

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

**"ANALISIS JURIDICO DE LOS DELITOS CONTRA
LA SEGURIDAD DEL TRANSITO"**



ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Septiembre de 1975

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

DL
04
T(400)

**JUNTA DIRECTIVA DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

Decano	Lic.	Wilfredo Valenzuela Oliva
Vocal I	Lic.	Alfredo Bonatti Lazzari
Vocal II	Lic.	Santiago López Aguilar
Vocal III	Lic.	Carlos H. Rosales M.
Vocal IV	Br.	Juan Manuel Mendoza Cepeda
Vocal V	Br.	Julio Héctor Ramírez Molina
Secretario	Lic.	Rolando Morgan Sanabria

**TRIBUNAL QUE PRACTICO EL
EXAMEN TECNICO PROFESIONAL**

Decano en funciones	Lic.	Hugo Rolando Melgar
Examinador	Lic.	Manuel Andrade Roca
Examinador	Lic.	Carlos René Recinos Sandoval
Examinador	Lic.	Servio Tulio Aquino
Examinador	Lic.	Rolando Morgan Sanabria

NOTA: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis". Artículo 25 del reglamento para Exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis.

Guatemala, 11 de Julio de 1975

Señor Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Sociales de la Universidad
de San Carlos de Guatemala,
Licenciado Wilfredo Valenzuela Oliva.
Decanato.

Señor Decano:

Atenta y respetuosamente me dirijo a Usted, con el objeto de referirme a la designación recaída en mi persona con fecha cuatro de febrero del año en curso, relativa a la colaboración como Consejero de Tesis del estudiante Oscar Edmundo Bolaños Parada en su trabajo intitulado "ANALISIS JURIDICO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO", previo a conferírsele el Grado Académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y los Títulos Profesionales de Abogado y Notario; al respecto, rindo el siguiente informe:

Con el estudiante Bolaños Parada, realizamos una primer labor consistente en la escogencia de la bibliografía adecuada al tema por desarrollar, seleccionando la que estimamos conveniente y conforme a la Doctrina Moderna del Derecho Penal y Procesal Penal. Dicho estudiante, en un afán de proporcionar en su trabajo de tesis, datos e informes objetivos que mostrasen la realidad de la problemática que el accidente de tránsito hoy en día acarrea en la sociedad actual, recopiló estadísticas recientes que reflejan dicha realidad, así como a la Jurisprudencia Española, la comenta y analiza, toda vez que la misma constituye un antecedente histórico jurídico de la regulación legal de las nuevas disposiciones atinentes al delito, objeto del presente trabajo.

En todos y cada uno de los aspectos tratados en la presente tesis, es de notar la profundidad y seriedad científica con que el estudiante Bolaños Parada los comenta; si bien dicho estudiante reconoce en la parte introductoria de su trabajo que el mismo no pretende agotar el tema, sí constituye por sí solo, una importante e interesante Monografía que viene a enriquecer nuestro acervo cultural jurídico nacional; por lo que llenando los requisitos que el Reglamento respectivo exige, pláceme manifestar al señor Decano, que el presente trabajo de tesis desarrollado por el estudiante Bolaños Parada, a criterio personal merece ser aprobado como tal, atendiendo las razones anteriormente expuestas.

Sin otro particular, suscribome del señor Decano, su atento y deferente servidor.

(f) Lic. Guillermo Alonzo Villela.
Catedrático Titular de "Derecho
Procesal Penal Teórico y Práctico".

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS
Y SOCIALES: Guatemala, treintiuno de julio de mil novecientos setenticinco. -----

Atentamente, pase al señor Licenciado Carlos H. Rosales Martínez, para que como especialista en la materia se sirva emitir dictamen.

(f) Lic. Wilfredo Valenzuela O.
Decano

(f) Lic. Rolando Morgan S.
Secretario.

Guatemala, 7 de Agosto de 1975

Señor Decano de la Facultad de
Ciencias Jurídicas y Sociales de la
Universidad de San Carlos.
Guatemala.

Señor Decano:

Me dirijo a usted, para manifestarle que he revisa
do el trabajo de tesis elaborado por el Bachiller Oscar
Edmundo Bolaños Parada denominado "Análisis Jurídico
de los delitos Contra la Seguridad del Tránsito".

Al respecto es necesario reconocer que las fuentes
de consulta son pocas, tanto en lo meramente doctrinario
como legislativo, y por lo mismo la tesis del Bachiller
Bolaños Parada se centra principalmente en la referencia
a algunas disposiciones legales españolas y a determina-
dos autores; y si bien el trabajo contiene disquisiciones en
relación a instituciones jurídicas que no tienen mucha re-
lación al punto tratado y se transcriben muchos artículos
de las leyes comentadas, se puede afirmar que el mismo
representa un esfuerzo serio para darle sustentación filo-
sófica a normas que son nuevas en nuestro ordenamiento
legal, lo que se justifica aun más, con vista del enorme
impacto que causa en la vida moderna el número cada vez
más creciente de vehículos automotores, que circulan por
calles y carreteras; habiéndose llenado también los requi-
sitos formales necesarios, por lo que recomiendo la apro-
bación de la tesis y que se permita su impresión.

Sin otro particular, me suscribo como su atento ser-
vidor,

(f) Lic. Carlos H. Rosales M.

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS
Y SOCIALES: GUATEMALA, siete de agosto de mil nove-
cientos setenticinco.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden se autoriza la
impresión del trabajo de tesis del Bachiller Oscar Edmund
do Bolaños Parada. Arto. 22 del Reglamento para exáme-
nes Técnico Profesionales y Público de Tesis.

(f) Lic. Wilfredo Valenzuela O.
Decano

(f) Lic. Rolando Morgan S.
Secretario

DEDICATORIA

* A Dios, a mi Patria y a la Universidad de San Carlos.

* A mi madre

CLEMENCIA PARADA V. de BOLAÑOS
cuya abnegación y sacrificio me impulsaron
por la senda de superación.

* A la memoria de mi padre

FERNANDO BOLAÑOS PANIAGUA y de doña
ERNESTINA MORAN SERMEÑO.
Una oración sobre sus tumbas.

* A ROSA LUZ y a mi hija CLAUDIA CLEMENCIA
Con mi cariño.

* A mis hermanos:

LOLITA
MARIO
ZOILA ESPERANZA
LUIS FERNANDO.

Fraternalmente

* A mis tías:
Virginia y Elvira Parada
Con gratitud

* A la familia CALLEJA GOMEZ
Con sincero afecto

* A mis amigos y compañeros:
Rolando Segura Grajeda
Edgar Muralles Hernández
Sergio Tulio Paredes
Adolfo Rangel Solís
Gabriel Nájera Hernández
Angel Ovando Enríquez
Luis Guillermo Guerra.
Cordialmente.

INDICE

A) Introducción.

I PARTE

1. Concepto de delito.
2. División de la infracción penal
 - a) Delito Doloso
 - b) Delito Culposo
3. Imprudencia Punible.
4. Elementos
 - a) La acción u omisión voluntaria, no maliciosa;
 - b) Un daño material;
 - c) Omisión de la necesaria previsión y cautela; y,
 - d) Que el acto inicial sea lícito.
5. La imprudencia punible implica la producción de un mal efectivo y concreto, evitable, previsible y tipificado por la Ley Penal.
 - a) Mal efectivo y concreto;
 - b) Previsible;
 - c) Evitable; y,
 - d) Tipificado por la ley penal.
6. Relación de causa a efecto entre la acción u omisión y el mal producido.
7. Clases de Imprudencia Punible.
 - a) Imprudencia temeraria;

- b) Imprudencia simple; y,
- c) Imprudencia con infracción de reglamentos.

8. La imprudencia punible debe probarse.
9. Las normas reglamentarias no pueden prevalecer ante la imprudencia.
10. En toda imprudencia late una infracción reglamentaria.
11. El error de cálculo obedece a una falta de atención.

II PARTE

1. De las figuras delictivas en particular.
 - a) Antecedentes históricos.
2. Delito de conductor.
3. Los atentados contra la circulación de vehículos de motor.
4. Conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o estupefacientes.
5. Alcoholismo.
6. Objeto de vigencia de la Ley Penal.

III PARTE

1. Del proceso en materia de Tránsito.
2. Competencia.
3. Formas de iniciar el proceso.
 - a) Conocimiento a prevención;
 - b) Denuncia;
 - c) Querrela; y,
 - d) Conocimiento de oficio.
4. Breve referencia a las responsabilidades civiles.
5. De las fianzas y cauciones.
6. Detención Domiciliaria por accidentes de Tránsito.

IV PARTE

- B) Accidentes de Tránsito en la República de Guatemala (Datos estadísticos).
- C) Conclusiones.
- d) Bibliografía.

INTRODUCCION

Una de las innovaciones que aparece en el nuevo Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República, en materia de delitos, es la que se encuentra en el Capítulo VII con la denominación de: "LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO". Siempre que penetra al ámbito jurídico una nueva Institución, surge la inquietud en el estudioso de conocer sus características y los motivos que la fundamentan.

Deseando profundizar en lo posible, en los nuevos delitos relacionados, he decidido tomar como punto de tesis su estudio, con el objeto primordial de ampliar el panorama, de por sí complejo, de todo aquéllo que se relaciona en materia de tránsito.

Uno de los problemas de mayor importancia, con que se tropieza en el intento de estudio, es la escasa bibliografía existente al respecto, no obstante que varios países, especialmente los europeos han legislado con propiedad sobre la regulación del tránsito y sus consecuencias.

Siendo ya tradicional que nuestra legislación ha estado y sigue estando influenciada por la corriente española, ha sido en sus autores donde he encontrado el asidero doctrinario para el enfoque del presente trabajo, y es por ello, que se sigue en todo lo posible los lineamientos de la ley de 9 de mayo de 1950, sobre el uso y circulación de vehículos de motor.

No cabe duda que el progreso ha obligado a los legis

ladores a tomar en cuenta sus resultados, y en este caso a lo referente a la prevención de accidentes y al castigo de los delitos que se originan de los mismos.

Siendo el primer paso que en materia penal se observa en el nuevo Código, al contemplar los delitos contra la seguridad del tránsito, es lógico suponer que sus normas no contengan todos los aspectos necesarios para una aplicación satisfactoria; y quizás pequen en determinado momento de imprecisas o den lugar a ciertas dudas en relación a las contenidas en el Decreto 66-72 del Congreso de la República, Ley de Tránsito.

Lógicamente, bajo este aspecto la crítica debe ser moderada y orientadora, en el afán de lograr que en el futuro se llegue a una adecuación de las normas jurídicas respectivas.

Comprende el presente trabajo cuatro capítulos, que se inician con un estudio que parte desde la noción de delito, pasando por las formas de culpa hasta las clases de imprudencia en que concluye el primero.

El segundo capítulo está referido a las figuras delictivas en particular, en estudio comparativo con la legislación española.

Se efectúa un estudio breve en el tercer capítulo de lo que es el proceso penal en materia de tránsito, que ha decir verdad no tiene nada de particular, pues la misma ley de tránsito remite a las disposiciones del Código Penal y Procesal Penal cuando se trate de procesos por delitos o faltas de tránsito.

Se concluye el trabajo con la inclusión de datos estadísticos de cinco años atrás, que comprenden a partir de mil novecientos sesenta y nueve, a mil novecientos setenta y tres, por los cuales puede verse el índice de accidentes que ocurren en la República, con su secuela de muertos y lesionados.

Sin pretender haber agotado el tema, de suyo importante, considero, por lo menor en mínima parte, haber abarcado los puntos medulares del problema, que fueron motivo de inquietud al estudiar por primera vez los Códigos Penal y Procesal Penal.

CAPITULO I

CONCEPTO LEGAL Y DOCTRINARIO DE DELITO:

El Artículo once del Código Penal anterior Decreto 2164 nos daba el concepto de delito en sentido general, indicando que era la infracción voluntaria de la ley penal, y agregaba: Toda infracción de la ley penal, se presume voluntaria mientras no conste lo contrario.

Las corrientes doctrinarias modernas propugnan por la abolición de conceptos en los códigos, pues los mismos no reflejan con exactitud la naturaleza jurídica de las instituciones; además de las profundas divergencias que se suscitan al querer, determinado autor, imponer su criterio, aún sabiendo de conocimientos doctrinarios más profundos y acertados.

No obstante, lo expuesto anteriormente, es menester, para ubicarnos en la verdadera dimensión del tema - que me propongo abordar, partir de lo general a lo particular, y en esa virtud, considero restringido el concepto que enunciaba el Código Penal en referencia, por lo que es conveniente conocer uno que conforme una noción más exacta en sus alcances. En efecto, Eugenio Cuello Calón, (1) dice que para que haya delito deben concurrir los siguientes aspectos esenciales: acción, antijuricidad, tipicidad, culpabilidad y punibilidad. De consiguiente, delito es

(1) Eugenio Cuello Calón. Derecho Penal I, parte general, Tomo I, Págs. 282-283.

una acción antijurídica, típica, culpable y sancionada con una pena. El delito es un acto humano, es una acción (acción u omisión), así que cualquier mal o daño, por graves que sean sus consecuencias individuales o colectivas, no podrá ser reputado como delito si no tiene su origen en una actividad humana; los hechos de los animales, los acontecimientos fortuitos ajenos al obrar humano no pueden constituir delito. Dicho acto humano ha de ser antijurídico, ha de estar en oposición con una norma jurídica, debe lesionar o poner en peligro un interés jurídicamente protegido. Pero no basta la mera contraposición a la norma jurídica, no toda acción antijurídica constituye delito, es preciso que corresponda a un tipo legal (figura de delito), definido por la ley, ha de ser un acto típico. Así, pues, el acto debe ser no sólo antijurídico, sino de una antijuricidad tipificada. El acto ha de ser culpable, imputable a dolo (intención) o a culpa (negligencia) y una acción es imputable cuando puede ponerse a cargo de una determinada persona. La ejecución o la omisión del acto debe estar sancionada con una pena, sin la conminación de una penalidad para la acción o la omisión no existe delito.

Como una primera conclusión, se puede afirmar que es una innovación o avance científico el del nuevo Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República, al excluir de su texto el concepto de delito, que como queda dicho, es motivo de profundas divergencias doctrinarias su inclusión en los códigos.

DIVISION DE LA INFRACCION PENAL:

Siguiendo la clasificación bipartita que domina la corriente doctrinaria, la cual contempla nuestro Código Pe-

nal, en cuanto a la división de la infracción penal desde el punto de vista de su gravedad, que la clasifica en delitos y contravenciones, hemos de tomar en su primer aspecto, lo referente a los delitos dolosos y culposos como punto de partida, en el afán de llegar al análisis afortunado en cuanto a los Delitos Contra la Seguridad del Tránsito, motivo del presente trabajo, como figura nueva en nuestra legislación positiva, tomando en consideración que el delito contiene una lesión afectiva o potencial de intereses jurídicamente protegidos, infringen las normas de moralidad y son hechos inspirados por la intención malévola, mientras que las contravenciones son hechos inocentes in diferentes en sí mismos, realizados sin mala intención, que solamente constituyen un peligro para el orden jurídico y que por ello se sancionan a título preventivo. (2).

A) Delito Doloso:

Debe considerarse al delito doloso como aquel que realiza el agente por medio de un acto antijurídico, con conciencia, voluntad y representación del resultado; resultado que se quiere o espera. Estas últimas palabras expresadas por el Licenciado Hernán Hurtado Aguilar (3).

Sigue en su análisis el mencionado autor, indicando que siempre ha sido problemático el concepto de dolo. Para algunos doctrinarios el elemento psicológico está en la

(2) Ibidem. Pág. 289.

(3) Hernán Hurtado Aguilar. Derecho Penal Compendio, Comentarios a la parte general del Código Penal. Págs. 22-23.

voluntad y para otros en la representación; y el elemento ético, en la conciencia de la tipicidad o en la conciencia de la antijuricidad, en la conciencia de la antisocialidad o en la conciencia del quebrantamiento del deber. Asimismo, indica que para tener un concepto más preciso, se debe pensar en que cada una de las expresiones anteriores posee su rasgo de certeza. Es por ello que en alguna manera la fórmula moderna encamina sus pasos no ha configurar el dolo sobre cualquiera de esos supuestos, sino ha complementarlo con la representación del resultado que se quiere o ratifica.

Es por lo mismo que nuestro Código en su Artículo 11 en el que determina que el delito es doloso, cuando el resultado ha sido previsto o cuando, sin perseguir ese resultado, el autor se lo representa como posible y ejecuta el acto, se aparta de las posiciones señaladas, indicando o exigiendo para que se configure el delito doloso que el agente haya previsto el resultado de una acción antijurídica o que se haya representado ese resultado como posible, - aún cuando no lo persiguiera en forma determinada y precisa. Es decir, se prevé la consecuencia dañosa y antijurídica y no obstante se realiza el delito o bien, no se persigue un resultado dañoso determinado, pero el autor sabe que podría acontecer y ejecuta el acto. La fórmula, con ser simple, no opaca ni la noción tradicional del dolo, ni una concepción moderna del mismo. Con esta explicación, pretende el Licenciado Hurtado Aguilar justificar la posición que guarda nuestro Código en el mencionado Artículo 11, sobre el debatido problema de unificar una noción de dolo que esté acorde con su naturaleza.

Por mi parte me inclino a creer que el elemento esencial del dolo lo constituye la intención, pero entendida

esta como el deseo deliberado de realizar un hecho y por consecuencia, producir un resultado, sabiendo del carácter ilícito del acto.

Para concluir, considero conveniente conocer el pensamiento de Guillermo Cabanellas al respecto del delito doloso, quien afirma que es la violación jurídica, voluntaria y maliciosa, activa o pasiva, penada por la ley. Comprende toda la esfera de los delitos, con excepción de los cometidos por imprudencia, impericia o negligencia. (4).

B) Delito Culposo:

Prosiguiendo con los enunciados del Licenciado Hernán Hurtado Aguilar en su "Derecho Penal Compendiado" vemos que sobre el delito culposo dice: "La culpa se separa del dolo por la ausencia de intención; el agente no quiere el resultado o bien no se lo representa o, representándose, hace caso omiso de él porque no está en su propósito la realización de la consecuencia dañosa y porque supone que la evitará con su habilidad o con su cautela.

