

## Derecho Penal

**Dr. Miguel Polaino Navarrete**

Protección de bienes jurídicos y confirmación de vigencia de la norma  
¿Dos funciones excluyentes?

**Lic. Irma Griselda Amuchategui Requena**

El bien jurídico de la vida y la codificación penal

**Magistrado Guillermo Velasco Félix**

Origen, aplicación y destino del juicio de amparo directo en materia penal

**Dr. Carlos Daza Gómez**

El método como fundamento de la evolución de la teoría del delito

**Magistrado Jesús Guadalupe Luna Altamirano**

¿Cómo abatir la sobrepoblación existente en las cárceles?

## Derecho Procesal Penal

**Magistrado Miguel Ángel Aguilar López**

La presunción de inocencia en México

**Magistrado Jorge Ponce Martínez**

Autocomposición por allanamiento en el proceso penal en el Distrito Federal

**Magistrado José Francisco Nieto González**

La suspensión de los derechos políticos y los derechos civiles en las resoluciones penales judiciales

## Derecho Ejecutivo Penal

**Dra. Emma Mendoza Bremauntz**

El régimen progresivo técnico en el penitenciarismo mexicano en el año 2006

**Dra. Leticia García García**

Las penas en la modernidad

## Criminología

**Lic. Álvaro Vizcaíno Zamora**

Reflexiones en torno a los accidentes de tránsito. Primera causa de muerte en México

**Mtra. Guadalupe Gómez Mont Urieta**

Las perversiones sexuales como enfermedades y como delitos

## Política Criminal

**Dr. Moisés Moreno Hernández**

Implicaciones dogmáticas en el proceso de globalización e internacionalización de la política criminal y del Derecho Penal

**Dr. Augusto Sánchez Sandoval**

La política criminal posmoderna en México. El control social militar

## Criminalística

**Magistrado Juan Carlos Ortega Castro**

Aspectos bioéticos de la actividad de los médicos legista y forense en México

# CRIMINOGENESIS

Revista Especializada en Criminología y Derecho Penal

## *Criminología*

Álvaro Vizcaino Zamora

Reflexiones en torno a los accidentes de tránsito. Primera causa de muerte en México

Guadalupe Gómez Mont Urieta

Las perversiones sexuales como enfermedades y como delitos

# CRIMINOGENESIS

## Reflexiones en torno a los accidentes de tránsito, primera causa de muerte juvenil en México

Álvaro Vizcaíno Zamora<sup>1</sup>

James Graham Ballard, novelista, escritor de cuentos y ensayista inglés, ha explorado en su obra diversas relaciones perturbadoras entre el desarrollo tecnológico y la naturaleza humana. Catástrofes medioambientales así como efectos de algunos de los principales inventos del siglo XX han sido reflejadas con crudeza en sus novelas, dentro de un marco en que se confunden la realidad con la ficción. En 1973, publicó *Crash*, obra llevada a la pantalla grande, en 1996, por David Cronenberg. La película causó una polémica que rayó en los límites de la censura en algunos países.

En su novela, Ballard retrató la pasión por la velocidad y el peligro al conducir como un impulso erótico, una especie de fetichismo mortal representado por la simbiosis hombre-máquina. En el prólogo de la novela, el autor inglés afirma y se pregunta: "*Crash*, por supuesto, no trata de una catástrofe imaginaria, por muy próxima que pueda parecer, sino de un cataclismo pandémico institucionalizado en todas las sociedades industriales, y que provoca cada año miles de muertos y millones de heridos. ¿Es lícito ver en los accidentes de automóvil un siniestro presagio de una boda de pesadilla entre la tecnología y el sexo?"

Mas allá de las explicaciones novelísticas de corte psicológico en torno a las pulsiones humanas orientadas a disfrutar el peligro, materializado en este caso en la conducción muchas veces imprudente de una máquina que suele rebasar la tonelada y media de peso, la novela ficción parece haberse convertido en realidad.

