



Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM

www.juridicas.unam.mx

LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR CONDUCTORES EBRIOS. ALGUNOS COMENTARIOS SOBRE SU PERSECUCIÓN PENAL EN MÉXICO

José Antonio CABALLERO
Rodrigo MENESES

SUMARIO: I. *Introducción.* II. *La regulación de la conducción bajo los efectos del alcohol.* III. *Jurisprudencia.* IV. *Datos estadísticos.* V. *Conclusiones.*

I. INTRODUCCIÓN

La conducción de vehículos en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna sustancia es un problema que afecta prácticamente a todo el país.¹ El presente trabajo tiene como principal objetivo analizar, desde una perspectiva socio-jurídica, la forma en que la conducción de vehículos automotores bajo la influencia de bebidas alcohólicas es tipificada, juzgada y sancionada, por el sistema penal. Adicionalmente haremos algunos breves comentarios sobre la operación de otros mecanismos diseñados para evitar que se conduzca en estado de ebriedad. Nuestro estudio intenta esclarecer la forma en la que la legislación que intenta regular el fenómeno de la conducción de automóviles por personas intoxicadas se enfrenta con la realidad. Es decir, nuestro interés se centra en revisar el distanciamiento que se plantea entre el texto de la ley y la realidad, propósito del fenóme-

* Investigador en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

** Licenciado en derecho por la Facultad de Estudios Superiores Acatlán de la Universidad Nacional Autónoma de México. Generación 2004-2005 del Master del Instituto Internacional de Sociología Jurídica de Oñati.

¹ A manera de ejemplo, en el fin de semana que transcurrió del 29 al 10. de mayo de 2005 se registraron en la capital del país 25 accidentes viales.

no planteado. El problema que tratamos de ubicar es la forma en la que la legislación es llevada a la práctica. En ese sentido, nos interesa analizar la manera en la que se construyen los tipos penales y sus penas. Posteriormente, nos avocamos al estudio de la función de interpretación y aplicación llevada a cabo por los jueces. Finalmente, consideramos conveniente revisar la incidencia efectiva de la legislación mediante el uso de información estadística sobre la comisión de este tipo de delitos. Bajo esta perspectiva, nuestro trabajo se inscribe en la tradición del análisis de la ley y su contraste con la realidad.²

La primera parte del trabajo se concentra en el estudio de las normas que regulan el tema de la conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Al efecto, empezamos por discutir el concepto de estado de ebriedad desde su construcción legislativa y jurisprudencial. Posteriormente, integramos una muestra que sirve para establecer un panorama representativo de las diversas corrientes normativas vigentes en México. Para facilitar el análisis legislativo, elaboramos una tabla en donde se presenta una clasificación de las normas por tipo de delito, la pena, el artículo y su lugar de origen.³ Nuestro objetivo es identificar las variaciones en la definición de los delitos y el establecimiento de las penas para cada una de las entidades incluidas en la muestra.

La segunda parte del trabajo se enfoca en la forma en la que los tribunales han interpretado y aplicado la legislación existente. Para este apartado realizamos un análisis jurisprudencial, el cual tiene por objetivo presentar los criterios empleados por los jueces para definir los alcances de las normas que regulan la conducción de vehículos en estado de ebriedad o bajo la influencia de otras sustancias tóxicas.

² “*Law in books and law in action*”, es una de las dicotomías clásicas del estudio de derecho y sociedad. El más reconocido fundador de esta dicotomía es Pound, Roscoe, “*Law in Books and Law in Action*”, *American Law Review*, vol. 44, 1910, pp. 12-15. Esta dicotomía consiste en analizar las reglas que regulan las relaciones de los hombres (*law in books*), y las reglas que realmente rigen a los hombres (*law in action*). Es decir, esta dicotomía plantea analizar la diferencia entre las normas jurídicas establecidas en los códigos y legislaciones, y la operación y problemas que estos tipos ideales tienen en la vida real. Véase también, Nelken, David, “*Law in Action or Living Law? Back to the Beginning in Sociology of Law*”, *Legal Studies*, vol. 4, 1984, pp. 157 y 158. Por lo que respecto al tema que nos ocupa, puede consultarse el número monográfico de la revista *ABZ*, dedicado al tema alcohol y derecho en México. “Alcohol y Derecho”, *ABZ*, 2a. época, núm. 48, octubre de 2002.