Se adentra nuestro Código en las modernas concepciones y establece el principio de que los hechos causados por culpa únicamente son punibles en los casos determinados por la ley. En el Código anterior, el principio general era el de la existencia de hechos de esta naturaleza, "cuando a mediar malicia el hecho constituyera delito o falta", decía, refiriéndose a toda clase de acciones u omi

(4) Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual, Sexta Edición, Tomo I. Pág. 609.

siones. Hoy, no sólo se ha agregado a la tradicional fórmula de la imprudencia o negligencia, la impericia, sino se ha dejado al legislador la potestad de señalar aquellos delitos que admiten la forma culposa; es decir, no existirá delito sino cuando en el mismo Código, en su parte especial, se establezca expresamente.

Pensamos que la fórmula contenida en el Artículo 12 citado es más sobria, que la sugerida por algunos expositores, que se contiene en otros Códigos y que comprendiendo también la inobservancia de reglamentos o de los deberes respectivos.

En la culpa, la relación entre el propósito y el resultado delictuoso es en unos casos indirecta, y a veces, puede faltar. Se caracteriza porque el agente no previó que su conducta podría lastimar las exigencias de la vida en común; le faltó reflexión, aun en casos de la llamada culpa con representación, pues al no meditar sobre la posibilidad del resultado dañoso, mostró un tipo de conducta antisocial.

Dentro del artículo en mención se ha incluido, conforme tesis modernas, un nuevo extremo en la culpa; la impericia. El anterior contemplaba, únicamente, la imprudencia y la negligencia.

Trataremos de dar conceptos resumidos de cada una de ellas. La negligencia es falta de precaución. Puede revestir formas de despreocupación o indiferencia por el acto que se ejecuta. Es no hacer bien una cosa.

La imprudencia es dinámica; una acción que lleva consigo un riesgo.

En la negligencia se da la forma negativa: no se hace algo que la prudencia recomienda; en la imprudencia: se hace algún acto que no debiera hacerse.

Negligente es quien rebasa en curva cerrada a sabiendas del peligro que entraña tal maniobra. Imprudente es quien conduce su vehículo a altas velocidades.

No siempre resulta clara esta diferencia, pues también en la forma positiva, en acciones, puede ocurrir traspase. Por ejemplo: en quien conduce un vehículo en malas condiciones, tanto puede darse en la forma negativa como la positiva, la negativa porque dejó de hacer lo que la precaución aconseja y la positiva porque realizó un acto peligroso.

La impericia entraña violación a los principios de experiencia, conocimiento y habilidad en la realización del hecho. (5).

El Artículo 12, al respecto dice: El delito es culposo, cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia. Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley.

En lo que se refiere al artículo precedente, considero que es muy afortunado en su redacción, no sólo incluye el aspecto doctrinario de la impericia consagrado por la doctrina más avanzada y actual; además elimina el riesgo de que todos los delitos puedan ser analizados por la cul-

(5) Hernán Hurtado Aguilar, Op. Cit. Págs. 26 y 27.

pa, o se pretenda por quienes se dedican a realizar interpretaciones erróneas o maliciosas, tergiversar a su antojo y conveniencia la naturaleza misma de cada institución.

Siendo que la impericia es una forma de la culpa, es de considerar conveniente ahondar un poco más en su conocimiento, y para el efecto vemos que Cabanellas en un primer intento general afirma que la misma se refiere a la falta de conocimiento o de la práctica que debe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Además de ser sinónimo de torpeza e inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia. Así, según un aforismo latino: *Imperitia culpae adnumerantur* (la impericia se considera como culpa). Con arreglo al Digesto, no cabe disculpar la impericia del artífice; porque cada uno está obligado a la pericia en su arte.

La impericia inexcusable, además del resarcimiento de daños que siempre implica, posee trascendencia penal, por lo cual la voz aparece con mayor frecuencia en los códigos criminales que en los civiles, lo que se inclinan en el empleo del término negligencia. (6).

En lo que se refiere a las otras formas de la culpa, nuestro Código Penal anterior en su Artículo catorce hacía una distinción en relación a la imprudencia y negligencia de la siguiente manera: Artículo 14. La imprudencia o negligencia se divide en temeraria y simple.

(6) Guillermo Cabanellas, Op. Cit. Tomo II, Pág. 340.

Los tribunales la calificarían teniéndola como grave o temeraria:

- 1o. Si el hecho hubiere podido preverse con la elemental y ordinaria diligencia;
- 2o. Si la ocasión y medios empleados por el agente, fueren notoriamente inadecuados para ejecutar el acto, y por ello se hubiere producido el daño en las personas o las cosas;
- 3o. Si hubiere concurrido en el hecho, infracción de leyes o reglamentos;
- 4o. Si el agente estuviere obligado a mayor previsión por el cargo, empleo, profesión u oficio;
- 5o. Si concurriere cualquiera otra circunstancia que demuestre a juicio del juez, la gravedad o temeridad de la culpa.

Si no concurre ninguna de las anteriores circunstancias será simple, si el juez estimare que no procedió el agente con la debida previsión, prudencia o pericia.

Como puede verse, todas estas variaciones desaparecieron en el nuevo Código Penal, a cambio de una norma expresa regulada en el artículo 12, ya mencionado, que en el párrafo segundo expresa: Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley.

El Artículo 14 del Código Penal anterior, ya referido, se complementaba con la norma del Artículo 449 del mismo cuerpo legal que decía:

Artículo 449. (Deto. Gub. No. 2330). El que por imprudencia o negligencia ejecutare un hecho, concurriendo cualquiera de las circunstancias enumeradas en el Artículo 14 de este código, será castigado con la tercera parte de la pena señalada al delito que resultaría si el hecho se hubiera ejecutado con malicia.

Si los hechos fueren ejecutados por conductores de vehículos de motor, al manejarlos en estado de ebriedad, se les impondrá doble pena de la consignada en el párrafo anterior.

La simple imprudencia será castigada con seis meses de arresto mayor.

Y como complemento a esta última norma, el código remitía al Decreto Legislativo No. 1827, que regulaba la Ley de Accidentes.

Me he permitido realizar estas transcripciones de artículos que han dejado de tener vigencia, pero que considero de suyo importante, para ir tomando conciencia en el enfoque que se pretende realizar sobre los delitos contra la seguridad del tránsito, objeto del presente trabajo.

No se debe dejar pasar por alto, el enunciado de los artículos diecinueve y veinte del Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República, que se refiere al tiempo de la comisión del delito y lugar, que como afor-

tunada innovación aparece su regulación en los referidos artículos y los cuales dicen:

Artículo 19. El delito se considera realizado en el momento en que se ha ejecutado la acción. En los delitos de omisión en el momento en que debió realizarse la acción omitida.

Artículo 20. El delito se considera realizado: en el lugar en donde se ejecutó la acción, en todo o en parte; en el lugar donde se produjo o debió producirse el resultado y en los delitos de omisión, en el lugar donde debió cumplirse la acción omitida.

Aunque es lógico suponer que todo delito se realiza en el momento de su cometimiento, así como que se considera efectuado en el lugar donde se ejecute la acción, en el lugar donde se produjo o debió producirse el resultado y en los delitos de omisión donde debió cumplirse la acción omitida; también lo es que las normas de los artículos precedentes suplen un vacío de la legislación anterior en el orden práctico.

IMPRUDENCIA PUNIBLE:

Consiste en actos u omisiones reveladoras del quebrantamiento sin malicia alguna, de las medidas de previsión que aconsejan, imponen y obligan los dictados de la más elemental prudencia, aquellas que siguen y adoptan como norma de conducta la generalidad de las personas cuidadosas del respeto al derecho ajeno, sin olvidar que al máximo progreso corresponde siempre una mayor aten

ción, para que se aprovechen debidamente, eludiendo todo abuso, los beneficiosos resultados de los enormes modernos adelantos que ofrece la ciencia.(7).

Este concepto elaborado en base a los casos diversos contemplados en la práctica y las múltiples facetas - que presentan, así como la enorme doctrina jurisprudencial que los informa, es producto del Tribunal Supremo Español, que encara con sumo acierto el devenir de los - problemas jurídicos relativos al tránsito, suscitados como consecuencia de una era de avance y progreso de la humanidad.

Es la sentencia del ocho de octubre de mil novecientos cuarenta y siete, que se encuentra en la colección legislativa de España, la que marca el paso en lo relativo a lograr un punto de partida, que oriente al juzgador a establecer las características o elementos que conforman la imprudencia punible, para realizar una recta aplicación de las normas penales, que deban ser incorporadas a los cuerpos legales, necesariamente, como resultado de una nueva era que se inicia con los vehículos automotores.

En tal razón, conviene realizar un estudio breve de los elementos típicos de la imprudencia punible, con el objeto primordial de establecer puntos de contacto entre las diversas formas de culpa y así poder tener un mejor panorama en cuanto a los motivos del presente trabajo.

(7) Juan Canals Martí, Los Accidentes de Automóvil, 1957, Pág. 13.

Elementos:

- a) La acción u omisión voluntaria, no maliciosa;
- b) Un daño material;
- c) Una relación de causalidad entre la acción u omisión y el mal causado;
- d) Omisión de la necesaria previsión y cautela; y,
- e) Que el acto inicial voluntario, sea lícito.

Realizando un resumen de los elementos expuestos, es de considerar que la acción u omisión que se realice - debe carecer de intención por parte del sujeto activo, pues de lo contrario caeríamos en la figura del delito doloso.

Debe existir un daño material que entrañe perjuicio en el patrimonio de las personas, pue si el mismo se produjera en alguno de los sujetos, daría como resultado, ya lesiones, homicidio, u otra figura delictiva.

Una relación de causalidad entre la acción u omisión y el mal causado; es decir que debe existir una conexión de causa a efecto, entre el acto o su omisión que necesariamente tenía que realizarse y el resultado dañoso que deba producir la actitud del sujeto activo.

La omisión de la necesaria previsión y cautela, debe entenderse como la precaución, cuidado, reserva en la conducta que toda persona debe mantener en el desenvolvimiento de su actividad.

Asimismo, el acto inicial voluntario debe ser lícito, o lo que es lo mismo, el ajustado a la norma moral de una sociedad y de una época. En otras palabras, que no esté prohibido por la ley.

Por consiguiente, los delitos culposos constan de una acción u omisión voluntaria, causa eficiente de un resultado cuya realización ha entrado en la voluntad del sujeto, el cual ha procedido, sin embargo, con la falta de una diligencia exigible según las circunstancias del caso y condiciones del agente.

Es por ello que la imprudencia tiene sus particularidades típicas, cuales son la realización voluntaria de un acto lícito, la omisión igualmente voluntaria de ciertas medidas de previsión elementales y obligadas, inherentes al mismo, un daño real y concreto de la relación de causa a afecto entre aquella conducta y su dañosa consecuencia; caracterizándose la voluntariedad propia de esta clase de delitos, no por el deseo consciente y libre de sus efectos por parte del sujeto activo, pues esto lo convertiría en delito doloso, sino por incurrir voluntariamente en la infracción que los produjo.

LA IMPRUDENCIA PUNIBLE IMPLICA LA PRODUCCION DE UN MAL EFECTIVO Y CONCRETO, EVITABLE, PREVISIBLE Y TIPIFICADO POR LA LEY PENAL.

Siguiendo a Juan Canals Martí (8), nos hace una recopilación de sentencias proferidas por el Tribunal Supre

(8) Ibidem, Págs.: 19, 20, 21.

mo Español, y agrupándolas en un orden lógico, llega a configurar la idea de que la imprudencia punible implica la producción de un mal efectivo y concreto, previsible y tipificado por la ley penal.

A) MAL EFECTIVO Y CONCRETO:

La sentencia del quince de junio de mil novecientos cincuenta y cuatro, que se encuentra en el repertorio de jurisprudencia de la Editorial Aranzadi, analiza lo referente a la implicación de la imprudencia punible en la producción de un mal efectivo y concreto. Al efecto, el Tribunal Supremo se pronunció de la siguiente manera: "Si son frecuentes las imprudencias no penables porque no llegaron a ocasionar resultados dañosos, y puede ocurrir también que el mal consecutivo haya de atribuirse a otra causa interpuesta, distinta de la imprudencia real, el supuesto primero no justifica la repetición del acto peligroso que habrá de castigarse cuando al fin produzca perjuicios, sin que valga invocar entonces los precedentes donde no existieron daños".

Esto quiere decir, que no basta la simple imprudencia, que ya de por sí constituye un peligro para la colectividad, sino que la misma debe traer como consecuencia un resultado que produzca un mal efectivo y concreto, ya sea éste de índole material o corporal.

B) PREVISIBLE:

Considero que en relación a la previsibilidad que toda persona debe guardar en su conducta social, no existe

mayor complicación en su análisis, pues la misma debe encuadrarse en una conducta de precaución, ya que la imprudencia punible requiere que el culpable se haya conducido en su obrar con descuido, imprevisión o negligencia, al no adoptarse por el mismo las precauciones que racionalmente pueden ser exigibles a fin de evitar a las personas o a las cosas, daño que fuera previsible y evitable, porque, de no concurrir tales circunstancias, forzoso será en su aspecto jurídico hacer una calificación de fortuito el suceso, al no podersele imputar al agente.

Respecto a la previsibilidad que debe guardarse, nos ilustra con un ejemplo claro y preciso la sentencia del sie te de octubre de mil novecientos treinta y tres, al referirnos que en relación con el Reglamento de Circulación, el conductor de un automóvil que ve venir en dirección contraria a un ciclista haciendo grandes eses y continúa avanzando a gran velocidad hasta colisionar con él, causándole la muerte, declarándose con tal motivo: a) Que el alto de imprudencia punible requiere la relación de causalidad a un mal efectivo definido en la ley como delito y que este mal se produzca en condiciones tales que hubiera podido estimarse "a priori" por un hombre normal, como posible y previsible, y sea además evitable y prevenible mediante el empleo de una ordinaria diligencia, y en el caso actual, la conducta del inodado no fue la natural de prevenirlo, modificando la marcha y aún parando el vehículo que conducía a gran velocidad.

Cabe considerar, que la conducta del automovilista no se encuadró dentro de la cautela o precaución que debió observar en el momento preciso que divisó al ciclista. En otras palabras no utilizó la diligencia debida al prever

un resultado dañoso inmediato.

C) EVITABLE:

Como nota característica del delito por imprudencia, se encuentra la negligencia del sujeto activo, la falta de precaución del que ejecuta un acto lícito con el peligro de causar daños que fácilmente pueden preverse y por lo tanto son evitables poniendo en el obrar el más elemental cuidado. La imprudencia punible requiere como requisito especial la existencia de una acción u omisión voluntaria, no maliciosa, típicamente definido en la ley como delito, siempre que éste se haya producido en condiciones tales que su realización hubiere podido estimarse con anticipación por un hombre normal como posible y previsible, y sea además evitable o presumible mediante el empleo de una ordinaria diligencia.

D) TIPIFICADO POR LA LEY PENAL:

El principio de tipicidad es fundamental, pues no puede castigarse ninguna acción, omisión o falta que no esté previamente establecida en la ley. Nuestro Código Penal anterior, Decreto número 2164 de la Asamblea Legislativa, en su artículo primero establecía: No son punibles las acciones u omisiones que no estén calificadas como delitos o faltas y penadas por ley anterior a su perpetración. Esta claramente establecido en el artículo en mención e se principio fundamental de tipicidad y legalidad.

Se complementaba el artículo primero, con el prin-

cipio contrario de la atipicidad al decir que si un tribunal tuviese conocimiento de alguna acción u omisión que, según los principios generales del derecho debe calificarse como delito o falta y no se halle penada por la ley, se abstendrá de todo procedimiento sobre ella y expondrá al legislador, por el órgano correspondiente, las razones en que se funde para creer que debiera ser objeto de sanción penal. Acudirá asimismo al legislador, exponiendo lo conveniente, sin perjuicio de la ejecución de la sentencia, cuando entienda que no debe considerarse punible una acción u omisión penada por la ley, o estime excesiva la pena con que resulte castigada.

El principio de tipicidad y legalidad el nuevo Código, Decreto 17-73 del Congreso, lo establece en una forma más clara y precisa en su artículo 10. al decir que nadie podrá ser penado por hechos que no estén expresamente calificados, como delitos o faltas, por ley anterior a su perpetración; ni se impondrán otras penas que no sean las previamente establecidas en la ley.

Por consiguiente, la simple imprudencia o negligencia con infracción de Reglamentos, supone la existencia de una acción u omisión voluntaria de dicha clase, que implique también el quebrantamiento de alguna norma positiva contenida en aquéllos, originaria de un daño material, con relación causal, pero que no llega a configurar ninguna figura delictiva tipificada en la ley penal.

D) RELACION DE CAUSA A EFECTO ENTRE LA ACCION U OMISION Y EL MAL PRODUCIDO.

Toda relación natural de causalidad supone que la

causa productora del efecto sea eficiente e inmediata con relación al mismo o lo que es igual, determinante por sí misma en las condiciones de la vida normal del daño producido, sin que sea lícito establecer relaciones naturales de causalidad entre causas remotas y un efecto mediató de las mismas que no se hubiere producido sin la interferencia de otra causa próxima y eficiente por la que sea posible establecer naturalmente la relación causal.

La existencia de la imprudencia punible exige que entre la actuación voluntaria, no maliciosa del agente, y el daño causado se dé perfecta relación de causalidad, en términos que ésta sea efecto obligado de la ausencia de previsión en el culpable o de su descuido, apatía o negligencia que eran previsibles.

Para que la imprudencia o negligencia sea punible - es requisito ineludible que entre la acción u omisión voluntaria no maliciosa del agente y el daño o perjuicio producido se dé directa, inmediata y completamente la relación de causa a efecto, sin intervención de ningún elemento extraño que pueda de algún modo ejercer influencia en ese nexo, que es esencial.

