quedar dicho artículo de la siguiente manera:

Artículo 245. Ter.- No se ejercitara acción penal en contra de conductor de vehículo automotor, que mediante atropellamiento cause lesiones o la muerte de un peatón, cuando se compruebe que su conducta al conducir el vehículo era la adecuada, y que, el peatón de manera negligente e imprevista invadió el trayecto del vehículo provocando el menoscabo en su salud o la muerte de forma no imputable al conductor.

Al contemplar nuestra legislación penal este artículo y, por razones del destino se encuadrada la conducta de atropellamiento de alguna persona, con las características objetivas citadas se podrá hacer valer esta garantía para no ser procesado de manera injusta cuando se acredite que el conductor no es culpable del delito consumado, antes de ser consignado, y no después de un largo y costoso proceso penal.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### A) FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- López Betancourt Eduardo. "Introducción al Derecho Penal". Editorial Porrúa. Decimoquinta Edición
- Floresgomez González Fernando Gustavo Carbajal Moreno. "Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Editorial Porrúa. 35 Edición. México 1997.
- Soto Pérez Ricardo."Nociones de Derecho Positivo Mexicano". Editorial Esfinge. Decimonovena Edición. 1991.
- Kohler, el derecho de los aztecas. Carlos Rovalo y Fernández."Revista jurídica de la Escuela Libre de Derecho". México 1924.
- Labastida Ochoa Gloria Luz."Historia, arte, ciencia y escultura política de México". Editorial conocimiento y saber siglo XXI. Edición 2006.
- Molina IglesiasLuis Enrique. "Enciclopedia de México". Tomo III. Editorial Reymo. México 1990.
- Real Academia Española. "Diccionario de la lengua española". Vigésima segunda edición, tomo II. Editorial Espasa. España 2001.
- Borges Jorge Luis. "Gran Diccionario enciclopédico ilustrado". Editorial Grijalbo, Barcelona 1997.
- Lara Luis Fernando. "Diccionario Básico del Español de México". Editorial Colegio de México. México 1986.
- Pavón Vasconcelos Francisco. "Delitos Contra la Vida y la Integridad Personal". Editorial Porrúa. Sexta Edición, México. 1993.
- Porte PetitCandaudapCelestino. "Dogmatica sobre los delitos contra la vida y salud personal". Editorial Porrúa. Decima primera edición. México 1998.
- López Betancourt Eduardo. "Delitos en Particular". Editorial Porrúa. Novena Edición. Tomo I. México 1998.

-González de la Vega Francisco. "Derecho Penal Mexicano". Editorial Porrúa. Décima edición. México 1970.

-Reynoso Dávila Roberto. "Delitos contra la Vida y la integridad corporal". Editorial Porrúa. Primera edición. México 1997.

-

## **B) FUENTES COMPLEMENTARIAS**

-<http://www.highmotor.com/primeros-accidentes-coche-historia.html>

-<http://es.scribd.com/doc/62917382/Accidentes-de-Transito-Por-Atropellamiento#scribd>.

-[www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf](http://www.cesui.com.ar/revistas/r139/139-peatones.pdf).

-[www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV\\_Curso\\_24\\_NormasYSeniales](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV_Curso_24_NormasYSeniales).

- [http://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_Penal\\_de\\_la\\_Republica\\_Argentina](http://www.oas.org/dil/esp/Codigo_Penal_de_la_Republica_Argentina).

- <http://www.pref.aichi.jp/global/sp/living/traffic/>.

-<http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2014/08/Reglamento-transito-y-vialidad-para-el-municipio-de-cuernavaca-6-08-2014>.

- <http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/codigos/pdf/CPENALEM>.

<http://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/REGLAMENTO%20DE%20TRNASITO%201>.

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/ced2012/doc/codigos/cp22>.

-

<http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/GUANAJUATO/Reglamentos/GT OREG06>.

- <http://info4.juridicas.unam.mx/adprojus/leg/12/450/>.

<http://www.eluniversaledomex.mx>

### **C) FUENTES LEGISLATIVAS**

-Impresión y Acabados Bera, Reglamento de tránsito para el Distrito Federal, Editorial Pacj. México.

- Impresión y Acabados Bera., Reglamento de tránsito para el Estado de México, Editorial Pacj, México 2015.

- Código de Procedimientos Penales para el Estado de México, Editorial SISTA, México, Centésima tercera edición.

- Código Penal para el Estado de México, Editorial SISTA, México, Centésima tercera edición.