³ Ver Anexo 1.

En la tercera parte, se presentan algunos datos estadísticos que permiten observar el número de infracciones y delitos que se cometan en el país con motivo de la violación de normas que castigan la conducción de vehículos bajo el influjo de bebidas alcohólicas.

Finalmente, se presentan algunas consideraciones sobre los alcances e impacto de la normatividad existente, así como las dificultades que se plantean para su implementación.

II. LA REGULACIÓN DE LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

México es una república federal dividida en 31 estados y un Distrito Federal (ciudad de México), que es la sede de los poderes federales. De acuerdo con la Constitución, los estados y el Distrito Federal están facultados para emitir su propia legislación. En consecuencia, existen 32 códigos penales y 32 códigos de procedimientos penales. Adicionalmente, existe un Código Penal federal y un Código Federal de Procedimientos Penales.

El análisis de la regulación en materia de conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol contenida en los 33 códigos penales del país excede considerablemente los alcances del presente trabajo. En consecuencia, optamos por elaborar una muestra que contenga algunos ejemplos representativos de la regulación existente en la materia que nos ocupa. Nuestra muestra incluye un análisis de la legislación penal de nueve estados: Jalisco, Estado de México, Michoacán, Chiapas, Oaxaca, Campeche, Nuevo León, Chihuahua y, finalmente Baja California.⁴ Adicionalmente, incorporamos información proveniente de la legislación federal y de la del Distrito Federal.

El objetivo de este apartado es presentar, en primer lugar, la forma en la que se define el concepto de ebriedad en la legislación y la jurisprudencia. Posteriormente, se incluyen los resultados del análisis que realizamos de textos legislativos penales en materia federal y estatal.

⁴ Para la selección de los estados se atendió a un criterio geográfico. Al efecto, se dividió al país en tres regiones y se escogió tres estados por región: Región Norte: Nuevo León, Chihuahua y Baja California; Región Centro: Jalisco, Estado de México y Michoacán; Región Sur: Chiapas, Oaxaca y Campeche.

1. *Definición de ebriedad*

Las definiciones sobre lo que se entiende por estado de ebriedad en la legislación y la jurisprudencia son escasas. En términos generales, la legislación se ajusta a un patrón establecido y la jurisprudencia proporciona algunos elementos para interpretarlo. En primer lugar presentamos algunos enfoques legislativos.

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (ciudad de México), señala en el artículo 100 que ninguna persona puede conducir vehículos por la vía pública, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro, o de alcohol en aire expirado superior a 0.4 miligramos por litro.

Debemos destacar también que el mencionado artículo del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal incide directamente sobre la operación de un programa diseñado para prevenir la conducción de vehículos en estado de ebriedad que analizaremos más adelante a detalle.

Las decisiones más recientes de los tribunales federales no parecen contener ningún criterio que contribuya a definir el concepto de ebriedad. No obstante, algunos criterios emitidos en la primera mitad del siglo XX pueden estimarse como aplicables en la actualidad. Son precisamente dichos criterios los que se analizan a continuación.⁵

La primera decisión que presentamos fue elaborada por la primera sala de la Suprema Corte de Justicia, y corresponde a la sexta época.⁶ Dicha jurisprudencia establece que

⁵ No todas las decisiones emitidas por los tribunales mexicanos se consideran como precedentes con carácter de obligatorios. En términos generales, las únicas decisiones que sirven como precedente son aquellas que emiten los tribunales federales y que reúnen una serie de requisitos establecidos en la ley. Adicionalmente, los tribunales federales pueden optar por publicar criterios que no son necesariamente obligatorios, pero que contribuyen a orientar las opiniones de los juzgadores. Si bien es cierto que los tribunales de algunos estados de la república también emiten criterios que pueden ser obligatorios, su presencia es en términos generales marginal. Lo anterior se debe a la forma en la que la jurisdicción federal se relaciona con la local. Una explicación sobre esta cuestión puede de consultarse en Concha, Hugo y Caballero, José Antonio, *Diagnóstico sobre la administración de justicia en las entidades federativas*, México, UNAM-National Center for State Courts, 2001.