CLASES DE IMPRUDENCIA PUNIBLE:

Refiriéndome nuevamente al Código Penal anterior, el Artículo catorce hacía la división de la imprudencia o negligencia como temeraria y simple, y agregaba: los tribunales la calificaran teniéndola como grave o temeraria. A continuación enumeraba los casos en cinco incisos en los que el juez debía reparar para llegar a determinar si

la imprudencia era grave o temeraria, y continuaba que si no concurre ninguna de las anteriores circunstancias se rá simple, si el juez estimara que no procedió el agente con la debida previsión, prudencia o pericia.

Practicamente este artículo englobaba la división clásica de la imprudencia, que a través del tiempo se ha tratado de llevar a su máxima expresión en cuanto a su deslinde con las otras formas de la culpa. Además de llegar a un criterio más uniforme calificándola únicamente de temeraria o simple, las que se diferencian entre sí por la gravedad de la culpa generadora del mal.

Para calificar el grado de la imprudencia punible es necesario atender tanto a las condiciones de posibilidad del hecho y a los de la previsibilidad del agente como a la gravedad de la negligencia, impericia, inhibición o falta de cuidado del causante del daño.

La imprudencia punible se caracteriza por la falta de previsión en la realización de los hechos que en atención a elementales reglas de posibilidad son previsibles, y por la omisión voluntaria y no maliciosa del racional cuidado que debe imperar en toda actividad humana, cuando de ella puede originarse un daño a las personas o cosas; y esa imprudencia punible se eleva a la categoría de temeraria, cuando el agente no adopta la precaución y cuidado en el obrar, que la mas elemental prudencia exige, en razón a las condiciones de lugar y momento, a todo hombre de tipo normal, para evitar un mal previsible y evitable mediante una ordinaria diligencia.

Para determinar en cada caso cuando la imprudencia debe calificarse de temeraria y cuando no traspasa los límites de la simple, es necesario fijar la atención en los detalles y particularidades del hecho, que darán la pauta más segura para encajarlo en el tipo penal correspondiente.

El nuevo Código Penal, no contempla ninguno de los aspectos tratados en los párrafos precedentes, y únicamente encontramos "la temeridad" en el Capítulo VIII que se refiere a los delitos contra la Seguridad del Tránsito, pero no como una división de la imprudencia, sino como un acto humano específico, y que se concreta en el Artículo 157, inciso 2o. que dice: "Quien condujera un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta, o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pública". Y la pena a aplicarse en este caso se encuentra establecida en la primera parte del artículo en mención.

Es de considerar como un avance la exclusión de clasificaciones en el nuevo cuerpo legal penal, pero lo anterior no obsta para que en aras del entendimiento del presente trabajo, se profundice en lo posible sobre los aspectos importantes que atañen específicamente a esta clase de delitos.

En razón de lo anterior, me parece interesante conocer otros aspectos:

A) IMPRUDENCIA TEMERARIA:

La imprudencia temeraria se caracteriza por la

omisión en el agente de la más elemental diligencia, precaución o cautela en la realización de actos no maliciosos, de manera tal que ocasione daño material efectivo, que sea consecuencia directa, racional y lógica de aquella falta de previsión o cuidado.

Dice la sentencia del catorce de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco, proferida por el Tribunal Supremo Español y que se encuentra en el repertorio de jurisprudencia de la Editorial Aranzadi, que la imprudencia, adjetivada con el calificativo de temeraria, supone en el agente infractor una falta de previsión indisculpable que condujo a producir, sin intención maliciosa, un daño que pudo y debió evitar adoptando las medidas de precaución que están al alcance de la inteligencia menos cultivada para prevenir un riesgo previsible y cuando, por olvido a las más rudimentarias normas que debe observar un hombre prudente en el manejo de un mecanismo susceptible de ocasionar un daño corporal o patrimonial, éste se produce, la responsabilidad criminal derivada de actos u omisiones que revelan descuido y negligencia graves, recae sobre el que hizo lo que no debió hacer u omitió lo que estaba obligado a ejecutar y originó el resultado dañoso que el ordenamiento penal sanciona (9).

Es imprudente, en grado temerario, el que por descuido, negligencia, falta de celo y de precaución da lugar a que se produzca un daño en las personas o en las cosas que puede evitarse con la más elemental precisión al alcance de la inteligencia menos despierta, y si de los actos u omisiones del agente resalta la nota de temeridad -

(9) Eugenio Cuello Calón, Op. Cit. Tomo I, Pág. 447.

que eleva la categoría del delito culposo, se degrada éste, porque además, se da la circunstancia de haberse infringido un precepto reglamentario.

B) IMPRUDENCIA SIMPLE:

La imprudencia simple aparece cuando el sujeto ha omitido la diligencia media acostumbrada en una esfera especial de actividad y está constituida por la omisión de normas que, por no ser inexcusables o aconsejadas por la más vulgar experiencia, sólo pueden exigirse en determinados casos.

Se puede decir que para realizar la calificación de imprudencia con infracción de reglamentos, es menester que su punto de partida venga de la imprudencia simple, que en la escala de la imprudencia ocupa el grado menor.

C) IMPRUDENCIA CON INFRACCION DE REGLAMENTOS:

Cuello Calón (10) nos refiere que la imprudencia con infracción de reglamentos se caracteriza por ser una imprudencia simple a la que se une la infracción de éstos, pues sin tal infracción el hecho constituiría la primera. - El Tribunal Supremo también asienta igual criterio: es indispensable, declara, que la imprudencia sea simple y el culpable obre en contra de los reglamentos; es preciso no sólo que existan reglamentos infringidos, sino que haya

(10) Eugenio Cuello Calón, Op. Cit. Tomo I, Pág. 447.

imprudencia simple, pues en otro caso sólo existiría una infracción administrativa corregible con sanción de esta clase. Pero si la conducta del agente es temeraria aún cuando concurra la circunstancia de haberse quebrantado algún precepto reglamentario no deja de ser temeraria.

Como norma general para calificar el grado de imprudencia, debe atenderse, a las condiciones de posibilidad del hecho y a los de previsibilidad del agente como a la gravedad de la negligencia, impericia, inhibición o falta de cuidado del causante del daño.

Podemos decir que es dable distinguir tres clases de imprudencia: la temeraria, la simple imprudencia o negligencia o infracción de reglamentos y la meramente simple imprudencia.

De tal suerte, que tomando el aspecto doctrinario y el derecho positivo con respecto a la imprudencia o negligencia que muchos autores y legisladores lo toman como sinónimos, podemos establecer alguna diferencia en cuanto su sentido no es idéntico. La imprudencia supone una actividad positiva, se refiere al obrar irreflexivamente, sin precaución ni cautela. En cambio negligencia equivale a descuido y se refiere a la omisión de la atención y diligencia debidas, pero ambas presentan el carácter común de falta de previsión debida.

Los elementos que caracterizan a la imprudencia o negligencia son:

- a) Ausencia de malicia o de intención. Este es el elemento fundamental de la imprudencia.

La ausencia de malicia o intención se refiere a la producción del resultado dañoso, pero el acto originario inocente ha de ser voluntario. La falta de malicia es característica de todas las clases de imprudencia.

- b) Debe producirse el daño material propio del delito que el acto constituiría en el caso de mediar malicia. Es decir que ha de constituir un mal efectivo definido en la ley como delito.
- c) Que el hecho se realice sin haber prestado el agente el cuidado y atención debidos. Consiste en la falta de previsión y de la racional cautela que debe acompañar a todos los actos de los que pueda provenir fácilmente un mal o daño probable. El resultado ha de ser previsible. La imprudencia se caracteriza por un hecho determinante de un mal no previsto por su autor; pero que hubiera debido prever.
- d) Entre el acto inicial voluntario y el mal causado debe existir una relación o nexo de causalidad. Por consiguiente no hay responsabilidad culposa cuando los daños sobrevinieren por interferencia y conjunción de causas extrañas insospechadas por el agente.
- e) Que el acto inicial sea lícito y permitido.

LA IMPRUDENCIA PUNIBLE DEBE PROBARSE:

A diferencia del dolo que se presume siempre mientras no se acredite lo contrario, la culpa o negligencia

han de estar plenamente demostrados.

La imprudencia no puede presumirse ni cabe interpretar en sentido favorable a su existencia, supuestas omisiones en los hechos probados, sino que ha de fundarse como los de más elementos de toda figura delictiva en bases de hecho claramente establecidas.

Si bien el dolo se presume siempre, en las infracciones culposas o por negligencia no es lícito hacer análoga presunción, ya que han sido definidas como delito en particular, cuya nota fundamental es precisamente el grado de culpabilidad, por lo que al proferirse un fallo condenatorio ha de expresarse claramente el elemento de hecho del que pueda desprenderse que el mal fue debido a la imprudencia.

LAS NORMAS REGLAMENTARIAS NO PUEDEN PREVALECE RECER ANTE LA IMPRUDENCIA.

Este principio que lleva implícito la jerarquía de las normas es plenamente comprensible, pues es natural que las disposiciones administrativas no puedan prevalecer sobre los mandatos de la ley penal, ya que las primeras sólo castigan una maniobra antirreglamentaria, pero que cede ante las consecuencias y daños que de tal manio
bra se deriven, para la vida o el patrimonio de las perso
nas que previene y sanciona nuestro Código Penal.

TODA IMPRUDENCIA PRESUPONE UNA INFRACCION REGLAMENTARIA:

No poder dominar con eficacia la marcha de un vehículo y no atender las indicaciones que a tal efecto hicieren los policías de servicio, revela una falta de diligencia que sobrepasan los términos más modestos de una sencilla infracción reglamentaria, siempre latente en toda imprudencia, pero que obliga a calificarla de temeraria porque se pronuncia contra el respeto debido a los derechos de los demás, sin tener presentes las normas impuestas a toda persona en la convivencia social y el cuidado y atención que debe presidir en su desenvolvimiento.

EL ERROR DE CALCULO OBEDECE A UNA FALTA DE ATENCION.

Es muy frecuente en los accidentes de tránsito que las personas que conducen un vehículo se distraigan, ya sea porque entablan plática con su acompañante, porque la mente la llevan lejos del lugar de circulación o por cualquier otra circunstancia que los aparte de la concentración adecuada que se debe tener en esos precisos momentos, y es entonces cuando es factible realizar un cálculo equivocado de distancia, por la falta de la debida atención originando un error que es a todas luces revelador de una negligencia o descuido de carácter grave por las consecuencias dañosas que pueda ocasionar.

Tanto si se conceptúa el error como una acción desacertada o equivocación, o como resultado de un juicio falso, es indudable que su origen se debe a una falta de ponderación adecuada en la apreciación de los elementos precisos para mover la voluntad o la inteligencia hacia los resultados correspondientes a la realidad que procede,

y cuando tal desviación se produce en méritos, no de determinaciones extrañas a la propia espiritualidad, sino como consecuencia de falsas hipótesis forjadas y dañan un interés jurídico ajeno, no puede menos de revestir las características exigibles para una imputación de tipo culposo, ya que la ordenación de los actos buenos con trascendencia en posible perjuicio de terceros no puede ampararse en la mera creencia o suposición del bien obrar, sino en la satisfacción completa de que obró con aquella ecuanimidad, diligencia y previsión que son imprescindibles en la convivencia social, habida cuenta de los medios en que cada uno ha de desenvolverse en ella.

CAPITULO II

DE LAS FIGURAS DELICTIVAS EN PARTICULAR

A) ANTECEDENTES HISTORICOS

Como antecedentes en la legislación española, que como es tradición siempre ha constituido la fuente fecunda donde se nutre nuestro ordenamiento jurídico, se encuentra la ley del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta que se refiere al uso y circulación de vehículos de motor.

Federico Puig Peña (11), quien a partir de este momento seguiremos de una manera especial en relación a los delitos contra la seguridad del tránsito, al hacer sus consideraciones generales nos refiere que el uso del auto móvil en la sociedad moderna ha logrado ciertamente un portentoso progreso; pero al mismo tiempo, y por las características que desgraciadamente han matizado su uso, ha significado también una de las mayores fuentes de daños para la sociedad en general. Sería una estadística de pavor registrar, en efecto, los enormes daños que cada día causan los vehículos de motor en el mundo, destruyendo vidas y destrozando objetos de nuestra propiedad con el mayor menosprecio de estos bienes jurídicos. Por ello, y como el peligro va "increscendo", los legisladores se aprestan a poner remedio al mal, cortando, o por lo menos intentando cortar de raíz las causas de esta inmensa delincuencia.

(11) Federico Puig Peña, Derecho Penal, Tomo IV. Parte Especial, Volumen II, Págs. 356, 357, 358.

Es de considerar que sobre tan importantísimo tema de la delincuencia automovilística poco, o casi nada se ha escrito. Existen escasas referencias en los tratados generales y en algunas monografías en particular relativas a la imprudencia y a las figuras especiales como por ejemplo, el Hurto de Uso.

En la década anterior a la Segunda Guerra Mundial, los Estados abordaron, primero tímidamente y después de manera decidida el problema. Se inicia la represión con el firme castigo del conductor embriagado, que provoca en los países anglosajones (Inglaterra, Road Traffic, Act. 1930; Estados Unidos, en diversas legislaturas; Arkansas, Colorado, Uniform Motor Vehicle) y nórdicos (Dinamarca, Ley 1945 sobre conducción de vehículos bajo la embriaguez) leyes especiales. Después se sanciona la abyecta fuga en caso de accidente (Italia, Codice Stradale; Alemania, modificación del Código Penal, etc), y, más tarde -ocupando desde entonces primer plano-, la ilícita conducción por velocidad excesiva o por inhabilitación para conducir (Suiza, ley federal de 1932; Suecia, ley de 13 de junio de 1941; Bélgica, Decreto de 1939, etc.).

Posteriormente se agregan a los tipos básicos otras figuras circundantes, como el hurto del automóvil con intención de devolverlo después de usarlo; el quebrantamiento de la privación del permiso de conducir, etc.

En la actualidad en la mayoría de legislaciones está disciplinada esta cuestión, y nos dice Puig Peña que se observan al efecto las siguientes características:

- a) Abandono definitivo del viejo sistema de sanción meramente administrativa y su reemplazo por una ordenación punitiva de acentuado rigor y caracteres.

En este aspecto únicamente el Código español de 1928 había avanzado algo en este sentido, pues en la normación de circulación ha prevalecido hasta la fecha la sanción meramente administrativa. En España el Código de la Circulación de 1934 era la norma rectora, que sólo castigaba con multas y no de escasa trascendencia.

- b) Tendencia a la creación de un verdadero sistema legislativo o estatuto del tráfico con vehículos de motor, en el que, con ocasión del uso de los mismos, se establecen junto a los tipos rectores y pretendiendo agotar la materia, incluso tipos penales de las mas diversas especies y acaso unidos solamente por la identidad del objeto material alrededor del cual versan los delitos.
- c) Configuración de la mayoría de estas infracciones como delitos de peligro abstracto, independientes del que puedan producir en caso particular.
- d) Orientación de las sanciones hacia una penalidad nueva integrada por la privación del permiso de conducir, con carácter temporal o definitivo, sin perjuicio de las tradicionales penas de privación de libertad y multa.

En estos principios se inspira la ley española del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta sobre uso y

circulación de vehículos de motor, ley que como indica QUINTANO es de carácter netamente penal y aplicable exclusivamente en vía judicial aunque con arreglo al procedimiento de urgencia que, para el flagrante delito y para los de imprudencia en el tráfico, establece la norma - de ocho de junio de mil novecientos cincuenta y siete, reformado al efecto el Título III del Libro IV de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Por considerarlo de importancia, se hace necesario realizar un enfoque sobre las diversas situaciones delictivas que contempla la ley del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta, y las cuales toman como referencia la legislación extranjera de varios países donde se aplican las sanciones que corresponden a la misma, con antelación a la regulación española.

DELITOS DE CONDUCTOR:

Bajo la denominación genérica delitos del conductor, aparece el primer supuesto contemplado en la norma especial, que concretamente se refiere a la conducción ilícita de un vehículo de motor y que conforme a la previsión legislativa, pueden, a su vez, dividirse en delitos de acción y delitos de omisión.

A) DELITOS DE ACCION:

Contempla varios supuestos, que van desde la embriaguez del conductor, pasando por el menosprecio por el conductor de las situaciones de peligro y circunstancias que aumentan el riesgo.

a) La embriaguez del conductor:

La norma del artículo primero castiga "al que conduxere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o de estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad".

Ante estos supuestos nos encontramos con lo que la doctrina denomina "peligro abstracto", al efecto afirma Puig Peña (12) "que la comisión delictiva se produce por el simple hecho de conducir en esas condiciones de falta de lucidez y normalidad intelectual y de reacción. Por ello el delito se produce aunque no sobrevenga daño alguno a las personas o a las cosas; si acaso éstos se produjeran se determinaría entonces la existencia de un concurso de delitos, si es que la causa del hecho delictuoso fuera otra imprudencia del conductor."

En efecto, el autor al exponernos su criterio sobre lo que considera "peligro abstracto", conjuga los elementos que precisamente le dan origen al supuesto jurídico; pues ya no se trata únicamente del riesgo o contingencia de que se produzca un mal o daño, en un momento determinado, sino que con esa actitud se entra a la esfera de lo antijurídico y se es responsable de un delito, que de producir otras consecuencias, vendría a constituir, como bien lo afirma el autor, un concurso de delitos.

El peligro, cuya trascendencia jurídica se considera principalmente en la voz RIESGO y sus especies, se

(12) Ibidem, Pág. 358.

manifiesta de modo especial en los delitos de tránsito y específicamente en el supuesto jurídico de la conducción en estado de embriaguez.

Lógicamente es de hacer resaltar que diversas son las causas que determinan la delincuencia automovilística, pero como bien asienta el autor nombrado, las estadísticas, sin embargo, señalan que entre las principales (por no decir la de más enjundia) se halla la embriaguez.

Es interesante la consideración que realiza entorno a varios aspectos que conllevan una relación muy íntima con el primer supuesto. Al efecto nos refiere:

1) Conductor: Dice que por conductor se debe entender el que en aquel momento fuere el conductor, aunque no sea el verdadero titular del servicio, siendo indiferente que sea el dueño del vehículo, un familiar, un dependiente o un extraño. Asimismo es indiferente que sea español y extranjero y que posea o no permiso para conducir; si no posee éste se producirá la comisión de otro delito.