En 2005, la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en México es de 10.9 por cada 100 mil habitantes. Una persona pierde la vida cada 20 minutos por

<sup>1</sup>El autor es Secretario General Académico del Instituto Nacional de Ciencias Penales.

## CRIMINOGENESIS

este motivo. En el año de referencia, los accidentes de tránsito constituyeron la primera causa de fallecimiento en jóvenes de entre 15 y 34 años de edad, en el Distrito Federal, Estado de México, Jalisco y Nuevo León, según cifras del Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática (INEGI). En ese año, solamente en esas cuatro entidades, fallecieron mil 689 jóvenes.

Poco más de la mitad de estas muertes se produjeron en fines de semana y en muchas el alcohol jugó un papel preponderante. Por otra parte, cifras de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal revelan que, en la capital del País, por cada 15 accidentes, hay una persona muerta. Igualmente trágico resulta la pérdida o disminución de capacidades físicas con motivo de un accidente. Según la Secretaría de Salud, 18,000 personas quedan discapacitadas cada año por accidentes de tránsito.

A la lamentable pérdida de vidas y a las numerosas personas que ven disminuidas sus capacidades físicas, es necesario agregar los cuantiosos daños materiales. Con independencia de los obvios y tal vez incontables daños a los vehículos involucrados, por citar un ejemplo, la Compañía de Luz y Fuerza del Centro reportó que en 2005, en la zona metropolitana de la Ciudad de México, 368 accidentes motivaron la pérdida de 193 postes, 12 transformadores y muchos kilómetros de cableado eléctrico, causando millones de pesos en pérdidas económicas directas e indirectas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) reporta las cifras globales sobre este problema y ha estimado que, en 2002, casi 1.2 millones de personas murieron y 50 millones resultaron heridas en accidentes de tránsito en todo el mundo. La OMS estima que esta cifra se duplicará en el año 2020. Más del 85% de los heridos y muertos por accidentes de tránsito son de países con ingresos *per cápita* bajos y medios. Esto representa una ironía, pues implica, además, pérdidas económicas estimadas en 100 billones de dólares, cifra comparable con el total de recursos destinados por países altamente desarrollados para la asistencia internacional, que en 2005 fue de 106.5 billones de dólares.

Es posible trazar la hipótesis de que si el 85% de las víctimas de los hechos de tránsito terrestre se concentra en países con ingresos *per cápita* bajos y medios, esto tal vez se debe a varios factores: una escasa cultura vial por parte de los conductores, aunado a legislaciones obsoletas y deficientes que, por añadidura, generalmente no son respetadas. Adicionalmente, las condiciones de la infraestructura vial y carretera juegan un papel fundamental en términos de seguridad.

El reporte de la Organización Mundial de la Salud de 2002 sobre las principales causas de fallecimientos en el mundo, ubica a los accidentes de tránsito en el lugar número 10, con el 2.1% del total de causas.

La Comisión para la Seguridad Global en los Caminos (*The Comisión for Global Road Safety*) con sede en Sudáfrica presentó en junio de 2006 un reporte titulado "*Make Roads Safe*".<sup>2</sup> Dicho estudio financiado por el Banco Mundial y avalado por la Organización Mundial de la Salud, refleja que los principales factores de riesgo de muerte o lesiones en los accidentes de tránsito son los siguientes: conducir en estado de ebriedad, no utilizar el cinturón de seguridad, el exceso de velocidad y la deficiente y mal diseñada infraestructura vial.

El Banco Mundial estima que si las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito se reducen 30% en los países pobres y en vías de desarrollo, para el año 2020 podrían salvarse más de 2.5 millones de vidas y podrían evitarse más de 200 millones de lesionados. Esto es posible pues en la mayoría de los casos, los accidentes pudieron haberse evitado. Las escalofriantes cifras anteriormente expuestas hacen evidente no sólo el tamaño del problema, sino, también, la importancia de una de las especialidades de la criminalística: hechos de tránsito terrestre.