⁶ Los criterios emitidos por la Suprema Corte de Justicia suelen agruparse cronológicamente por épocas. Cada época corresponde a una nueva etapa en la vida institucional de la Corte. Durante la vigencia de la Constitución de 1917 han transcurrido la Quinta,

...para la integración del delito de manejar en estado de ebriedad, la ley no exige ebriedad completa, pues solamente fija para la comisión del delito, manejar en estado de ebriedad, de modo que con cualquiera que sea el grado de ebriedad, se llena el presupuesto legal, siendo de observar que donde la ley no distingue, el sentenciador tampoco puede válidamente establecer distinciones.⁷

La segunda jurisprudencia que presentamos corresponde a la quinta época y también fue elaborada por la primera sala. En ella se establece que

...como el artículo 171, fracción II, del Código Penal Federal no distingue entre los diversos grados de la embriaguez, tampoco esta Suprema Corte queda en condiciones de distinguir, según el conocido apotegma, y la conclusión de que el dispositivo abarca a todos los grados de la embriaguez, se impone. Por lo demás, la intoxicación alcohólica aguda en el primer grado, cuya característica central es la excitación, tiene como primeras manifestaciones: 1a. parálisis psíquica, 2a. lentitud en la asociación de ideas, 3a. distribución, 4a. insuficiencia de las percepciones y 5a. debilitamiento del juicio. Estas consecuencias, sobre todo la 3a. y la 5a., justifican ampliamente el sentido de la ley en cuanto abarca cualquier grado de embriaguez, con tal que lo sea, sin confundirla con el simple aliento alcohólico de la cual podrá ser un síntoma.⁸

Las anteriores definiciones nos permiten establecer, en términos generales, que la ebriedad en la legislación y la jurisprudencia es un concepto amplio que permite que la autoridad cuente con un amplio margen de maniobra para establecerlo.

Por lo que respecta a los efectos del estado de ebriedad para la determinación de la responsabilidad penal, los tribunales federales han dictado diversos criterios en donde se estima que cuando el sujeto activo ingiere voluntariamente bebidas alcohólicas no puede sostenerse que hay una excluyente de responsabilidad. De esta manera, el Tercer Tribunal

Sexta, Séptima y Octava épocas. En la actualidad nos encontramos en la Novena época, misma que inició en 1995.

⁷ *Semanario Judicial de la Federación*, Sexta época, Segunda Parte, vol. CXII, p. 27.

⁸ La tradición en México ha sido no publicar las sentencias completas, sino únicamente el extracto de las mismas que el tribunal considera relevante para la discusión jurídica. De esta manera, la jurisprudencia se lee en forma descontextualizada del asunto que le dio origen. En consecuencia, no estamos en condiciones de saber las características de los litigios que les dieron origen.

Colegiado del Segundo Circuito sostuvo que “La inconsciencia producida por la ebriedad, no excluye la responsabilidad del acusado si éste llegó a tal estado por la voluntaria ingestión de bebidas embriagantes”.⁹

2. Tipos de delito que proscriben el consumo de bebidas alcohólicas al conducir un vehículo automotor

Como hemos señalado en la introducción, nuestro análisis legislativo está dividido en dos importantes ejes, 1) tipos de delito y, 2) sanciones que ameritan. No obstante, dentro de cada uno de estos ejes encontraremos subclasificaciones, las cuales son consecuencia de las variaciones que, en un momento dado, encontramos entre cada una de las legislaciones.

A. Conducción de vehículo automotor bajo los efectos de bebidas alcohólicas

El primer tipo de delito que encontramos en nuestro análisis legislativo fue la conducción de vehículo automotor bajo la influencia de alguna bebida alcohólica o cualquier otra sustancia enervante. Sin embargo, reconociendo que entre el negro y el blanco existe una escala de grises, a continuación presentamos algunas variaciones específicas entre textos penales.

Uno de los casos que encontramos en nuestro análisis legislativo, y que coincide con la clasificación que estamos trabajando, es cometer alguna infracción al reglamento de tránsito y vialidad cuando el conductor de vehículo automotor se encuentra en estado de ebriedad o bajo la influencia de otra sustancia enervante, independientemente de la sanción que corresponda, si causa daños en las personas o en las cosas.¹⁰ De esta manera, la comisión de infracciones mientras se conduce bajo los efectos del alcohol o de alguna otra sustancia, se presenta como un tipo penal.

El tipo penal federal coincide con el artículo 245, fracción III del Código Penal para el Estado de Chiapas, y con el artículo 140 del Código Penal para el Estado de Michoacán, los cuales establecen que a la persona que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes co-

⁹ *Semanario Judicial de la Federación*, Octava época, t. XI, marzo de 1993, p. 272.