2) Que no es suficiente que el conductor se encuentre bajo la influencia alcohólica o tóxica; es preciso, además, que se encuentre por esa causa en un estado de incapacidad para conducir con regularidad. Es decir, que lo determinante es la situación de inseguridad que por tal causa se puede producir, sin que sea preciso una relación absoluta con la intensidad de la ingestión alcohólica o tóxica. Naturalmente que en la embriaguez plena o semiplena se

acusa la incapacidad, pues aunque el conductor crea dominar siempre el vehículo, ello puede probablemente no producirse. Pero también se puede ocasionar con la simple excitación del primer período de la embriaguez, por la posible anormalidad o irregularidad en las reacciones necesarias.

3) Que de todas formas, la embriaguez es de relevancia extraordinaria en la ilicitud de la actuación del conductor, no sólo porque impide la obtención del permiso, sino porque, aparte de las otras sanciones, puede provocar la retirada definitiva del mismo.

En razón de lo expuesto, me parece interesante y de la mayor importancia, los supuestos contenidos en los artículos doscientos setenta y cuatro y doscientos noventa y seis del Código de Circulación Español. El primero prescribe la eliminación de todos aquellos que presenten síntomas de influencias alcohólicas o tóxicas, entendiendo lo anterior en el sentido de aquellas personas que se presentan a solicitar licencia de conducción y que por los resultados obtenidos de los exámenes rigurosos, tanto físicos como intelectuales, resultan con inclinaciones exageradas hacia las bebidas alcohólicas y tóxicos.

Conviene asimismo hacer resaltar que sobre la influencia del alcohol en la disposición del conductor, se traduce generalmente en la falta de coordinación de los movimientos; debilitamiento de la atención; sensación de excesiva confianza; eufórica inexistencia del peligro y retraso manifiesto en las reacciones necesarias que deban realizarse en momento determinado.

El segundo supuesto contenido en el Artículo 296, de

termina la conducción de alguna persona en estado' de alcoholismo agudo, que trae como consecuencia el retiro definitivo del permiso de conducir.

La norma en sus alcances jurídicos es lógica y justificada, y de llegarse a una condena por la causa anterior, se complementa con una notificación a las instituciones en cargadas de extender permisos de conducción y a las que velan por el orden del tránsito.

b) El menosprecio por el conductor de las situaciones de peligro.

Otro de los supuestos regulados por la ley del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta, está referido a la conducción con velocidad excesiva y es precisamente el artículo 2o. que determina la pena en cuanto suceda la acción de la persona que conduzca un vehículo de motor con velocidad excesiva o de otro modo peligrosa para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumenten el riesgo.

En el presente caso o supuesto, la velocidad tomada como ligereza, rapidez, prontitud del movimiento o accionar en un tiempo limitado realizada con exceso viene a constituir el sentido de la norma, pues de lo contrario, se estaría ante una situación normal y entraría a la relación del ideal que persigue la civilización en las comunicaciones y en los transportes, y como asienta Guillermo Cabanellas (13), anhelo, sin quebrantar las garantías, para la

(13) Guillermo Cabanellas, Op. Cit. Tomo IV, Pág. 378.

tramitación de las causas judiciales.

Aparte de las consideraciones anteriores, la velocidad excesiva constituye una de las fuentes principales de los accidentes de tránsito y su causa de sucesos dolorosos para la humanidad. Si bien es cierto que la conducción en estado de embriaguez representa, como lo afirma Puig Peña, el supuesto más reprochable, porque acusa el desprecio más absoluto a los bienes jurídicos de los demás por el placer propio, también lo es que el conductor sin mesura conlleva un cúmulo de peligro que traducido en estadística, se establece que una cantidad considerable de accidentes se deben por manejar con excesiva velocidad.

La velocidad en los tiempos actuales predomina; y se afirma como un insano placer de surcar los caminos, carreteras y calles en un afán desmedido de dominar el espacio y el tiempo, destrozando vidas y causando daños por todas partes.

Encuétrase una diferencia entre el supuesto de la conducción en estado de embriaguez y la de conducir con excesiva velocidad. En el primer caso la ilicitud del conductor es siempre absoluta o casi absoluta, en cambio en el segundo es simplemente relativa; o lo que es lo mismo, no se censura y castiga por marchar a gran velocidad, sino a velocidad excesiva en relación con las circunstancias. El concepto de "exceso en la marcha" es, pues, una existencia de relación que hay que ponerla en contacto con otros datos para que se produzca. La misma ley, en efecto, se apresura a aclarar su significado, teniendo en cuenta las circunstancias siguientes:

Las circunstancias que enumera la ley se refiera a la intensidad del tráfico, las condiciones de la vía pública y a otras circunstancias que aumenten el riesgo, las que veremos a continuación:

I) La intensidad del tráfico:

De conformidad con el artículo 17 del Código de Girculación, la primera circunstancia en que el exceso de velocidad es peligroso, precisamente "las aglomeraciones de cualquier clase" y la conducción por lugares de "tráfico complejo".

Para el análisis del Artículo 17 debe entenderse que como supuesto necesario debe en el primer caso, haber gran concurrencia de personas y, en el segundo, por la enorme intensidad del tráfico, deba marcharse a una velocidad moderada, y a que el aumento de la misma produce el exceso de velocidad llegando a conformar el enunciado del artículo en mención.

II) Las condiciones de la vía pública:

Estas condiciones no están referidas al estado material de vía, sino que se hace relación a caminos con viviendas próximas a los bordes; a carreteras que presentan cruces, estrechamiento o pasos a nivel; a curvas o cambios de rasantes que limiten o impidan la visibilidad. Otras veces no es el camino, sino las circunstancias concomitantes a la marcha, como el cruce nocturno con otro vehículo; carretera mojada, la niebla, entrada y salida de alumnos de establecimientos escolares, hospitales, cen-

tros militares, cuerpos de bomberos, etc. etc.

III) Otras circunstancias que aumenten el riesgo:

Este aspecto encaja como un enunciado general, ya que al realizar su estudio el autor Puig Peña (14) manifiesta que el concepto de "velocidad excesiva" puede quedar determinado por otras diversas circunstancias que aumenten el riesgo normal, y agrega: "Esta, entendemos, es una especie de fórmula general que abarca todas aquellas causas que, estando o no previstas en el ordenamiento del tráfico, puedan desencadenar consecuencias luctuosas. Aquí sitúan los autores el avanzar sin moderación en las paradas de tranvías; el cruzar sin cuidado con los otros vehículos; el adelantar sin disminuir la marcha cuando ello debe ser prudente, etc. ".

Esta situación debe entenderse que su relación con el de excesiva velocidad es la del peligro que representa para el público, ya que se puede conducir de manera peligrosa para las personas y, sin embargo, conducir a velocidad pequeña.

A la par de la velocidad excesiva la ley hace consideración de la conducción de vehículos de manera peligrosa para las personas, aunque se produzca a marcha moderada, como, por ejemplo, ir hacia atrás sin las debidas precauciones, deslumbrar al conductor en cruces, etc.

Asimismo que en la expresión peligro para el público se comprenden no sólo el público propiamente dicho, sino también los ocupantes del vehículo ilícitamente condu-

(14) Federico Puig Peña. Op. Cit. Tomo IV, pág. 361.

cido.

Y como conclusión del supuesto en el menosprecio por el conductor de las situaciones de peligro, es decir, de la excesiva velocidad, debe entenderse que si bien el verbo conducir establece una actividad personal, cabe en esta situación una responsabilidad por cooperación o por inducción cuando se ordena o impulsa al propio conductor a marchar a velocidad excesiva.

En esta situación el autor Puig Peña se formula una interesante interrogante al preguntarse si cabe en esta circunstancia la eximente de obediencia. Y se responde que los autores españoles así lo entienden, entre ellos, Cuello Calón y Díaz Palós, pero recomienda que hay que proceder con particular cautela en algunas hipótesis.

c) La indocumentación del conductor

En los delitos de acción la indocumentación del conductor constituye el tercer tipo y que hace referencia al que condujere un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello. Esta situación que contempla la ley del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta se aparta de la legislación de otros países pues la misma aparece regulada como una infracción reglamentaria y no como un delito que se pena con la privación de libertad con arresto mayor.

En nuestro medio de conformidad con el artículo ciento diecinueve del Reglamento de Tránsito, reformado por el Acuerdo Gubernativo del treinta de enero de mil novecientos sesenta y tres, el que preceptúa que las multas

por infracción a las disposiciones contenidas en este reglamento, ingresarán a la Tesorería de la Policía Nacional (disposición que se cumple ahora en la Tesorería de fondos de justicia de la Corte Suprema) y serán impuestas por el Juzgado de Tránsito, de acuerdo con la siguiente tabla... por no portar la licencia de conductor Q. 2. 00, falta absoluta de la misma Q. 50. 00.

Al respecto ha de considerarse que la posición de nuestro país es correcta pues la jurisprudencia acusa la infracción común de imprudencia cuando sólo exista relación causal y, naturalmente, culpabilidad entre el daño y el hecho imprudente, estuviere o no su autor habilitado para conducir. En cambio en la ley que se comenta basta la falta de esa habilitación para incurrir en penalidad como producto del clamor general que pide máxima sanción contra el conductor indocumentado. Por conductor indocumentado debe entenderse sólo el que, conforme a las normas de la ley en mención no puede llevar un vehículo de una determinada clase en particular, lo que supone que la autorización para conducir vehículos de motor mecánico sirva concretamente para el que se lleva en el momento de la acción.

Los tratadistas españoles sostienen al respecto una interpretación estricta, ya que exigen, en relación a la posesión de la licencia, que la misma efectivamente se haya extendido al interesado, no bastando, por tanto, ni la aprobación en los exámenes, ni que se haya seguido el curso total de la documentación; ni tampoco que se tenga autorización para conducir un vehículo de clase inferior.

d) La conducción con matrícula falsa.

Otro de los delitos que contempla la ley de mayo de mil novecientos cincuenta, es el caso de conducir un vehículo de motor con placa de matrícula falsa o distinta de la debida o alterada, o hecha ilegible o el que no lleve en ninguna.

Este delito de acción reviste caracteres de suma gravedad, porque lleva consigo la confusión de vehículos o la imposibilidad de pronta identificación sobre todo teniendo en cuenta que en muchas oportunidades los vehículos son utilizados para lograr la impunidad de otro delito que se comete. No obstante el precepto jurídico en algunas oportunidades y según las circunstancias, sobre todo cuando la irregularidad en la matrícula no proviene de una acción dolosa o el vehículo pueda ser perfectamente identificado, es flexible ya que la punición del delito se torna en alternativa de prisión o multa.

Cabe considerar en la comisión de este delito la participación, ya que aunque el precepto se refiere concretamente al conductor, puede muy bien ser el dueño, que en ése momento no conduce, el responsable de la falsedad o de la alteración de la matrícula.

Referente a las normas reglamentarias del Acuerdo Gubernativo del treinta de enero de mil novecientos sesenta y tres puede establecerse su regulación en una escala que contempla la irregularidad en las placas. En primer lugar, no usarlas en los vehículos contempla una multa de Q. 10.00; ceder su uso a vehículos de conductores distintos Q. 10.00; usar las de los vehículos con los números borrados Q. 5.00; usarlas falsificadas Q. 50.00; usar las que no están en vigor Q. 10.00; y no usarlas en el lu-

gar designado por la oficina de tránsito Q. 5.00.

Como puede establecerse, lo que en otras latitudes constituye delitos regulados en una ley específica, en nuestro medio únicamente constituye una infracción a los reglamentos de tránsito, olvidándose de las consecuencias jurídicas que pueda traer una regulación de esta naturaleza.

B) DELITOS DE OMISION:

Contempla esta segunda fase la ley del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta, sobre uso y circulación de vehículos de motor, los delitos llamados de omisión, o sea aquellos en que existe una abstención de hacer, falta del que ha dejado de realizar algo conveniente, obligatorio o necesario en relación a una situación.

Si bien censurable es la conducta de acción de conducción ilícita, no lo es menos la que establece el Artículo 5o. de la ley en mención que prescribe castigo para el conductor de un vehículo de motor que no auxiliare a la víctima por él causada. Este hecho conlleva una considerable intensidad antijurídica, pues a la acción inicial se agrega la posible consecuencia luctuosa de la omisión de prestar la asistencia inmediata al sujeto pasivo. Como pena al delito anterior la ley establece prisión acompañada de una multa.

Ahora bien, se hace necesario dejar sentado que no toda conducta omisiva conforma el delito antes mencionado, es menester que exista una víctima causada por el

conductor, entendiendo ésto como a toda persona lesionada a consecuencia del actuar imprudente o falta de pericia del que conduce.

Existen autores que sustentan el criterio que no habrá delito si la víctima ha fallecido porque, desgraciadamente, ésta no necesita ya de socorro, y, por consiguiente la omisión del mismo no puede agravar o empeorar su situación, pero en contraposición de esta tesis, la mayoría de autores consideran que la ley no castiga sólo aquí un concreto delito de comisión por omisión, sino la simple omisión, es decir, la conducta despreciativa del automovilista que, tras atropellar a una persona, sin constar le si murió o no, sigue en su carrera desenfundada, despreciando los más elementales deberes de cooperación, - aunque objetivamente el auxilio sea ya innecesario.

Asimismo, es preciso que exista omisión de auxilio, pero a la vez es imprescindible establecer que no habrá delito si el conductor no sabe que se ha producido el accidente, y por consiguiente la obligación de auxiliar a la víctima, o si considera que no es necesario detenerse para procurar socorro -por error invencible-, o si no puede de momento socorrer, o si acelera la marcha para buscar mejor asistencia. Claro está, que en esta situación - debe analizarse y estudiarse con detenimiento el aspecto subjetivo del sujeto activo, que como es bien sabido es difícil de establecerse. Por consiguiente, la falta de auxilio debe ser entendida como la consistente e injustificada falta de auxilio, que puede llegar al concurso de delitos en el caso de que, como consecuencia de la omisión de socorro, haya sobrevenido la agravación o muerte del lesionado.

LOS ATENTADOS CONTRA LA CIRCULACION DE VEHICULOS DE MOTOR:

Los supuestos expuestos anteriormente, se refieren concretamente a los peligros del conductor. Ahora corresponde el estudio de los atentados contra la circulación de vehículos de motor provocada desde el exterior del vehículo y dirigidos contra él, que también pueden producir graves consecuencias. Es de aclarar que en el primer supuesto de la ley sobre uso y circulación de vehículos de motor también existe peligro para las personas al igual que en este segundo apartado, pero en el primero este peligro se causa con el vehículo y en el que es motivo de estudio, se produce actuando directamente o indirectamente contra el vehículo.

Ahora bien, hay que tener cuidado en la expresión-vehículo o coche, pues la misma debe ser considerada e interpretada en su sentido amplio comprendiendo todo vehículo que transite por las carreteras. Al efecto se refiere que la Audiencia de Lugo condenó a un individuo que teniendo conocimiento que otro tenía que transitar en bicicleta para ir a su residencia, colocó puntales de pino para interceptar la carretera, lo que trajo como consecuencia a que aquél tropezara y se causara lesiones. Interpuesto el recurso correspondiente por considerar que la ley protege vehículos de motor, el Tribunal Supremo, en sentencia lo desestima alegando que es indudable que la colocación de obstáculos peligrosos en una vía pública afecta a todos los usuarios de la misma y, en consecuencia, se ha puesto impedimento peligroso a la circulación de todos los vehículos, sean de motor mecánico o de otra clase.

A este respecto es interesante volver la vista a nuestra legislación, para establecer la concordancia que pueda existir con lo anteriormente consignado y lo que expresan nuestras leyes y reglamentos. Vemos que tanto el reglamento de tránsito en su Artículo 5o., como la Ley de Tránsito, Decreto 66-72 del Congreso de la República, artículo 4o., realizan una división de los vehículos de la siguiente manera: Por su naturaleza de los vehículos se clasifican en:

- 1) de brazo o pedal;
- 2) de tracción animal; y
- 3) de fuerza mecánica.

Según el reglamento los vehículos de brazo o pedal son los que el hombre impulsa por su propia fuerza muscular, carretillas de mano, bicicletas, velocipedos; los de tracción animal aquellos movidos por animales de cualquier clase, coches, carretas, etc., y los de fuerza mecánica los movidos por cualquier fuerza motriz, provenga o no de una acción exterior, autocaminones, autobuses, motocicletas, etc.

Complementan esta división los artículos 5o, 6o. y 7o. de la Ley de Tránsito que establecen:

Artículo 5o. Los equipos de movilidad que estén acoplados a cualquier vehículo, se entenderá que forman una sola unidad con éste.

Me parece que esta norma es importantísima, pues es común y corriente ver vehículos arrastrando lanchas,

otros carretones, otros plataformas, etc., etc., que muy bien pudieran ser el origen de un hecho luctuoso.

Artículo 6o. Los tractores así como los vehículos destinados a fines agrícolas que circulen en vía pública y cualquier otro aparato para construcción de carreteras, puentes o edificios quedan comprendidos en el presente Código.

Es lógico suponer que así sea, pues de lo contrario esta norma estaría contradiciendo el contenido del Artículo 2o. de la misma ley que determina que los vehículos a que se refiere esta ley, son todos aquellos destinados a circular por las vías de uso público, para el transporte de personas o carga, provistos de ruedas u orugas.

Ahora bien, la excepción está contenida en el artículo 3o. que se refiere a leyes y reglamentos especiales en relación a otros vehículos, y la supletoriedad de esta ley.

Artículo 3o. Los ferrocarriles y demás vehículos que transporten sobre rieles, se sujetarán a las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos respectivos y, supletoriamente, a las de esta ley.

Contiene el Artículo 7o. una regulación especial referida a los llamados vehículos de emergencia, es decir aquellos que se encuentran destinados a prestar un servicio específico.

Artículo 7o. Se denominan vehículos de emergencia: las

ambulancias, los carros de bomberos y los vehículos de la policía. Así como los que específicamente señale el reglamento de la presente ley.

Los vehículos de emergencia se sujetarán a las disposiciones especiales de esta ley y su reglamento sólo cuando se encuentren en el desempeño de sus propias labores, situación que deberán indicar con luces y sirenas.