Empecé a interiorizarme en el tema cuando recibí una gentil invitación de Miguel Oscar Aguilar Ruiz, Joel Navas y Reynaldo Olivares para prologar un libro que, en breve, publicará el INACIPE, bajo el título de *Investigación criminalística en hechos de tránsito terrestre*. Ello me llevó a preguntarme e investigar qué ha funcionado en otros países para evitar tantas muertes.

Los autores del libro mencionado definen esta especialidad criminalística como "el estudio técnico científico del material sensible significativo relacionado con un resultado del movimiento de vehículos a efecto de conocer las causas que lo originaron y que lo llevan a un plano de trascendencia jurídica". Los tres distinguidos criminalistas explican que "el perito oficial en hechos de tránsito terrestre interviene a solicitud del agente investigador del Ministerio Público y de las autoridades jurisdiccionales; el perito emite documentos que estarán sustentados en conocimientos criminalísticos auxiliándose de la Física y las Matemáticas con la finalidad de establecer las causas que originan un siniestro".

*Investigación criminalística en hechos de tránsito terrestre* es una obra, sin duda, didáctica y completa. Inicia con la explicación del método científico y su aplicación

<sup>2</sup>El reporte puede consultarse en la siguiente dirección electrónica:  
<http://www.arrivealive.co.za/pages.asp?mc=roadsafety&nc=RSWorldWide>

en la actividad criminalística, con especial énfasis en la observación cuidadosa, exhaustiva y detallada de los hechos. Lleva de la mano al perito en el camino de observar, formular hipótesis y aplicar las técnicas idóneas empleadas en la investigación de los accidentes de tránsito. Para ello hecha mano de numerosas fotografías, de ejemplos, de gráficos, de fórmulas.

En esta obra, no sólo el perito avezado en física y matemáticas encontrará respuestas. Los peritos médicos podrán explicarse las diferentes lesiones corporales provocadas por el tránsito de vehículos. Los abogados, por su parte, podrán disponer de una herramienta fundamental al contar con una interpretación criminalística, una "traducción gráfica", artículo por artículo, del *Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales*. Los servidores públicos dedicados al combate al robo de vehículos y quienes laboran en compañías aseguradoras, podrán estudiar, asimismo, las diferentes técnicas de identificación de vehículos.

Mas aún, cualquier conductor de un vehículo, podrá conocer los principios de la conducción a la defensiva, para establecer precauciones que le ayudarán a evitar a los conductores distraídos y a manejar situaciones de potencial riesgo a su vida. Para muestra de lo anterior, bastan algunos datos tomados del capítulo correspondiente a la prevención de accidentes:

- El 85 % de los accidentes automovilísticos son causados por errores del conductor.
- El 25 % de estos accidentes están relacionados con alguna forma de falta de atención del conductor.
- Un conductor toma aproximadamente 150 decisiones por cada kilómetro que conduce.
- Al viajar a 95 kilómetros por hora, si voltea hacia abajo por tan sólo dos segundos, por ejemplo para seleccionar un CD o ajustar el clima, el conductor viajará 55 metros a ciegas, distancia mayor que la longitud de un campo de fútbol.
- Al conducir, 92% de los conductores manipula la radio; 71% come o bebe; 46% se arregla, 40% lee e, incluso escribe y, 33% usa el teléfono celular.
- El uso del teléfono celular aumenta en 400% la posibilidad de tener un accidente

Las cifras anteriores ponen en evidencia que muchas muertes, lesiones y discapacidades pudieron haberse evitado con un poco de precaución al conducir. Es muy satisfactorio que un texto de criminalística no se limite al estudio científico del problema, sino que, aprovechando la información derivada del mismo, proporcione una serie de medidas preventivas destinadas a reducirlo.