¹⁰ Artículo 171, fracción II, del Código Penal federal.

meta infracción a las disposiciones de tránsito al manejar vehículos de motor, será también sujeta a una sanción penal.

En este sentido, podemos observar que el tipo penal establecido en el código penal federal y los códigos penales para los estados de Chiapas y Michoacán, es aplicable únicamente cuando un conductor ebrio o bajo los efectos de alguna droga comete una infracción a los reglamentos de tránsito. En consecuencia, las normas penales no castigan la conducción en estado de ebriedad por sí sola, sino la comisión de infracciones cuando se maneja bajo los efectos del alcohol.¹¹

Otra variación de este tipo de delito, que no difiere en gran parte del descrito anteriormente, es el tipo prescrito por el Código Penal para el Estado de Jalisco.¹² Dicho código señala que se sancionará al conductor que maneje un vehículo estando bajo los efectos del alcohol o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos que alteren la habilidad para conducir y que esto sea de su conocimiento, cuando cometa además cualquiera otra infracción al reglamento de tránsito en vigor.

El tipo penal establecido por la legislación penal del estado de Jalisco, excluye explícitamente a aquellos conductores ebrios que no hayan tenido conocimiento de su estado. Asimismo, el tipo penal establece un requisito adicional al estado de ebriedad. Al efecto dispone que, para que la sanción penal opere, el nivel de intoxicación alcohólica debe ser suficiente para alterar la habilidad de conducir. El anterior elemento puede complicar la procedencia de una acción penal en el caso de dicho tipo, toda vez que existen problemas para determinar cuánta cantidad de alcohol es necesaria para disminuir las capacidades de un conductor, debido a que en términos generales esto puede variar entre persona y persona. Asimismo, representa una carga probatoria adicional para la autoridad acusadora, toda vez que no sólo es necesario acreditar la intoxicación, sino que también hay que acreditar que el efecto de la misma es la reducción de la habilidad de conducir. En las demás legislaciones se puede entender que se ha optado por incorporar una presunción en el sentido que el estado de ebriedad implica necesariamente la reducción de la habilidad de conducir.

¹¹ Es posible que la constitucionalidad de estas disposiciones pueda ser atacada en vista de que establecen dos sanciones para una misma conducta. No obstante, no hemos encontrado ningún criterio jurisprudencial en ese sentido.

¹² Artículo 122 del Código Penal para el Estado de Jalisco.

Otro caso similar a los anteriores es el tipo prescrito por el Código Penal del Estado de México, el cual establece como delito que una persona en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes y otras análogas que produzcan efectos similares, maneje un vehículo de motor.¹³

De acuerdo con el párrafo anterior, podemos observar claramente que en el Estado de México el tipo establecido es mucho más simple que en los casos anteriores, ya que establece como delito el hecho de conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad, y no agrega alguna otra condición o circunstancia, como lo puede ser la comisión de infracciones al reglamento de tránsito o la disminución en las capacidades para conducir.

*B. Homicidio o lesiones como conducta culposa debido
a la conducción de automóvil bajo los efectos
de bebidas alcohólicas*

En esta clasificación general encontramos el tipo de delito que se refiere a las consecuencias que se pueden producir con motivo de la conducción de un automóvil bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias enervantes. Dentro de este tipo decidimos incluir tanto el homicidio como las lesiones.

De esta forma, encontramos que la primera clase de tipos penales establece que es un delito culposo lesionar o matar a alguien cuando se conduce un vehículo en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras substancias que produzcan efectos similares,

Tales son los casos del Código Penal para el Distrito Federal, en su artículo 140, fracción tercera, el Código Penal para el Estado de Campeche artículo 59 y, el Código Penal del Estado de Oaxaca, artículo 58, inciso c.

Por otra parte, encontramos, dentro de esta clasificación general, una variación entre las anteriores legislaciones penales estatales, y los códigos penales de los estados de Baja California (artículo 75) y Chihuahua (artículo 62).

Lo anterior se debe a que estos últimos códigos, al igual que en el de Jalisco, se exige que el estado de intoxicación del agente responsable del delito sea tal que disminuya su capacidad para conducir un vehículo.

¹³ Artículo 196 del Código Penal del Estado de México.