Esta norma refleja su contenido en lo que para el efecto preceptúa el Título III de la Ley de Tránsito denominado "DEL TRANSITO" y que en su Artículo 29, inciso 3o. determina:

Artículo 29. Se establecen las siguientes reglas de tránsito:

3o. El conductor, en cualquier circunstancia, debe deterner la marcha y ceder el paso a vehículos en misión de emergencia, los que se harán notar usando sus respectivas señales de alarma, visuales o auditivas;

Y para complementar el enunciado de los preceptos anteriores el Artículo 31 establece:

Artículo 31. La velocidad preferencial de los vehículos en servicio de emergencia, será debidamente establecida en el reglamento de acuerdo con las condiciones y la intensidad del tránsito y la naturaleza de los servicios que presta.

Pues bien, retornando al estudio motivo de este apartado, o sea la ley española del nueve de mayo de mil novecientos cincuenta relativa a los atentados contra la circulación de vehículos de motor, el Artículo 60., describe el primer hecho que castiga al que quitar, cambiar, simular, alterar o dañar las indicaciones o señales establecidas en la vía pública para orientación y seguridad de la circulación de vehículos de motor.

Al respecto es interesante la crítica formulada por Puig Peña al contenido del Artículo 60. al decir: "El precepto se resiente de bastante imprecisión, pues, en primer lugar, no todas las indicaciones o señales tienen la misma trascendencia para la seguridad de la circulación; y en segundo término, las conductas no pueden tampoco parificarse, pues no es lo mismo quitar o cambiar una señal de seguridad que simplemente alterar una indicación meramente orientadora". (15).

Por consiguiente, conviene agregar que en este aspecto juega papel importante la finalidad que persigue el sujeto activo, y por lo tanto, la ley determina que los Tribunales, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho, condiciones del culpable y finalidad perseguida por éste, podrán imponer las penas inferiores o superiores en grado a las señaladas o solamente una de ellas.

Un segundo hecho la contempla el Artículo 70., que castiga al que gravemente perturbare o pusiera cualquier obstáculo a la circulación de vehículos de motor, con peligro para sus ocupantes.

(15) Federico Puig Peña, Op. Cit. Tomo IV, pág. 365.

Puede establecerse que en esta segunda figura delictiva, existe una concreción del supuesto de hecho, ya que se exige que la perturbación de la circulación sea grave, y además, que con ello exista peligro para los ocupantes.

A cambio de que se concreta en mejor forma el supuesto de hecho, se omite sobre la facultad del juez de poter regular las penas superiores o inferiores, tomando en consideración las circunstancias de la infracción y condiciones y fin perseguido por el infractor.

Al efecto de los artículos precedentes vale realizar las consideraciones siguientes, orientándonos en la exposición que efectúa el autor que hemos venido estudiando:

a) En primer término conviene analizar la finalidad que persigue el sujeto, ya que si éste fuera, al colocar los obstáculos, el de causar la muerte de los que ocupan el automóvil, el hecho integraría un delito de grado mayor sancionado con una pena de igual naturaleza que pondría de relieve el análisis agudísimo que tendría que realizar el juzgador de la intención con que se actuó.

b) En segundo lugar, que si la muerte se produce como consecuencia de la colisión o de la perturbación producida, no existiendo dolo de muerte, en concordancia con el Artículo 7o., habrá que ubicar en concurso de infracciones los homicidios o lesiones que resulten por la imprudencia.

c) Si no se produce ninguna consecuencia luctuosa,

no obstante existir peligro para las personas, o algún resultado dañoso para los ocupantes, el juzgador según las circunstancias podrá inclinarse por la alternativa de prisión o multa.

Un tercer hecho que contempla la ley de los atentados a la circulación de vehículos de motor, lo determina el artículo 8o. , que castiga al que lanzare contra un vehículo de motor en marcha piedras u otros objetos con peligro para las personas.

En este tercer supuesto delictivo, debe tomarse también en consideración la finalidad perseguida y las consecuencias que se produzcan, ya que las mismas pueden variar ostensiblemente la calificación que el juzgador dé al hecho según las circunstancias en que el mismo ocurra.

Pues bien, todo lo anteriormente expuesto, considero que se refleja, aunque de una manera muy general, en la norma que encierra el capítulo VII de nuestro Código Penal que trata de los delitos contra la seguridad del tránsito, con la rúbrica de Responsabilidad de otras personas, y el Artículo 158 que determina:

Artículo 158. Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieran en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad de tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de

sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicaciones de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

Cabe en esta situación, determinar de manera específica el significado de cada uno de los supuestos que encierra la norma del artículo precedente, y al efecto:

a) Colocación de obstáculos imprevisibles;

En este caso tiene que darse un impedimento para la acción, un estorbo o inconveniente que impida la circulación o el curso normal de los vehículos, tendiendo a obtener un resultado dañoso.

Tomando en consideración la finalidad que persiga el sujeto, se me ocurre para este caso concreto, una escala de ejemplos que podrían partir desde la colocación de piedras, vidrios, ramas, troncos, hasta un obstáculo de mayor significado como lo podría ser un vehículo atravesado en una curva donde la visibilidad del conductor es mínima.

Considero que en este supuesto se adecúa correctamente la sentencia proferida por el Tribunal Supremo Español del tres de abril de mil novecientos cincuenta y cuatro y que se encuentra en el repertorio de Jurisprudencia de la Editorial Aranzadi, en el caso de una persona que puso obstáculo en una carretera pública consistente en dos puntales de pino obstruyendo de esa manera el camino.

En esa razón dice el Tribunal Supremo: La puesta de obstáculo peligroso para la circulación de vehículos de motor, que castiga el Artículo 7o. de la llamada Ley Penal de Automóvil, promulgada en 9 de mayo de 1950, comprende en el caso presente, porque la colocación de dos puntales de pino, que interceptan una carretera pública, - por donde había de pasar el perjudicado, montado en su bicicleta, y el hecho de tirarle unas piedras y hacer dos disparos al aire para amedrentarlo, con la consecuencia de que, al intentar huir el ofendido tropezó con los palos, cayó de la bicicleta y se produjo las lesiones y daños de autos, integra todos los hechos punibles calificados por la sentencia recurrida y, por lo que hace el único motivo del recurso, constituye la infracción definida en el artículo 7o. de la Ley de 9 de mayo de 1950, pues que, aún siendo un motivo personalísimo, como la enemistad por rivalidad amorosa, y un hecho concreto, la interceptación de la carretera, y una finalidad específica, la de amedrentar al perjudicado, es indudable que la colocación de obstáculo peligroso en una vía pública afecta a todos los usuarios de la misma, y en consecuencia, se ha puesto impedimento peligroso a la circulación de todos los vehículos, sean de motor mecánico o de otra clase (16). :

- b) Derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables:

Por derramamiento debe entenderse el vertimiento de un líquido sobre la superficie, capaz de hacer perder el control de quien conduce un vehículo o de producir un

(16) Juan Canals Martí, Op. Cit., Pág. 437.

incendio o explosión de consecuencias dañosas o luctuosas.

Como ejemplo pueden citarse los aceites, grasas, sustancias jabonosas, como deslizantes, y como inflamables, la gasolina y el gas.

- c) Mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio.

De los supuestos contemplados, es de considerar como el que mayor complicación manifiesta, tanto en su interpretación como en sus alcances, el que se refiere a la mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, ya que la mutación entendida como cambio en la situación o en la actitud, da margen a una serie de situaciones en cuanto al resultado que pueda producirse en el acontecimiento del hecho, pues como queda señalado en líneas precedentes no todas las indicaciones o señales tienen la misma trascendencia para la seguridad de la circulación de vehículos, y tampoco pueden parificarse las conductas, ya que no es lo mismo quitar o cambiar una señal de seguridad que simplemente alterar una indicación meramente orientadora.

Ahora bien, en el aspecto de la destrucción, total o parcial, de la señalización, ya entraña otro tipo de acción, pues en este caso se necesita arruinar, deshacer o derribar las señales que previamente han sido colocadas como indicadores de la actitud que el conductor debe asumir en su recorrido, o arruinando parcialmente las mismas en tal forma, que sea impreciso para cualquiera que

transita poder determinar con exactitud y prontitud la conducta a seguir en el momento preciso que llegue al punto donde se encuentra la señal en esas condiciones.

En relación a la frase "o por cualquier otro medio", determina la posibilidad para aquellos casos no contemplados por la ley y que podrían suceder en la vida cotidiana, pero que los mismos deben darse llenando las características y elementos de un delito.

- d) No restableciendo los avisos o indicaciones de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos.

Me parece que de los supuestos contemplados en el artículo que se ha venido analizando, éste es el más concreto, pues es de colegirse que se refiere a personas que de una u otra forma tienen relación directa con las vías de comunicación, así como de aquellas que se ven precisadas a realizar trabajos que impliquen la movilización de las señales que se encuentran colocadas para orientación, regulación y prevención del tráfico.

A guisa de ejemplo, se me ocurre que en la ciudad podría darse en aquellos casos en que trabajadores municipales, de telecomunicaciones, de semaforización, de construcción, etc., etc., podrían en un momento determinado verse implicados en el alcance de las normas, pues por la misma naturaleza de la labor que desempeñan, es menester interrumpir o remover los indicadores del tránsito, y que necesariamente deben restablecer al concluir el trabajo.

De la misma manera, cabe la consideración para las carreteras, caminos comunales y vecinales, que por su estado deban ser reparados, y por consiguiente, motivo para que la señalización sufra remociones la que deberá volver a su lugar, en cuanto la obra que se realiza quede concluída.

CONDUCCION DE VEHICULOS DE MOTOR BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS, DE DROGAS TOXICAS O ESTUPEFACIENTES.

La Ley de 9 de mayo de 1950, dictada para reprimir los excesos que se cometen en la conducción de vehículos de motor mecánico con grave riesgo para la colectividad que justifica la razón de medidas específicas y excepcionales, castiga en su Artículo 10., entre otros, el hecho de conducir aquéllos bajo la influencia de bebidas alcohólicas y no fija el grado de intensidad que tales bebidas hayan producido perturbando el estado fisiológico del agente, limitándose tan sólo a señalar el efecto de que le hayan colocado en un estado incapaz para conducir con seguridad. Por consiguiente, es indiferente a los efectos penales tal disposición por lo que pueda ser apreciada en el sujeto una embriaguez total o una semiembriaguez, porque ambos son expresión de un alcoholismo, incompatible con la seguridad en la conducción, como puede comprobarse en el resultado dañoso que produzca tal situación.

Ahora bien, en el manejo de este precepto se debe tener sumo cuidado, ya que tan solo la expresión de alcoholismo implica una serie de consideraciones, que para el efecto penal deben ser concretas y precisas, pues es en

este caso cuando se habla de influencias de bebidas alcohólicas, sin entrar a la consideración de la habitualidad del sujeto en el consumo de las mismas, que a mi criterio de biera ser contemplado de manera especial, pues el hecho mismo representa un estado de peligrosidad social sin de lito.

Por consiguiente, considero que debe establecerse en su máxima expresión lo referente al alcoholismo, y efectuar su síntesis conceptual bajo los aspectos a enumerar:

ALCOHOLISMO

- a) Abuso de las bebidas alcohólicas;
- b) Enfermedad, ordinariamente crónica, que proviene de aquel exceso;
- c) El alcoholismo constituye una plaga de la humanidad, de funestas consecuencias individuales -vida acortada y sin salud- y por la tragedia de la herencia fisiológica; ya que los hijos de los alcohólicos nacen con vitalidad muy disminuída.

En este sentido Freud, exagerando quizás la nota, y siempre dentro de sus teorías, dominadas por la obsesión sexual, afirmaba que el alcoholismo constituye una manifestación de homosexualidad reprimida.

Más exacta parece la posición que lo enfoca como evasión psicológica "beber para olvidar" o como sentimiento de inferioridad; placer de clases humildes, que tie

nen a su alcance el deleite de un vaso de vino, al cual empuja una falsa emulación hombruna, que reprocha la abstención como escasa masculinidad, perdida desde luego en las brumas mentales y las náuseas repulsivas de la e-briedad.

Desde luego, que en una legislación avanzada y de largas proyecciones sociales sobre los delitos contra la seguridad del tránsito, es posible que el juzgador auxiliado por los profesionales que estudian esa rama, pueda establecer con mayor certeza los alcances de una situación proveniente de un conductor con inclinaciones habituales hacia el alcohol y otro que por una razón diferente y momento determinado pueda tener un accidente o cometer un hecho delictuoso conduciendo bajo influencias alcohólicas.

Como puede establecerse, son dos situaciones diferentes pero provenientes de un estado anormal en las facultades del sujeto que pueden causar un resultado dañoso, con la diferencia que uno constituye en tales circunstancias un estado de peligrosidad permanente, y el otro, ocasionalmente.

Después de las siguientes consideraciones, hemos de ver de manera más objetiva esta situación, y para ello nos auxiliaremos de las estadísticas que la agencia ANSA, suministra desde Amsterdam, Holanda, sobre el alcoholismo, su número y sus consecuencias en los países europeos que podríamos llamar desarrollados.

Al efecto, nos informa la mencionada Agencia que según datos y estadísticas el número de adictos al alcohol

es en Europa tristemente muy elevado. Cada vez más y más la gente busca olvido y consuelo en el alcohol. Su diferencia con el tabaco es grande. El tabaco puede llevar al cáncer. Pero el alcohol en exceso conduce inexorablemente a enfermedades físicas y mentales, sin mencionar los problemas de tránsito.

En Inglaterra, por ejemplo, en los últimos dos años el consumo de cerveza, licores y vinos subió, respectivamente, en un 4, 11 y 14 por ciento. En Holanda, en cambio, el incremento de consumo en estos dos años incidió más en los licores (Whisky, ginebra y ron sobre todo). - También en este país, la producción de las 15 fábricas de cerveza está en alza; en 1973 salieron de estos establecimientos más de once millones de hectolitros. Descontando lo que se exporta fuera, queda el resto en el país, para un consumo per cápita de 73.3 litros de media anual. El año pasado, 1974, parece haber superado el anterior en todo lo referente a alcohol, de acuerdo a cifras de recaudación de impuestos. Especialmente en Limburgo, una de las provincias de los Países Bajos, se llegó a una media anual per cápita de 97 litros de consumo.

El número de alcohólicos registrado por las instituciones sanitarias que se dedican a ellos alcanza en Holanda la cifra de 40,000. Pero se trata sólo de una parte de la realidad, ya que a pesar de tener los holandeses las mejores carreteras y autopistas del mundo, por lo menos 300 personas mueren anualmente en accidentes de circulación derivados del exceso de alcohol.

La situación europea no termina aquí. En España existen dos millones de alcohólicos. Un cinco por ciento de los mismos está incapacitado laboralmente. Por lo me

nos dos mil son crónicos. Hay también un mínimo de doce mil cirrosis alcohólicas conocidas. Sin tener en cuenta la circulación de vehículos con un promedio de treinta y seis mil heridos por conducir en estado de ebriedad, se dan unos ocho mil muertos por enfermedades directamente derivadas del alcohol.

En Italia, bajo control médico, hay seiscientos mil alcohólicos crónicos. Los datos son oficiales. Un doce por ciento del presupuesto doméstico es para el vino. En Francia se calculan entre cinco y seis millones las personas adictas al alcohol, cuatro millones en alto grado. El diario "Le Monde" calificó el alcohol de "mal nacional".

Y así sucesivamente hay una serie de datos de otras naciones europeas que nos mueven a las más profunda meditación sobre el particular, y a determinar que tan solo los delitos de tránsito y accidentes ocasionados por personas influenciadas por el alcohol, forman una pequeña parte de la secuela que deja la bebida en todo el mundo. Fenomeno al que no escapa nuestra patria y quizás con índices más pavorosos.

Ahora bien, nuestro ordenamiento jurídico contempla la situación antes descrita bajo la rúbrica de Responsabilidad de Conductores y regulada en el Artículo 157 del Código Penal, que dice:

Artículo 157. Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- 1o. Quien condujera un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

Por lo demás, el precepto se extiende a otras substancias que al ser ingeridas también tienden a crear un estado de anormalidad en las facultades de las personas, perturbando su estado fisiológico y colocan al conductor en un estado de incapacidad para realizar la conducción de un vehículo con seguridad.

Por consiguiente, los fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes, sobre todo éste último, como sustancia-narcótica, ya sea el opio, la morfina o la cocaína, producen trastornos graves de orden psicofisiológico. El comercio de estupefacientes, con la excepción de las necesidades de ellos para la medicina y las investigaciones químicas, está prohibido y penado. Los consumidores habituales de estupefacientes y los que con los narcóticos trafican, constituyen elementos de peligro social; y por ello son objeto de tratamientos (médicos, preventivos y penales, según los casos) en distintos ordenamientos jurídicos.

Completa el precepto nuestra ley penal, con los supuestos contenidos en el inciso 2o. del Artículo 157 ya mencionado, que estipula:

- 2o. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta, o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zobra pública.

En caso de reincidente, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular, resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

Conviene, en este sentido, un breve análisis del párrafo 2o. transcrito, en la intención de hacer una adecuada interpretación del mismo y conocer sus alcances jurídicos.

Al efecto:

- a) Quien condujera un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta.

Por temeridad debe entenderse aquella acción arriesgada, a la que no procede un examen meditado sobre los peligros que puede acarrear o los medios de sortearlos. Es decir, aquella situación en que el sujeto se olvida del análisis previo a la acción y las consecuencias que pueda producir la conducta a tomar.

Por otro lado, la impericia es la falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir al conductor que se aventura a transitar por avenidas, carreteras o caminos y que puede conducir a un hecho luctuoso. No es menester, en este caso, para que se produzca la pena, que el hecho de la conducción produzca un resultado dañoso, pues basta que la acción se realice, ya sea con temeridad o impericia para que de motivo a la sanción penal, ya que la norma se complementa con el enunciado de que si como

consecuencia de la conducta irregular, resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribulanes apli carán únicamente, la infracción penal más gravemente sancionada.