Sobre este punto, valdría la pena explorar qué ha funcionado y qué ha fallado en otros países. Una reciente experiencia exitosa es el llamado "carné de conducir por puntos" implementado en España, a partir del 1° de julio de 2006. Los principales periódicos de ese país reportan que, a un mes de que se puso en vigor, las muertes con motivo de los accidentes de tránsito se redujeron en 25%. Si bien los expertos españoles se muestran prudentes y consideran prematuro atribuir la reducción exclusivamente a la nueva licencia, pues afirman que había que agregar la fuerte presencia de las campañas preventivas en los medios, el hecho es que vertiginosamente se redujo el índice de mortalidad.

Bajo este sistema, con el permiso de conducir se otorgan ocho puntos a los conductores con menos de tres años de experiencia y 12 a los de mayor antigüedad. Los puntos se pierden al cometer infracciones y pueden quitarse desde dos hasta seis puntos por cada una. La pérdida de puntos es independiente de la multa aplicable al conductor, que oscilan de 90 a 300 euros y retiro temporal de la licencia en caso de infracciones leves, a multas de 301 a 600 euros y retiro permanente de la licencia en infracciones graves. Se consideran infracciones leves hablar por teléfono celular al conducir, no usar cinturón de seguridad, estacionarse en lugar prohibido o no encender las luces; mientras que entre las graves se encuentran conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, negarse a la prueba de alcohol o ir a más del 50% de la velocidad límite.

A muchos sorprendería saber que entre las infracciones que pueden motivar que un conductor pierda cuatro puntos, se encuentra rebasar por la derecha, no detenerse al ingreso a una glorieta, no ceder el paso a los peatones, conducir con exceso de pasajeros o arrojar una colilla de cigarro por la ventanilla.

Un buen conductor puede obtener bonificaciones anuales de puntos, hasta llegar a 15. Por el contrario, un mal conductor, al perder todos sus puntos pierde, también, la licencia de conducir. En ese caso, el conductor no podrá manejar en los siguientes seis meses y, además, deberá realizar un curso de sensibilización y reeducación de 24 horas para recuperar 8 puntos. En caso de reincidencia, la prohibición de conducir es de un año, con la posibilidad de recuperar solamente cuatro puntos. Otra limitación adicional establece que solamente podrá realizarse un curso de reeducación vial cada dos años y que aquellos conductores que hayan cometido una infracción grave, no podrán ganar puntos sino después de transcurridos tres años de no haber perdido ninguno.

En Inglaterra también existe un sistema de licencia de manejo por puntos, pero a diferencia del de España, en este caso el conductor que comete una infrac-

ción, en lugar de perder puntos los suma y, cuando llega a doce, pierde la licencia por un año, al término del cual se deben hacer nuevamente exámenes teóricos y prácticos para obtenerla. Por ejemplo, conducir con exceso de velocidad implica tres puntos. Los conductores con menos de dos años de haber obtenido su licencia pueden perderla si acumulan seis puntos.

Adicionalmente, los conductores que cometen infracciones deben pagar multas, que en promedio oscilan en 60 libras. Mas allá de este sistema, quizá uno de los éxitos del sistema inglés se debe a las numerosas cámaras de video instaladas para evitar que los conductores manejen a exceso de velocidad. Se trata de un complejo sistema de más de 4,000 cámaras instaladas para este propósito. Las cámaras se instalan después de estudios que implican varios años en lugares en que se han presentado accidentes. Son perfectamente visibles para los conductores y su localización puede consultarse en una página *web*.

Las cámaras toman una fotografía del automóvil que viajaba a exceso de velocidad. El sistema genera una notificación que se envía al domicilio registrado por las autoridades, con un citatorio para comparecer ante la Corte en los próximos 14 días. El propietario del vehículo tiene la obligación de identificar quién era el conductor al momento de que se cometió la infracción. Si no lo hace, responde el propietario, independientemente de que fuera o no el conductor. No informar los cambios de domicilio o propietario del vehículo implica un delito. En términos generales, el límite de velocidad en zonas urbanas es de 30 millas por hora, esto es, 48.28 kilómetros por hora.