Finalmente, encontramos como un caso aislado la legislación penal del estado de Nuevo León, que en su artículo 67 señala como culpa grave el hecho de cometer un homicidio o lesiones como consecuencia de conducir un vehículo automotor bajo la influencia de bebidas embriagantes.

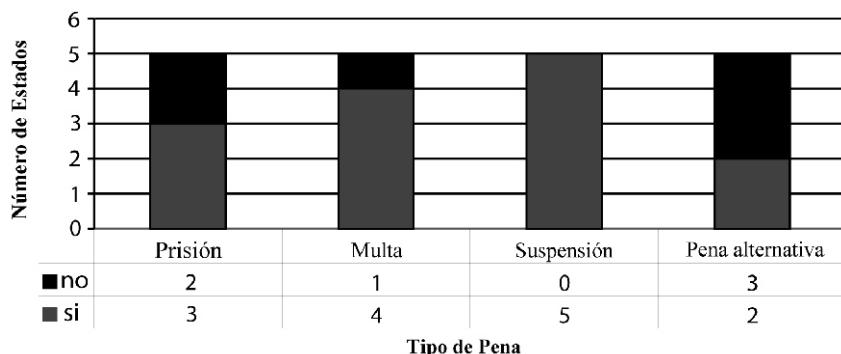
3. Penas y sanciones

Esta clasificación se encuentra estructurada en el mismo orden que la anterior correspondiente a los tipos de delito que contemplan la influencia del consumo de alcohol al momento de conducir un vehículo automotor.

A. Penas para el delito de conducción de vehículo automotor bajo los efectos de bebidas alcohólicas

Encontramos que existen importantes variaciones en las sanciones que se derivan del delito que nos ocupa. La gráfica que sigue proporciona un panorama general que ilustra la diversidad existente en materia de sanciones.

PENAS PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO AUTOMOTOR EN ESTADO DE EBRIEDAD



Como podemos observar en la gráfica anterior, el patrón común entre todas las legislaciones que contemplan el delito de conducción de vehículo automotor bajo los efectos de bebidas alcohólicas, es la suspensión del permiso para conducir. Sin embargo, dicha medida suele ser acompañada por otras. A continuación analizamos las combinaciones que se desprenden de la legislación.

El Código Penal del Estado de Chiapas, el del estado de Michoacán y el Código Penal Federal señalan como pena a este delito la prisión por seis meses, además de imponer la suspensión del permiso para conducir. Asimismo, estas legislaciones difieren en la cuantía de la multa, ya que la legislación federal señala multa hasta de cien pesos¹⁴ y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de conducción. El Código Penal del Estado de Chiapas señala multa hasta de veinte días de salario y también contempla la posibilidad de suspender o revocar el permiso de tránsito. Y el Código Penal del Estado de Michoacán señala multa de hasta cincuenta días de salario y suspensión del permiso para conducir, aunque como hemos señalado anteriormente, no especifica el tiempo de la suspensión o revocación de la licencia para conducir.

Por otra parte, el Código Penal para el Estado de Jalisco señala que, a criterio del juez, se le impondrán al conductor responsable de treinta a noventa jornadas de trabajo a favor de la comunidad, de veinte a cien días de multa, e inhabilitación de tres a seis meses para manejar vehículos de motor. Finalmente, el Código Penal para el Estado de México señala que se le impondrán de seis meses a un año de prisión, de treinta a cien días multa, y suspensión por un año o privación del derecho de manejar, al responsable.

De esta forma, podemos observar que el Estado de México es la entidad federativa que contempla la sanción más alta, mientras que en el estado de Jalisco la pena es la más baja. La legislación federal se encuentra en un punto medio.

Llama la atención también que el estado de Jalisco contemple una sanción alternativa, de treinta a noventa jornadas de trabajo a favor de la comunidad. Mientras que en otras entidades se opta por la prisión, Jalisco apuesta por la pena alternativa.

Es importante destacar que, en su mayoría, las legislaciones analizadas omitieron determinar el tiempo de la suspensión del permiso de conducir. Asimismo, dejan sin definir algunas situaciones como la cantidad en el consumo del alcohol de los conductores. Lo anterior hace que la responsabilidad de la determinación efectiva de los delitos y las sanciones recaiga en los jueces.