El Código Penal español, como los anteriores, carece de limitación para estos delitos. El mismo se ha inspi rado en el sistema del "numerus apertus", consiste en que permitiendo el máximo respeto para el principio de legalidad, constituye un criterio altamente práctico que facilita la represión de estas infracciones que en la vida moderna, a causa de su enorme aumento, son una constan te amenaza para la comunidad. Son, por tanto, muy nume rosos los delitos que pueden cometerse por imprudencia, pero especialmente, puede concurrir en los cometidos con tra las personas (homicidios, lesiones).

- b) En forma imprudente o negligente, poniendo en ries go o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pú blica.

La doctrina tradicional ha empleado como sinóni mas las expresiones imprudencia y negligencia, la juris prudencia las emplea indistintamente. Los comentaristas de la legislación española como Pacheco, Viada, Groi zar no señalan diferencia alguna entre ambos conceptos. Sin embargo, dice Cuello Calón (17), su sentido no es idéñ tico. La imprudencia supone una actividad positiva, se

(17) Eugenio Cuello Calón, Op. Cit. Tomo I, Pags. 447, 448.

refiere al obrar irreflexiblemente, sin precaución ni cautela. Negligencia equivale a descuido y se refiere a la omisión de la atención y diligencia debidas, pero ambas presentan el carácter común de falta de prevision debida.

Para corroborar la sinonimia existente entre los dos conceptos, Guillermo Cabanellas (18) al hablarnos de la imprudencia se refiere a la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos. En la imprudencia no hay ni la intención ni el propósito de delinquir; y para que surta efectos en Derecho es necesario que produzca consecuencias contrarias a la ley penal.

Conviene distinguir entre imprudencia y caso fortuito. En la imprudencia hay culpa, puesto que las consecuencias del acto han podido preverse; mientras que en el caso fortuito nadie responde, y como expresa el Código Penal español; no delinque y por tanto está exento la responsabilidad criminal, el que con ocasión de ejecutar un acto lícito, con la debida diligencia, causa un mal por mero accidente, sin culpa ni intención de causarlo.

La imprudencia criminal que viene a corresponderse con la negligencia civil, aún cuando la imprudencia per

(18) Guillermo Cabanellas, Op. Cit, Tomo II, Págs. 345, 346.

judicial origine responsabilidad común y sean punibles diversas negligencias, se clasifican en el Código Penal español, en imprudencia temeraria, análoga a la culpa grave, e imprudencia simple, asimilable a la culpa leve. La primera consiste en la falta de previsión de las consecuencias inmediatas; la segunda la relativa a eventos lejanos o improbables.

El mismo Código Penal español refiriéndose también al mismo género de infracciones, se menciona otra modalidad culposa, que bien podría encajar a las disposiciones reguladas en nuestro Código Penal vigente en futura modificación, y es la que se refiere a la negligencia profesional, que significa el abandono de las precauciones que su profesión impone al responsable.

Además el mismo cuerpo legal habla también de la imprudencia profesional, que es la omisión de las precauciones extremas, como consecuencia de la confianza y habitualidad que crea el desempeño de una actividad.

El precepto que contiene estas últimas modalidades de la imprudencia, la impericia y la negligencia profesional ha dado lugar a dificultades de interpretación motivadas por la expresión disyuntiva empleada en el mencionado Código Penal español, a consecuencia de impericia o negligencia profesional. ¿Comprende esta frase la impericia profesional y la negligencia profesional, es decir dos imprudencias de carácter profesional? ¿O se refiere a una impericia genérica y a una negligencia en el desempeño de una profesión u oficio?. Este parece ser el justo sentido y es la interpretación adoptada por la jurisprudencia. Por impericia, declara el Tribunal Supremo, debe

entenderse la falta de aptitud para el desempeño del cometido, de carácter particular, donde se produjo la imprudencia, la negligencia profesional sólo es apreciable cuando el agente culposo obre en el ejercicio de su oficio y profesión.

Volviendo al precepto legal motivo del presente análisis, el mismo complementa su sentido al hablar de la situación en que coloca el sujeto activo a las personas, cosas y en general a la colectividad. Por consiguiente, el riesgo debe considerarse como aquella contingencia, probabilidad, proximidad de un daño que pueda realizarse en cualquier momento de la conducción; asimismo el peligro, entendido como tal, entraña una acepción similar a la del primero, pues peligro también es el riesgo o contingencia de que se produzca un mal o daño. El peligro, cuya trascendencia jurídica se considera principalmente en la voz **RIESGO** y sus especies, se manifiesta de modo especial en el Derecho Mercantil, pero ahora cobra carta de naturaleza en el Derecho Penal en varias instituciones y específicamente, para el caso, en lo referente a los delitos contra la seguridad del tránsito.

Queda únicamente por analizar lo relativo a la intranquilidad o zozobra pública, que en su conjunto debe entenderse como aquella inquietud, desasosiego, perturbación latente, aflicción, congoja, amenaza de un mal o perjuicio, inestabilidad de orden público que se ocasiona con la conducción de un vehículo con temeridad, impericia, - imprudencia o negligencia:

OBJETO Y VIGENCIA DE LA LEY PENAL:

Estimo que las consideraciones efectuadas, al en-

trar en vigencia la ley de 9 de mayo de 1950, sobre el objeto de la misma, valen para las normas incorporadas a nuestro Código Penal que se refieren en el mismo sentido a sancionar aquellas conductas irregulares en la conducción de vehículos.

La ley de 9 de mayo de 1950 al tipificar como delito las infracciones sobre el uso y circulación de vehículos de motor que en la misma se detallan, lo hace en aras de la seguridad colectiva cuya salvaguardia impone la necesidad de sancionar adecuadamente tanto el uso imprudente de dichos vehículos que puedan determinar un peligro social, como también su utilización ilegítima, atendiendo de esa forma a lo que de modo imperioso venían reclamando las necesidades públicas dada la mayor frecuencia de los accidentes originados por la inobservancia de los preceptos reglamentarios por parte de quienes los manejan, pese a las sanciones de sólo orden gubernativo con que anteriormente estaban castigadas y que con tales razones resultaban insuficientes; debiendo ser por lo tanto el interés de la colectividad, que es el inspirador de la citada ley, el que con preferencia a cualesquiera otros de distinta naturaleza ha de tenerse en cuenta para la interpretación y aplicación de sus preceptos.

Inspirada la Ley de 9 de mayo de 1950 en el loable propósito de procurar la salvaguardia de la seguridad colectiva, tan amenazada en los actuales tiempos por el uso imprudente o la utilización indebida de los vehículos a motor, estableció las penalidades que marca para sancionar con mayor gravedad que anteriormente lo estaban, ciertas infracciones de preceptos reglamentarios por parte de quienes los manejan.

Agudizado el problema del tráfico por el enorme crecimiento del mismo, y la multiplicación de los accidentes, debido en la generalidad de los casos, a la falta de celo de los conductores de vehículos a motor, tuvo el legislador necesidad de procurar medidas que atajasen el mal mediante la transformación de infracciones meramente reglamentarias en modalidades delictivas.

Queda, pues, por establecerse, la efectividad de las normas introducidas en nuestro Código Penal y su aplicación por el juzgador, para considerar un balance sobre la prevención que ha de tomar todo conductor consciente de su responsabilidad ante la sociedad.

CAPITULO III

DEL PROCESO EN MATERIA DE TRANSITO

Como consecuencia lógica de un delito o falta, que previamente está tipificado en un cuerpo legal, viene su juzgamiento en base a las normas procesales, que establecen el procedimiento a seguir en su relación normal, desde el acaecimiento del hecho, hasta su fenecimiento por una sentencia absolutoria o condenatoria.

Es inquietud en el presente trabajo, dejar esbozada la circunstancia del acaecimiento de un hecho delictivo, - que necesariamente deba traer consecuencias jurídicas para quienes han intervenido en el mismo.

En razón de lo anterior, se ha de pasar a un examen breve de todos aquellos aspectos que tiendan a clarificar el panorama en relación al proceso en materia de tránsito, para lo cual es menester remitirnos nuevamente al Decreto 66-72 del Congreso de la República, Ley de Tránsito.

COMPETENCIA:

En términos generales podemos decir que la competencia es la facultad que tienen los jueces para conocer de ciertos asuntos en atención a la naturaleza de éstos, lo cual determina la misma.

Es común y corriente que se confunda la competencia con la jurisdicción, por lo que hemos de aclarar que

ésta última es la potestad que se tiene de administrar justicia. El juez tiene el poder de juzgar, pero está limitado en razón de su competencia.

Haciendo una comparación, en materia civil la competencia es el derecho que el juez o tribunal tiene para conocer de un pleito que verse sobre intereses particulares, y cuyo conocimiento ha sido establecido así por la ley. En cambio, en materia criminal es la potestad que un juez tiene para conocer lo relacionado con la comisión de un delito o para juzgarlo.

Establecidos los anteriores extremos, vemos que el Artículo 58 de la mencionada Ley de Tránsito, se refiere a la competencia al establecer:

Artículo 58. En materia de tránsito, son competentes los tribunales ordinarios, de conformidad con las leyes respectivas.

Queda así determinado el primer presupuesto procesal que origina el conocimiento de determinado asunto.

DEL PROCESO:

En relación al proceso conviene conocer las normas que rigen el mismo, y al efecto encontramos en el Artículo 59 de la referida Ley de Tránsito lo siguiente:

Artículo 59. Los procesos por delitos o faltas de tránsito se tramitarán conforme las disposiciones de los Códigos

Penal y Procedimientos Penales. (Considero que debe entenderse Código Procesal Penal, que es el que regula el procedimiento actualmente).

Esta norma se complementa con el contenido del Artículo 60 de la misma ley al contemplar:

Artículo 60. En lo relativo a las responsabilidades civiles provenientes de delitos o faltas de tránsito, se estará a lo que para el efecto preceptúan el Código Civil, el Procesal Penal y otras leyes.

FORMAS DE INICIAR EL PROCESO:

Atendiendo al enunciado del Artículo 59 transcrito en párrafo anterior, el cual hace referencia al Código Procesal Penal, considero necesario hacer mención a las normas que regulan el nacimiento del proceso penal.

Al efecto, doctrinariamente y en la regulación de los Códigos modernos, se establecen cuatro formas tradicionales de dar vida a un procedimiento penal. A saber:

- a) Conocimiento a prevención;
- b) Denuncia;
- c) Querrela; y
- d) Conocimiento de oficio.

a) Conocimiento a prevención

Podemos afirmar que las tres últimas formas pueden considerarse normales y que la primera reviste un ca

rácter extraordinario, pues en determinado momento rebasa los límites de la competencia, aunque esto sea momentáneo.

Es el Artículo 110 del Decreto 52-73 del Congreso de la República, Código Procesal Penal, que determina la primera de las formas enumeradas, regulando:

Artículo 110. En casos de urgencia, podrá cualquier juez, conocer de inmediato de hechos cometidos en lugares distintos a los de su competencia, dando aviso al juez que corresponda y remitiéndole los autos, tan pronto como haya practicado las diligencias necesarias.

Este es el primer párrafo que está en consonancia con la naturaleza de la institución, pero que admite algunas consideraciones y dudas que podrían plantearse en de terminado momento, cuando se entra al contenido del segundo párrafo que dice:

"Además, los magistrados y jueces, los gobernadores departamentales, alcaldes municipales, regidores, alcaldes auxiliares, jefes y agentes de policía, tienen competencia para practicar diligencias, preventivamente, cuando tengan conocimiento de la perpetración de un hecho punible, o para la prevención de los delitos. Mas, practica-das las inmediatas y urgentes, dará cuenta al juez que corresponde o antes, si éste se apersonare en el lugar del hecho o así lo solicitare en cualquier momento".

"Asimismo, cualquier juez está obligado a recibir -denuncias instruir las diligencias urgentes que sean necesarias, dando cuenta, inmediatamente, al juez corres-

pondiente".

En efecto, es de suponer que el juzgador ha querido abarcar una serie de aspectos no contemplados en leyes anteriores, en base al desarrollo que ha alcanzado la población, tratando de llevar la asistencia inmediata a los lugares más apartados, en afán de prevención. Pero no se aparta la duda del estudioso, que en cualquier momento se haga mal uso de las facultades que otorga la norma, y no faltaría quien pensara que si la competencia es la facultad que tienen los jueces para conocer de ciertos asuntos en atención a la naturaleza de estos, lo cual determina su competencia, y que en materia penal es el derecho que tiene para inquirir lo relacionado con la comisión de un delito o para juzgarlo; se estaría ante el caso de una prórroga expresa de competencia a gobernadores departamentales, regidores, alcaldes auxiliares; y lo que podría ser incomprensible, a jefes y agentes de policía, desde luego sin mencionar a magistrados y alcaldes municipales, quienes sí tienen esa facultad, en virtud de que los primeros están investidos de una alta jerarquía judicial, y los segundos, ostentan la categoría de jueces menores en determinadas circunstancias.

Ahondando más en el asunto, podría llegarse a la argumentación que practicar diligencias, sobre todo en el aspecto penal, conlleva un conocimiento por lo menos elemental, no sólo de la mecánica judicial, sino de aquellos aspectos normativos que van implícitos en toda diligencia a realizar con ocasión de un hecho delictuoso. Asimismo, que por diligencia debe entenderse la tramitación, cumplimiento o ejecución de un acto o de un auto judicial y diligenciar supone la realización de lo necesario para el logro de un propósito, así como tramitar, despachar, resol

ver un asunto judicialmente en cualquiera de las actuaciones o fases del proceso; y por consiguiente, las mismas deben ser realizadas por los funcionarios indicados.

En ese orden de cosas, resultaría contraproducente la norma, si dado el modo de vida y desenvolvimiento social, en nuestro medio se diera una extralimitación de funciones o abuso de las mismas en las autoridades menores, como suele suceder corrientemente, amparados en las facultades que se les otorgan, en el mencionado párrafo segundo del Artículo 110 del Código Procesal Penal. En tal virtud, la norma perdería su armonía sería el argumento final.

b) Denuncia:

Otra de las formas de tener conocimiento de un hecho delictivo, es la denuncia. La denuncia es el acto por el cual se da conocimiento a la autoridad, por escrito o verbalmente, de un hecho contrario a las leyes, con objeto de que ésta proceda a su averiguación y castigo.

En Derecho procesal Penal, la denuncia es la manifestación que se hace ante la autoridad, o juez, del conocimiento que se tenga de la perpetración de cualquier delito, o falta que dé lugar a la acción penal pública.

Para nuestra ley procesal la denuncia es un deber, y la omisión, sin causa justa, implica responsabilidad de conformidad con las normas del Código Penal.

No todos se encuentran empero, obligados, ya que la ley exime a los menores de edad y a los enfermos men

tales; al cónyuge y parientes del delincuente, dentro de los grados de ley; al empleado, dependiente o doméstico del delincuente; al Abogado, respecto de las instrucciones o explicaciones que recibiere de sus clientes por su calidad de defensor, auxiliante o director, o bajo secreto profesional.

(Artículo 332 del Código Procesal Penal).

La denuncia debe contener, de un modo claro y preciso, en cuanto sea posible:

- a) La relación circunstanciada del hecho reputado criminal, con expresión del lugar, tiempo y modo como fue perpetrado, y con qué instrumento;
- b) Los nombres de los autores y cómplices, así como de las personas que lo presenciaron o que pudieron tener conocimiento de su perpetración;
- c) Todas las indicaciones y demás circunstancias que puedan conducir a la comprobación del delito, y a la determinación de su naturaleza o gravedad y a la averiguación de las personas responsables.

Nuestro Código Procesal, regula lo atinente a la denuncia en el Artículo 331, de la manera siguiente:

Artículo 331. Quien presencia la perpetración de un hecho delictuoso o en cualquiera otra forma tuviese conocimiento de él, está obligado a prestar auxilio en la mejor forma posible y a ponerlo, inmediatamente, en conoci-

miento del juez, autoridad o agente de policía más próximo al lugar. Quien, sin causa justa, dejare de cumplir con la obligación anterior será responsable de acuerdo con lo que, a ese respecto, preceptúa el Código Penal.

Aunque la regulación procesal contempla otras situaciones en cuanto a la denuncia, considero que con lo ex puesto, para el fin de este trabajo, quedan enumerados los lineamientos generales.

c) Querella:

Aunque el término no sea adecuado, pero para mayor comprensión, se dirá que por antonomasia, la querella es la demanda en el procedimiento criminal, la acusa ción ante juez o tribunal competente, para ejercitar la ac ción penal contra los responsables de un delito.

En el proceso penal, querella es el escrito que da comienzo a una causa criminal cuando no se inicia de oficio, y que puede presentar el ofendido o su representante, y aún cualquiera en los delitos de acción pública. Artículos 344 y 348 del Código Procesal Penal.

Ha de concretar al menos el hecho punible, o el supuesto, aunque se ignore quién ha sido el autor, y cuándo se ha realizado el hecho (que, de saberse, ha de denun ciarse, así sea por indicaciones vagas); o se expondrá cuándo y cómo se ha tenido conocimiento del mismo.

La querella y la denuncia son los medios más usua-

les de iniciar el procedimiento penal. Las diferencias principales entre ambas son:

- a) La denuncia es obligatoria; la querella, voluntaria;
- b) La denuncia carece de requisitos legales, puede efectuarse incluso de palabra, ante autoridad judicial, de policía u otra que pueda actuar, y en ocasiones se acepta la anónima (ver Arto. 340 del Código Procesal Penal); la querella ha de interponerse de acuerdo con las formalidades legales;
- c) La denuncia suscita la intervención jurisdiccional; la querella, la provoca;
- d) Por la denuncia el denunciante suele quedar reducido al papel de testigo; por la querella se convierte el que la presenta, en sujeto procesal;
- e) La denuncia puede parecer tan infundada, que el órgano jurisdiccional no proceda, o se limite a una exploración preliminar que ni se traduzca en actuaciones escritas, sobre todo si ha sido verbal; mientras que la querella origina necesariamente una causa.

Cabe únicamente consignar que la regulación en cuanto a la querella se encuentra en los artículos 343 a 357 del Código Procesal Penal.

d) Conocimiento de Oficio:

Como última forma de inicio del procedimiento pe-

nal, encontramos la que se refiere al conocimiento de oficio, que es aquella situación en que el juez tiene conocimiento personal o directo de la comisión de un hecho punible, por lo que tendrá que actuar mediante las diligencias correspondientes.