Mas allá del sistema de puntos, cualquier medida que permita salvar vidas es digna de estudio. En la Ciudad de México se han implementado algunas, como el alcoholímetro y los lectores electrónicos de velocidad. Aunque sin duda son valiosas, quizá todavía se trata de medidas aisladas que tendrían que enmarcarse en una política global tendiente a prevenir y evitar muertes y lesiones por accidentes de tránsito.

Un ejemplo exitoso de política global nacional para enfrentar el problema es el de Chile. A principios de los años noventa, ese país sudamericano enfrentaba 2,000 muertes anuales para una población de 15 millones de habitantes. En 1993, se estableció la Comisión Nacional para la Seguridad en el Tránsito (CONASET), que coordinaba los esfuerzos de nueve ministerios y la Policía Nacional en una estrategia multisectorial que incluyó educación vial, medidas de ingeniería vial y aplicación estricta de nuevas leyes. Se implementó el control de conductores en estado de ebriedad utilizando alcoholímetros. Los índices de mortalidad comenzaron a disminuir de forma lenta pero constante.



Otro modelo es el de Costa Rica. Entre 2003 y 2004 se implementó la mayor campaña pública para promover el uso del cinturón de seguridad. La campaña "Por amor" fue desarrollada por el Ministerio del Transporte, el Consejo Nacional para la Seguridad en los Caminos, el Instituto Nacional de Aseguradoras y el Club de Automovilistas de Costa Rica. La campaña se desarrolló fundamentalmente mediante anuncios en televisión y corrió en paralelo con una nueva reglamentación sobre el cinturón de seguridad. En un año, el uso del cinturón se incrementó del 24 al 82%, logrando una considerable disminución de víctimas mortales.

La Organización de las Naciones Unidas emitió la resolución 60/5 adoptada por la Asamblea General el 1 de diciembre de 2005, con el propósito de impulsar la seguridad global en materia de tránsito. La resolución subraya la importancia para los Estados miembros de continuar implementando las recomendaciones del documento *World report on road traffic injury prevention*, especialmente en la prevención de los cinco factores de riesgo identificados: la falta de uso de cinturones de seguridad, la falta de uso de cascos, el alcohol, el exceso de velocidad y las deficiencias en la infraestructura vial. Asimismo, la resolución da la bienvenida a una propuesta de la Comisión Económica Europea para desarrollar en Génova, Italia, en abril del 2007, la primera reunión mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, que estará dedicada a los conductores jóvenes.

La resolución establece el primer domingo de noviembre como el Día Mundial para recordar a las Víctimas de Accidentes de Tránsito. Adicionalmente, exhorta a los Estados miembros más desarrollados a proveer apoyo logístico, financiero, técnico y político en la materia, y exhorta, también, a todos los miembros a establecer una agencia o comisión nacional que coordine los esfuerzos y las políticas gubernamentales dirigidas a prevenir los accidentes de tránsito mediante campañas de difusión y la aplicación estricta de la ley.

México tiene mucho que hacer para prevenir la lamentable pérdida de vidas y los numerosos lesionados y discapacitados que resultan de los accidentes de tránsito. Es públicamente conocida la laxitud con que en muchos estados se expiden las licencias de manejo, y la falta de cultura ciudadana para respetar las normas viales.

Considero que los estados de la República deberían adoptar el sistema de licencia por puntos, con las consecuentes reformas al marco legal aplicable. Adicionalmente, su implementación debería acompañarse de una campaña de difusión intensa. Ciertamente es que el problema de la corrupción que priva en algunos

## CRIMINOGENESIS

integrantes de los cuerpos policíacos podría dificultar el establecimiento de esta propuesta. Sin embargo, este podría disminuirse mediante la implementación de cámaras de video y a través del fortalecimiento de los mecanismos internos de control de las policías.