¹⁴ En términos generales, la suma es muy baja, ya que el salario mínimo vigente es de 45.4 pesos mexicanos en promedio. Para efectos de determinar el salario mínimo, la República Mexicana se ha dividido territorialmente en tres áreas geográficas: a) \$46.80; b) \$45.35, y c) \$44.05.

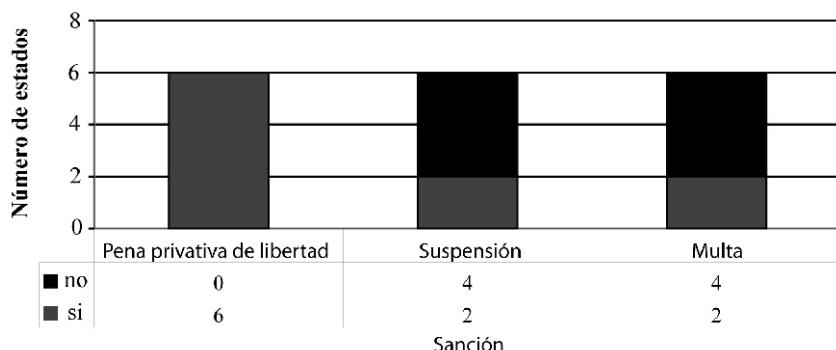
Por otra parte, si bien es cierto que la legislación de Jalisco contempla una pena alternativa, al mismo tiempo impone una multa de veinte a cien días, y la inhabilitación de tres a seis meses para conducir vehículo automotor. Asimismo, encontramos un problema con la sanción que estipula el Código Penal del Estado de Jalisco, ya que no señala si la multa es de veinte a cien días de salario mínimo vigente en la región, o será de cien a veinte días de salario de acuerdo a la percepción salarial del conductor. Esta situación puede generar impugnaciones en contra de la aplicación de la sanción bajo el argumento de que el criterio para determinar la sanción no es claro.

Por último, encontramos que la legislación del Estado de México señala una multa de treinta a cien días, y suspensión por un año o privación del derecho de manejar. Una vez más nos encontramos frente al problema de falta de referente para la determinación de la multa.

B. Sanciones para homicidio o lesiones como conducta culposa debido a la conducción de automóvil bajo los efectos de bebidas alcohólicas

En cuanto a las sanciones que corresponden a homicidios o lesiones causadas por el hecho de conducir un automóvil bajo los efectos de bebidas alcohólicas, encontramos de nueva cuenta diferentes tipos de sanciones contempladas en las leyes penales. De esta forma presentamos a continuación una gráfica que contiene la distribución de las sanciones por código penal.

SANCIÓN EN CASO DE HOMICIDIO O LESIONES POR CONDUCIR VEHÍCULO EN ESTADO DE EBRIEDAD



Una vez más encontramos que en todos los casos las legislaciones señalan pena privativa de libertad. Sin embargo, ésta también difiere de acuerdo a cada legislación y los criterios que sigue. Por ejemplo, en los casos del Distrito Federal y el estado de Oaxaca, el criterio a seguir para imponer pena privativa de libertad es tomar la media entre la sanción más alta y la más baja que señale el delito doloso. En los estados de Nuevo León, Baja California, Chihuahua y Campeche no existe un criterio similar; por lo tanto, especifican la pena correspondiente, que consiste en:

- Nuevo León y Baja California, de dos a ocho años de prisión;
- Chihuahua, de tres meses a seis años de prisión, y
- Campeche, de dos a nueve años de prisión.

Finalmente, algunas legislaciones contemplan la multa como sanción adicional; tal es el caso de Baja California con trescientos días de multa y Chihuahua con ochenta veces el salario.

La diversidad existente en materia de sanciones parece indicar que los legisladores no parecen tener claramente definida una política pública que les permita diseñar con mayor precisión normas que proporcionen un balance adecuado entre la función punitiva del Estado y la necesidad de regular una conducta que afecta a la sociedad. Por otro lado, se advierten errores en la técnica legislativa. Estas cuestiones indican que existen importantes problemas en el proceso legislativo, desde la definición de los objetivos regulatorios hasta la publicación de las normas.¹⁵

III. JURISPRUDENCIA

Como hemos señalado en la introducción de este artículo, el objetivo de este apartado es revisar la forma en la que la legislación en materia de conducción bajo los efectos del alcohol o de algún enervante ha sido tratada por los jueces federales.¹⁶ De esta forma, presentamos a continua-

¹⁵ La página de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria contiene diversos lineamientos para el diseño de normas. Dichos lineamientos son producto no sólo del establecimiento de mejores prácticas en materia de emisión de normas, sino que también se generan como resultado de las deficiencias encontradas en los procesos de producción de normas. Ver www.cofemer.gob.mx.