Debe entenderse en este sentido, que el juez esté dentro del ámbito de su competencia, pues si se tratare de magistrados o jueces que conozcan a prevención, simultáneamente a la instrucción de las diligencias urgentes, darán aviso al juez que deba conocer.

Esta regulación se encuentra en los artículos 354 al 356 del Código Procesal Penal, de los cuales considero que es conveniente, por lo menos, conocer el enunciado del primer párrafo del Artículo 354 que estipula:

Artículo 354. El juez que presenciare o tuviere conocimiento personal o directo de la comisión de un hecho punible, practicará las diligencias correspondientes mediante auto de instrucción que pronunciará inmediatamente.

Seguidamente, se regula la actividad que el juez deba desarrollar, emitiendo las órdenes e instrucciones pertinentes que sean necesarias para establecer todas las circunstancias que apreciare directamente o que le fueren informadas, de acuerdo con lo que para el efecto dispone la ley.

BREVE REFERENCIA A LAS RESPONSABILIDADES CIVILES:

Luego de la exposición con relación a las formas que dan vida al proceso penal, es conveniente, en razón del orden a seguir, trazado por el Título XIII de la Ley de Tránsito, Artículo 60, que establece que las responsabilidades civiles provenientes de delitos o faltas de tránsito, se estará a lo que para el efecto preceptúan el Código Civil, el Procesal Penal y otras leyes.

Efectivamente, la comisión de un delito o falta da lugar a dos acciones: la penal, para sancionar al culpable y la civil, para el pago de responsabilidades civiles.

Es ésta última la que nos interesa, dando por sentado el ejercicio de la acción penal. Es opinión común que el delito origina un daño penal, que debe ser castigado, y un daño civil que debe ser reparado.

Establecido el principio de responsabilidad como la obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado; se puede decir que responsabilidad civil es la obligación de resarcir en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero, y sin causa que excuse de ello.

Al respecto, manifiesta Guillermo Cabanellas (18) que el progreso jurídico lleva a fijar la responsabilidad civil, de eminente sentido económico, en los bienes, afectos expresamente, o sin especial convención: como prenda

(18) Guillermo Cabanellas, Op. Cit. Tomo III, pág. 574.

tácita -cual se repite- de las deudas y obligaciones contractuales del responsable

Como caracteres de la responsabilidad civil se encuentran:

- a) Ser personal, directa del obligado;
- b) Patrimonial, porque solamente sobre sus bienes recae;
- c) Causal, por exigirse la relación de causa a efecto -entre el responsable o las personas a su cargo, los animales suyos o las cosas que le pertenezcan;
- d) Material, aunque vaya abriéndose paso la indemnización del daño moral;
- e) La actitud que la origina, una falta "in eligendo" o "in vigilando".

Nuestro Código Procesal Penal, parte del principio, y así lo establece como regla general, que ejercida la acción penal, se entenderá también utilizada la civil, excepto que los interesados la renuncien expresamente o la reserven para ejercerla después de terminado el proceso penal (Artículo 73).

Cabe establecer en el referido artículo tres supuestos a saber:

- a) Que la acción penal lleva implícita la acción civil;
- b) Que el interesado puede renunciar expresamente a

ejercitar la misma; y,

- c) Que se haga reservación expresa para ejercerla una vez concluído el proceso penal.

Esta norma tiene íntima relación con lo que estipula el Artículo 78 del mismo cuerpo legal, ya que si se ejercen en forma conjunta, las dos acciones, la civil es accesoria de la penal, y ambas, se deducirán conforme a las normas del proceso penal. Prosigue no obstante el artículo: si los medios de comprobación y de prueba, en materia penal, no fueren suficientes, se recurrirá a los medios de prueba que indica el Código Procesal Civil y Mercantil, para la eficacia de la acción civil.

Esta segunda parte del primer párrafo del Artículo 78, contempla claramente la supletoriedad del Código Procesal Civil, en cuanto que se prevé una insuficiencia en los medios de prueba establecidos en el proceso penal en cuanto a la acción civil, y de consiguiente, debe recurrirse expresamente a lo estipulado en el Artículo 128 del Decreto Ley 107, y tener como medios de prueba para dicho fin: a) la declaración de las partes; b) declaración de testigos; c) Dictamen de expertos; d) Reconocimiento judicial; e) Documentos; f) Medios científicos de prueba; y g) Presunciones.

Ahora bien, el segundo y tercer párrafo del Artículo 78 que se comenta, contempla otra situación que es preciso relacionar con las normas que puedan invocarse para el efecto de ejercer la acción civil. Dicen: si la acción penal, por causa legal, dejara de ejercerse o se extinguiere antes del pronunciamiento definitivo, los interesados tendrán que ejercer la acción civil ante los tribunales con

petentes del ramo.

El hecho de haber iniciado esta acción, en ninguna forma perjudicará la que, en esas circunstancias, deba iniciarse ante los indicados tribunales de lo civil.

Puede apreciarse de manera inequívoca, que dándo se los supuestos anteriores, la acción civil pierde toda accesoriedad en cuanto a la acción penal, para pasar a ser una acción autónoma a ejercitarse en el orden común.

En tal situación, necesariamente debe irse a la regulación del Código Civil, Decreto Ley 106, específicamente al Título VII que se refiere a las obligaciones que proceden de hechos y actos ilícitos. En efecto, es el artículo 1645 el que da los lineamientos generales al respecto, al estipular:

Artículo 1645. Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Se complementa el contenido de la norma con los si guientes artículos:

Artículo 1646. El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado.

Artículo 1647. La exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así

lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso.

Este último artículo enumerado, encuentra sustentación jurídica en el Título III del Código Penal referente a las causas que eximen de responsabilidad penal, en cuanto a las causas de inimputabilidad, de justificación y de inculpabilidad.

Haciendo una relación completa sobre la institución de la responsabilidad civil, en cuanto a normas de carácter civil y penal, encontramos en el Artículo 112 del Código Penal, la norma genérica:

Artículo 112. Toda persona responsable penalmente de un delito o falta, lo es también civilmente.

En cuanto a las causas que eximen de responsabilidad penal, en lo relativo a la responsabilidad civil, encontramos en el Código Penal y Código Civil los siguientes preceptos:

Responsabilidad civil de Inimputables

Artículo 116. Los comprendidos en el Artículo 23 del Código Penal responderán con sus bienes por los daños que causaren. Si fueren insolventes, responderán subsidiariamente quienes los tengan bajo su potestad o guarda legal, salvo que demuestren que no incurrieron en descuido o negligencia en la vigilancia del que cometió el hecho.

Responsabilidad Civil en caso de Estado de Necesidad:

Artículo 117. En el caso del Inciso 2o. del Artículo 24 del Código Penal, la responsabilidad civil se declarara siempre y se distribuirá entre las personas a cuyo favor se ha ya precavido el mal, en proporción del beneficio que hubiere reportado.

Los Tribunales señalarán, a su prudente arbitrio, la cuota proporcional por la que cada interesado debe responder.

El Artículo 1658 del Código Civil, al referirse a un estado de necesidad, establece:

Artículo 1658. El que causa daño o perjuicio para preservarse a sí mismo o para proteger a un tercero de un peligro inminente, está obligado, no obstante, a la reparación que fije el juez de manera equitativa y según las circunstancias; pero si la protección redunda exclusivamente en favor de tercero, éste será obligado a dicha reparación.

Otro aspecto se encuentra en el Artículo 118 del Código Penal:

Artículo 118. En los casos de los incisos 1o. y 2o. del Artículo 25 responderán civilmente los que hubieren producido el miedo o la fuerza.

Y como situación final en cuanto a la normación del Código Civil, se establece la responsabilidad solidaria de los medios de transporte en el Artículo 1651:

Medios de Transporte:

Artículo 1651: Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aún cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria.

Artículo 1652. La responsabilidad a que se refiere el Artículo anterior cesa si se comprueba que el damnificado hubiere dado lugar al daño o perjuicio resultante o cuando hubiere procedido con manifiesta violación de las leyes y reglamentos.

Retornando a la normación de la Ley de Tránsito, en cuanto a la responsabilidad solidaria, el Artículo 68 hace relación de la misma, de la siguiente manera:

Artículo 68. En los casos a que se refieren los incisos: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, y 10 del Artículo 65; y 4, 5, y 6 del Artículo 67, serán solidarios, en la forma preceptuada por el Código Civil, sin perjuicio de las de orden penal que pudieran resultarles, los propietarios de vehículos.

Los casos enumerados en el artículo precedente se refieren: al título de las prohibiciones, Artículo 65, cuya violación se conceptúa como graves y Artículo 67, de las presunciones de culpabilidad. Por su extensión únicamente haré referencia a las que con mayor frecuencia se observan en la práctica.

Artículo 65. Son prohibiciones cuya violación debe conceptuarse como graves:

- 1o. Entregar o confiar vehículos, para su conducción, a personas inexpertas...
- 2o. Sobrecargar el vehículo transportando mayor número de pasajeros...
- 3o. Conducir vehículos que, por funcionamiento de estado irregular, signifiquen riesgo o peligro.
- 4o. Conducir, sin la licencia correspondiente, sin portar la tarjeta de circulación, así como los otros documentos del caso...
- 7o. Conducir vehículos que no hayan sido sometidos a las inspecciones o revisiones periódicas y obligadas que fijen las disposiciones legales respectivas;
- 8o. Utilizar, aún ocasionalmente, un vehículo de transporte colectivo que no esté autorizado para realizar determinado servicio;
- 9o. Conducir vehículos de transporte colectivo, con licencia que no corresponda a su clase; y,
- 10o. Circular, cuando se trate de transportes colectivos, fuera de los horarios y rutas asignadas.

Artículo 67. La culpabilidad de los conductores se presume, en caso de delito o falta sin perjuicio de las sanciones correspondientes, salvo prueba en contrario:

40. En todo caso, en el conductor de transporte escolar o colectivo;
50. En los conductores que hubieren estacionado el vehículo, total o parcialmente, dentro de la faja de rodaje;
60. Cuando el hecho se produzca en zonas de seguridad, paso a nivel o desnivel, rotondas, puentes y otros lugares señalados como de paso peligroso.

Considero que los aspectos enumerados anteriormente, son en términos generales, aquellos que tienen ca racteres de mayor relevancia dentro del proceso penal, en relación a la responsabilidad civil, y únicamente quedaría, para concluir, hacer remisión al artículo 86 del Código Procesal Penal, que contempla los presupuestos necesarios para determinar el monto de las responsabilidades civiles, que en resumen son las siguientes:

- a) Establecimiento por el juez del daño efectivamente causado y el perjuicio recibido;
- b) La trascendencia y consecuencia del delito;
- c) La categoría social del responsable;
- d) Los móviles de la acción, su modalidad y gravedad;
- e) Las situaciones económicas de los reos y de los per judicados, los núcleos familiares y los demás facto res que estimare necesarios.

DE LAS FIANZAS Y CAUCIONES:

Para dar por finalizados los aspectos que me propongo tratar, en relación a las actuaciones judiciales dentro del proceso penal, en lo que se refiere a la materia de tránsito, únicamente resta hacer una breve referencia de las fianzas y cauciones que al efecto se regulan en el Código Procesal Penal.

Sin pretender ahondar en aspectos doctrinarios, basta para los fines del presente trabajo, realizar una distinción entre fianza y caución.

FIANZA:

Puede decirse en términos generales, que fianza es toda obligación subsidiaria, constituida para asegurar el cumplimiento de otra principal, contraída por un tercero.

Por su origen, la fianza se divide en convencional, legal o judicial, según proceda de la voluntad de las partes, del mandato de la ley o sea consecuencia de un litigio. Por la naturaleza de la garantía, la fianza puede ser personal, pignoratícia o hipotecaria, según que la seguridad se base en el crédito de una persona, en un objeto dado en prenda o en un bien hipotecado.

Estos principios los recoge casi de manera absoluta nuestro Código Procesal Penal en el Artículo 558 que establece:

Artículo 558. El juez podrá otorgar la libertad provisio-

nal del procesado, si se presta fianza en cualquiera de las formas siguientes:

- I. Por el propio encausado o por otra persona, si la caución se depositare en dinero en efectivo.
- II. Por el propio encausado o por otra persona, si se trata de cauciones hipotecaria o prendaria.
- III. Por compañías o entidades que, conforme sus estatutos, puedan hacerlo dentro del curso habitual de sus negocios.
- IV. Por persona abonada, honorable y de arraigo, si se tratare de fianza fiduciaria en casos de delitos cuya sanción máxima no pase de tres años de prisión o que sean penados con multa.

Para el Derecho Penal caución es tanto como fianza y así lo determina el artículo precedente. Sin embargo, cabe alguna distinción entre ambos términos, como puede verse a continuación:

CAUCION:

Es la seguridad dada por una persona a otra de que cumplirá lo convenido o pactado; lo obligatorio aún sin el concurso espontáneo de su voluntad.

Para el efecto penal está caución implica un juramento, por lo que doctrinaria y procesalmente se denomina caución juratoria; o sea la obligación que una persona contrae con juramento, de cumplir, voluntaria o judicial-

mente, alguna cosa. A esto se refiere expresamente el artículo 591 del Código Procesal Penal, al estipular que por caución juratoria el encausado hace formal promesa, bajo juramento, de presentarse a juez competente, siempre que le sea ordenado.

Baste, para concluir, agregar que en el presente, caución es sinónimo de fianza, que cabe constituir obligando bienes o prestando juramento.

Establecidas las formas de prestar fianza, en el Artículo 558 del Código Procesal Penal, cabe examinar las prohibiciones especiales contenidas en el Artículo 577 del mismo cuerpo legal, como complemento de las primeras. En efecto, el mencionado artículo preceptúa:

Artículo 577. No podrá otorgarse la excarcelación bajo fianza:

- I. En casos de lesiones culposas causadas en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas estupefacientes.
- II. A conductores de vehículos de transporte colectivo o escolar.
- III. Cuando estando el encausado en posibilidad de hacerlo, no hubiere prestado inmediato auxilio a la víctima.
- IV. Si el procesado hubiere huido del lugar del hecho, inmediately después de acontecido.
- V. A los procesados por delito contra la seguridad de

la familia, salvo que, previamente, cancelen las pensiones alimenticias atrasadas o garanticen satisfactoriamente su pago y la prestación de las futuras, ante los tribunales de familia.

El contenido del Artículo me parece lógico a excepción del inciso segundo, donde se encuentra una clara contradicción y vulneración a principios consagrados constitucionalmente, y que será motivo de posterior análisis, conjuntamente con la siguiente institución.

DETENCION DOMICILIARIA POR ACCIDENTES DE TRANSITO:

Tiene sus antecedentes más próximos esta institución en la regulación del Decreto Legislativo 45-71, promulgado el doce de mayo de mil novecientos setenta y uno, con la denominación de arresto domiciliario, por el cual reformaba el Código de Procedimientos Penales, Decreto Gubernativo número 551, en sus artículos 396 y 397.

Establece el Artículo 2o. del mencionado decreto:

Artículo 2o. Se agrega el siguiente artículo:

Artículo 396 bis. Si por cualquier accidente de tránsito resultare algún hecho que de conformidad con la ley pudiera generar responsabilidad penal, los presuntamente responsables quedarán bajo arresto domiciliario y no serán conducidos a los centros de detención hasta tanto el tribunal que conozca del asunto resuelva lo procedente.

A fin de poder gozar del derecho de arresto domici-

liario, deberá garantizarse por persona de arraigo la comparecencia del presunto responsable a los tribunales de justicia cuantas veces se le requiera.

El arresto domiciliario se revocará por el juez si la persona que lo goce desobedece el mandato judicial de comparecer al tribunal y en tal caso será detenida sin más trámite.

Luego viene ante quienes se constituye el arresto domiciliario mediante acta de compromiso y los demás requisitos que deben llenarse, que se omiten por razones de espacio.

En el Artículo 3o. se encuentra la excepción para el otorgamiento del arresto domiciliario, en párrafo que establece:

No podrán gozar del derecho de arresto en su domicilio quienes se encuentren en alguna de las siguientes circunstancias al momento del accidente de tránsito:

- a) Si se encontraren en estado de embriaguez o drogados;
- b) Si no tuvieran licencia vigente legalmente extendida para conducir el vehículo en cuestión; y,
- c) Si se pusieren en fuga o se ocultaren para evitar su enjuiciamiento.

Pues bien al entrar en vigencia el nuevo Código Procesal Penal, quedaron derogadas las disposiciones anteriores, entrando una nueva regulación que encontramos en primer lugar en el Artículo 586 bajo la denominación de Detención domiciliaria por accidentes de tránsito.

Artículo 586. En casos de sucesos o accidentes de trán-

sito, los causantes de ellos podrán quedar en libertad, bajo fianza, especialmente si se tratare de mujeres.

La medida durará hasta que el juez respectivo re-suelva motivando prisión o dejando en libertad al procesado.

Para tal efecto, ni la policía ni el juez detendrán a los causantes del accidente sino el tiempo indispensable para practicar las diligencias estrictamente necesarias y urgentes y para la constitución de la fianza.

Cabe solamente hacer mención, en cuanto al Decreto Legislativo 45-71, con relación a las normas del Código Procesal Penal a la siguiente situación:

- a) En la regulación primera, constituido el arresto domiciliario el juez tenía la facultad de poder dejar el mismo por todo el tiempo que tardara el trámite del proceso, salvo revocación por desobediencia;
- b) En el Código actual, la medida dura hasta que el juez resuelva motivando prisión o dejando en libertad al procesado. Es decir, dentro del término que determina el Artículo 543, en cuanto a que la detención no podrá exceder de cinco días y dentro del mismo el juez deberá dictar auto de prisión provisional u ordenar la libertad del detenido.

Al igual que en el Decreto 15-71, el Código Procesal Penal contempla excepciones, con ligeras variantes y con la inclusión de otro motivo que es el que interesa en este trabajo.

Efectivamente, es el Artículo 588 que establece:

Artículo 588. No gozará del beneficio a que se refiere el Artículo anterior quien, en el momento del accidente, se encontrare en cualquiera de las situaciones siguientes:

- I. Estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas estupefacientes.
- II. Sin licencia vigente de conducción.
- III. No haber prestado ayuda a la víctima, no obstante haber estado en posibilidad de hacerlo, o haberse puesto en fuga u ocultado para evitar su procesamiento.
- IV. Conduciendo vehículo de transporte escolar o colectivo.

A este punto, se hace necesario hacer una relación del contenido del Artículo 577 inciso II, con el Artículo 588, inciso IV., ya que ambos son susceptibles de admitir la misma crítica.

En primer lugar, no podrá otorgarse excarcelación bajo fianza a conductores de vehículos de transporte colectivo o escolar; y en segundo, tampoco gozarán del beneficio de la detención domiciliaria.

Basta en este sentido, encaminarnos al Título II, Capítulo I de nuestra Carta Magna, donde dentro de las garantías constitucionales, encontramos las garantías y derechos individuales, que en su Artículo 43 contempla:

Artículo 43. En Guatemala todos los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos.

No es necesario ir más lejos en el contenido de la norma constitucional, para comprobar la violación que existe en cuanto a lo preceptuado en el Código Procesal Penal, en relación a aquellas personas que como medio de vida tienen que conducir un transporte escolar o colectivo.

Es más, si se ahonda en el Artículo 43 en mención, vemos que su párrafo último preceptúa:

Se prohíbe cualquier discriminación por motivo de raza, color, sexo, religión, nacimiento, posición económica o social u opiniones políticas.

Me atrevo a afirmar, que en esta situación, existe lo que llamaría una discriminación jurídica, en lo preceptuado en el Código Procesal Penal y la Constitución. Pues es obvio, que se hace abstracción de la posición social o económica que estas personas deben ocupar dentro de la sociedad, y en este caso, se les está colocando en una nueva posición aún no establecida dentro de la vida social.

Si bien es cierto, que muchos de los accidentes suceden en transportes colectivos, también lo es que en múltiples ocasiones tienen su origen en el abuso, la negligencia o imprudencia de un conductor de vehículo particular; o imprudencia inexcusable de algún peatón, y en ese orden de cosas se hace injusta una medida de tal naturaleza.

No es con una normación dirigida en ese sentido co-

mo se va a disminuir los accidentes de tránsito o los delitos que se originan de los mismos, pues las causas, ya que existen tantas, son tan variadas que debe ser motivo de un profundo estudio por personas versadas en la materia.

Para concluir, es preciso hacer mención a otra norma contenida en el Artículo 583 del Código Procesal Penal, que se refiere en otro sentido a la detención domiciliaria, cuando se trate de delitos cuya sanción sea de multa o de prisión cuyo máximo no pase de tres años, en la que podrá el juez acordarla. Esta se acordará por tiempo limitado o mientras dure el proceso y podrá revocarse de oficio o a instancia de parte, en cualquier momento del proceso.

En tal sentido, cabe considerar que ocurrido un accidente de tránsito en el que no hayan muertos ni lesionados sino únicamente se deriven daños materiales, su beneficio debe aplicarse a los transportes escolares y colectivos, sin más limitaciones que las expresadas en el referido artículo, como las de tomar en cuenta la naturaleza del hecho, su repercusión social, la conducta anterior del encausado, su profesión u oficio, la forma en que se desenvuelve habitualmente en su comunidad, su necesidad de trabajo y cualquier otra circunstancia favorable.

Sin pretender haber agotado el tema, considero que en lo posible, se han contemplado los aspectos más convenientes e importantes para el fin que persigue el presente trabajo.

CAPITULO IV
ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA DE
GUATEMALA (DATOS ESTADISTICOS)

Para concluir este trabajo, como punto investigativo quiero consignar datos estadísticos de cinco años, y que son los que a la fecha se encuentran debidamente tabulados en la Dirección General de Estadística. Comprende los años de mil novecientos sesenta y nueve a mil novecientos setenta y tres.

Se refieren estas estadísticas al número de accidentes ocurridos en la República, por año, mes y día; además de las causas que dieron origen a los mismos, que considero es el punto medular para el estudio en la prevención de accidentes, por quienes tienen que realizar su regulación, así como número de muertos y lesionados.

Para la computación de datos, la Dirección General de Estadística distribuye en diecinueve rubros las causas que ocasionan los accidentes, habiéndome permitido subrayar, los que considero más relevantes; dichas causas son:

CAUSAS:

1. Rebasando;
2. Estacionándose;
3. Por evitar choque;
4. Retrocediendo;
5. Ebriedad;

6. Viraje malo;
7. Descuido al salir de estacionamiento;
8. Exceso de velocidad;
9. No llevar luz;
10. Distraído;
11. No hacer parada reglamentaria;
12. Falla de frenos;
13. No atender semáforo;
14. Ir en sentido contrario;
15. Estallido de llanta;
16. Vuelco;
17. Otras causas;
18. Imprudencia del peatón; y
19. Ebriedad del peatón.

A continuación veamos los cuadros de accidentes:

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA

AÑO 1969

<u>Mes</u>	<u>Total</u>	<u>Lunes</u>	<u>Martes</u>	<u>Mierc.</u>	<u>Jueves</u>	<u>Vier.</u>	<u>Sabado</u>	<u>Domingo</u>
ENE.	460	75	57	68	78	70	57	55
FEB.	416	65	68	57	44	45	59	78
MAR.	518	91	72	50	52	74	88	91
ABR.	491	74	79	75	66	61	71	65
MAYO	499	71	56	54	69	83	99	67
JUN.	538	89	65	73	60	76	82	93
JUL.	564	78	81	87	86	75	87	70
AGO.	561	83	57	59	74	98	101	89
SEPT.	553	94	87	69	67	79	82	75
OCT.	593	77	62	88	103	84	89	90
NOV.	551	72	75	69	55	56	127	97
DIC.	597	108	78	102	69	73	92	75
<u>Total</u>	<u>6,341</u>	<u>977</u>	<u>837</u>	<u>851</u>	<u>823</u>	<u>874</u>	<u>1,034</u>	<u>945</u>

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA

AÑO 1970

<u>MES</u>	<u>Total</u>	<u>Lunes</u>	<u>Martes</u>	<u>Mierc.</u>	<u>Jueves</u>	<u>Vier.</u>	<u>Sabado</u>	<u>Domingo</u>
ENE.	588	80	64	67	106	79	118	74
FEB.	573	92	78	71	63	76	108	85
MAR.	603	113	95	82	70	78	69	96
ABR.	583	88	69	84	94	67	100	81
MAYO	689	83	85	86	75	101	153	106
JUN.	572	118	86	66	69	68	74	91
JUL.	648	93	84	77	99	102	102	91
AGO.	696	121	81	70	93	72	141	118
SEPT.	680	100	94	84	73	94	116	119
OCT.	605	70	82	67	75	98	130	83
NOV.	577	124	69	61	53	74	93	103
DIC.	606	79	88	76	94	79	103	87
<u>Total</u>	<u>7,420</u>	<u>1,161</u>	<u>975</u>	<u>891</u>	<u>964</u>	<u>988</u>	<u>1,307</u>	<u>1,134</u>

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA

AÑO 1971

<u>MES</u>	<u>Total</u>	<u>Lunes</u>	<u>Martes</u>	<u>Mierc.</u>	<u>Jueves</u>	<u>Vier.</u>	<u>Sabado</u>	<u>Domingo</u>
ENE.	583	76	81	85	61	99	85	96
FEB.	559	91	99	70	61	78	79	81
MAR.	557	94	89	75	65	68	82	84
ABR.	491	74	66	68	78	83	64	58
MAYO	537	102	76	65	58	62	87	87
JUN.	513	63	79	94	68	49	77	83
JUL.	635	89	75	77	91	92	114	97
AGO.	507	84	78	58	65	69	67	86
SEPT.	493	81	60	83	73	66	67	63
OCT.	580	75	69	66	68	93	100	109
NOV.	567	104	83	69	61	69	88	93
DIC.	634	81	79	91	91	106	96	90
<u>Total</u>	<u>6,656</u>	<u>1,014</u>	<u>934</u>	<u>901</u>	<u>840</u>	<u>934</u>	<u>1,006</u>	<u>1,027</u>

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA

AÑO 1972

<u>MES</u>	<u>Total</u>	<u>Lunes</u>	<u>Martes</u>	<u>Mierc.</u>	<u>Jueves</u>	<u>Vier.</u>	<u>Sabado</u>	<u>Domingo</u>
ENE.	589	97	68	75	68	75	175	31
FEB.	507	96	86	43	69	57	147	9
MAR.	594	83	69	87	75	95	121	64
ABR.	465	67	49	60	56	62	84	87
MAYO	620	96	101	95	71	74	109	74
JUN.	569	75	69	74	86	103	87	75
JUL.	616	112	66	90	59	68	101	120
AGO.	574	77	77	77	87	73	103	80
SEPT.	556	63	70	61	56	115	131	60
OCT.	651	101	97	71	68	65	92	157
NOV.	522	54	65	88	89	64	70	92
DIC.	587	76	83	78	64	86	107	93
<u>Total.</u>	<u>6,850</u>	<u>997</u>	<u>900</u>	<u>899</u>	<u>848</u>	<u>937</u>	<u>1,327</u>	<u>942</u>

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REPUBLICA

AÑO 1973

<u>MES</u>	<u>Total</u>	<u>Lunes</u>	<u>Martes</u>	<u>Mierc.</u>	<u>Jueves</u>	<u>Vier.</u>	<u>Sabado</u>	<u>Domingo</u>
ENE.	527	101	83	86	54	66	68	69
FEB.	577	69	89	83	81	99	83	73
MAR.	528	62	69	78	68	83	96	72
ABR.	578	98	86	74	73	80	72	95
MAYO	466	59	73	68	75	54	66	71
JUN.	469	57	64	65	62	68	90	63
JUL.	480	62	78	80	56	61	67	76
AGO.	493	62	73	79	76	73	70	60
SEPT.	529	67	79	63	74	71	87	88
OCT.	507	81	90	73	62	59	74	68
NOV.	436	68	62	46	65	63	72	60
DIC.	621	111	80	71	71	82	102	104
<u>Total</u>	<u>6,211</u>	<u>897</u>	<u>926</u>	<u>866</u>	<u>817</u>	<u>859</u>	<u>947</u>	<u>899</u>

<u>CAUSAS:</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>
1. <u>Rebasando</u>	1,406	1,347	1,257	1,640	1,636
2. <u>Estacionándose</u>	16	13	11	13	24
3. <u>Por evitar choque</u>	74	89	68	59	52
4. <u>Retrocediendo</u>	80	86	61	55	87
5. <u>Ebriedad</u>	554	722	666	595	504
6. <u>Viraje malo</u>	231	255	221	225	176
7. <u>Descuido al salir del estacionamiento</u>	51	60	53	44	79
8. <u>Exceso de velocidad</u>	309	199	441	396	432
9. <u>No llevar luz</u>	1	5	2	4	4
10. <u>Distraído</u>	82	279	269	166	56
11. <u>No hacer parada reglamentaria</u>	670	717	723	961	1,050
12. <u>Falla de frenos</u>	118	126	109	106	69
13. <u>No atender semáforo</u>	71	95	162	262	149
14. <u>Ir en sentido contrario</u>	33	60	38	47	56
15. <u>Estallido de llanta</u>	18	22	14	17	5
16. <u>Vuelco</u>	50	31	106	178	64
17. <u>Otras causas</u>	649	700	928	1,101	894
18. <u>Imprudencia del peatón</u>	79	117	148	123	98
19. <u>Ebriedad del peatón</u>	1,484	249	1,379	859	776

LESIONADOS Y MUERTOS

<u>AÑO:</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>
MUERTOS	311	387	411	400	457
LESIONADOS	5,351	6,404	5,917	6,046	4,624

Basta con observar las estadísticas para darse cuenta que los accidentes de automóvil han ido en aumento, y que las causas principales que dan origen a los mismos se encuentran al rebasar, por ebriedad, exceso de velocidad, no hacer parada reglamentaria, ebriedad del peatón y otras causas no establecidas pero que hace suponer que entre ella el mayor número se debe a las causas expuestas en estas líneas.

El número de muertos y lesionados también es considerable y de poco o nada han servido las campañas de prevención; contrariamente a lo publicado por las autoridades, por lo menos en los años que se han recopilado esos datos.

Si se toma en consideración que los índices más altos se producen en la capital, es de observar que hubo un incremento a partir del establecimiento de la jornada única en el año de mil novecientos setenta por los meses de agosto y septiembre. Asimismo, que la mayoría de los accidentes se producen entre los viernes y los lunes generalmente, por lo que me tomo la libertad de sugerir que la policía encargada por la regulación del tránsito, sea redoblada en personal y esfuerzos, en dichos períodos de fin de semana; lo que estimo está en posibilidad de hacer lo efectivo la Dirección General de la Policía Nacional, pudiendo colaborar la Policía Militar de considerarse necesario su intervención.

CONCLUSIONES:

- 1o. Si bien la inclusión de los delitos contra la seguridad del tránsito es una innovación dentro del nuevo Código Penal, y puede considerarse como un avance dentro de nuestra legislación, su regulación peca de insuficiencia e imprecisión;
- 2o. Observando las normas de los Artículos 157 y 158 del Código Penal, los supuestos contenidos en los mismos, tienen más características de infracciones reglamentarias que de verdaderos delitos;
- 3o. Puede considerarse como un acierto la inclusión de la impericia como uno de los extremos de la culpa;
- 4o. En relación a la culpa puede también establecerse una innovación en el Artículo 12 del Código Penal, ya que los hechos culposos son punibles sólo en los casos determinados por la ley. Con ello se evita el que todos los delitos puedan ser analizados por la culpa;
- 5o. En cuanto al aspecto procesal de la competencia, podría en determinado momento, existir abuso por parte de aquellas personas que por su categoría desempeñan funciones diferentes a la judicial, pero que en virtud de una norma se les otorga facultades diferentes;
- 6o. En las cauciones y fianzas, y particularmente en la detención domiciliaria por accidentes de tránsito, existe discriminación en cuanto a conductores de

transporte colectivo y escolar, pues se les pone en plano de desigualdad sobre derechos consagrados constitucionalmente;

- 7o. La Ley de Tránsito, Decreto número 66-72 del Congreso de la República, se hace parcialmente inoperante; al no haberse puesto hasta la fecha en vigencia el nuevo reglamento como lo estipula el Artículo II de las disposiciones finales, transitorias y derogatorias de la mencionada ley;
- 8o. También es de considerar como acierto el contenido de los artículos diecinueve y veinte del Código Penal por los que se indica al juzgador, como responder en lo referente al lugar y tiempo de comisión del delito, aspectos que se omitían en el Código Penal anterior;
- 9o. Puede establecerse que en cuestión de accidentes las causas fundamentales que dan origen a los mismos, y por ende, a los delitos de tránsito, son el rebasar sin tomar precauciones, ebriedad, exceso de velocidad, no efectuar la parada reglamentaria, ebriedad del peatón y otras causas no establecidas, pero que indudablemente entre ellas se contará alguna de las enumeradas; y,
10. El número de muertos y lesionados es alarmante, si se toma en consideración el número de habitantes de la República.

RECOMENDACIONES:

- 1o. Legislar de manera más efectiva en cuanto a la materia, de acuerdo con la realidad nacional, a través de instituciones y personas que tengan conocimientos específicos sobre el tránsito;
- 2o. Considerar los aspectos positivos de legislaciones avanzadas, adecuándolos al medio y no simplemente transcribiendo los aspectos normativos, que al momento de su aplicación se hacen inoperantes por no coincidir los medios de vida;
- 3o. Es de urgencia la obtención de medios convencionales y fundamentalmente científicos para estimar el estado de ebriedad;
- 4o. Realizar una transformación en la señalización del tránsito en cuanto a la colocación de los altos y avisos de peligro a una distancia prudencial, pues es corriente que el conductor al percatarse de los mismos, lo hace en forma intempestiva o cuando ya ha ocurrido el siniestro con lo que la señal deja de ser preventiva;
- 5o. Debe existir una solvencia económica y moral en el Agente de Tránsito, para evitar el cohecho, ya sea este activo o pasivo; y,
- 6o. Debe hacerse realidad un verdadero examen teórico y práctico en la obtención de la licencia de conducir, tomando en consideración sus diferentes categorías.

BIBLIOGRAFIA

A) TEXTOS:

- 1o. Canals Martí, Juan. Los accidentes de automóvil y de circulación según la doctrina del Tribunal Supremo, Volumen I, Primera Edición, Barcelona, España, Bosch, Casa Editorial Urgel, 51 Bis. 1957.
- 2o. Cuello Calón, Eugenio. Derecho Penal I, parte general, Tomo I, Decimoquinta edición, Barcelona, España, Bosch, Cada Editorial. 1968.
- 3o. Hurtado Aguilar, Hernán. Derecho Penal Compendiado, comentarios a la parte general del Código Penal, Primera edición, Guatemala, C.A. Editorial Landívar. Junio 1974.
- 4o. Puig Peña, Federico. Derecho Penal, parte especial, Tomo IV, Volumen II, quinta edición, Barcelona, España, Ediciones Nauta, S.A. Ríos Rosas, 57. 1959.

B) DICCIONARIOS:

- 1o. Cabanellas, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual, Tomos I, II, III, y IV, quinta edición, Buenos Aires, Argentina, Bibliográfica Omeba. 1968.

C) LEYES:

- 1o. Constitución de la República.

- 2o. Código Penal, Decreto Legislativo 2162.
- 3o. Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República.
- 4o. Código de procedimientos Penales, Decreto 551.
- 5o. Código Procesal Penal, Decreto 52-73 del Congreso de la República.
- 6o. Código Civil, Decreto Ley 106.
- 7o. Código Procesal Civil y Mercantil, Decreto Ley 107.
- 8o. Ley de Tránsito, Decreto 66-72 del Congreso de la República.

D) REGLAMENTOS:

- 1o. Reglamento de Tránsito.

E) INSTITUCIONES:

- 1o. Dirección General de Estadística.