¹⁶ Los tribunales federales mexicanos son competentes para conocer las resoluciones definitivas dictadas por los tribunales de apelación estatales mediante un recurso de ca-

ción algunas tesis aisladas y jurisprudencias,¹⁷ que contribuyen a esclarecer los alcances de las normas existentes.

La primera tesis que presentamos es del mes de septiembre de 1997. La tesis versa sobre la intrascendencia del grado de intoxicación alcohólica del sujeto activo para que se integre el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad, en la legislación penal del estado de Chiapas.¹⁸

De acuerdo con esta resolución,

...el artículo 245, fracción III, del Código Penal del Estado de Chiapas —presentado anteriormente—, sólo exige que al manejar el culpable un vehículo de motor en estado de ebriedad cometiera infracción a las disposiciones de tránsito, resultando intrascendente el grado de intoxicación, que por ebriedad, presente el activo al cometer el delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad. Por tanto, si el quejoso admite que antes de su detención había ingerido tres o cuatro cervezas, es obvio que se acredita ese estado patológico, máxime si fue perceptible por los agentes aprehensores y por el médico que practicó el examen respectivo.

Otra tesis emitida por el Primer Tribunal Colegiado en materias penal y administrativa del Segundo Circuito contiene un criterio semejante. Al respecto sostiene que:

El ilícito de manejar vehículo de motor en estado de ebriedad, tutela la seguridad y tranquilidad de la sociedad, por ello, resulta intrascendente tener la certeza de un grado de ebriedad determinado en el activo, pues es suficiente

rácter extraordinario llamado amparo directo. De esta manera, cualquier asunto puede eventualmente llegar a la justicia federal. Esta situación ha ocasionado que los estados tengan pocos incentivos para generar sus propios sistemas de precedentes. En consecuencia, el sistema de precedentes que se emplea con más regularidad en México es aquel que se produce con motivo de las resoluciones que emiten los tribunales federales. Véase Concha y Caballero, *op. cit.*, nota 5.

17 De acuerdo con la legislación mexicana los precedentes son de dos clases. Por un lado se encuentran las tesis que no tienen un carácter vinculante. Se trata de resoluciones aisladas dictadas por los tribunales federales. Por otro lado, se encuentra la jurisprudencia. Ésta es vinculante y se genera cuando un tribunal en lo particular se pronuncia en el mismo sentido cinco veces seguidas.

18 *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena época, t. VI, septiembre de 1997, p. 655, “Ataques a las vías de comunicación. Es intrascendente el grado de intoxicación alcohólica para que se integre el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad (legislación del estado de Chiapas)”.

ciente que quede plenamente probado, que el impetrante conscientemente ingiera bebidas embriagantes que le provoquen alteración en los sentidos y conduzca vehículos de motor, con lo cual pone en serio riesgo la tranquilidad y seguridad de las personas.¹⁹

Estas tesis establecen un baremo muy amplio para la integración del tipo penal. Asimismo, contribuyen a definir los elementos probatorios necesarios para la acreditación del delito. En términos generales, parece ser que los magistrados federales han optado por integrar un criterio de interpretación amplio en la definición del tipo penal, facilitando la labor de la acusación. En particular, llama la atención el valor que se otorga a la declaración del indiciado en donde confiesa haber ingerido bebidas alcohólicas. Al margen de establecer un sistema de valoración armónico de las pruebas del cual se pueda desprender el estado de ebriedad, el tribunal parece estar satisfecho con que simplemente se acredite que el indiciado consumió bebidas alcohólicas, presumiendo así su estado de ebriedad. En esta tesis, la percepción de los policías que detuvieron al indiciado y los resultados del examen practicado por el médico parecen ocupar un lugar secundario.

La siguiente tesis se refiere a los elementos constitutivos del delito de conducir vehículo de motor terrestre en estado de ebriedad, en la legislación penal del estado de Michoacán.²⁰

Según esta resolución:

El artículo 140 del Código Penal del Estado de Michoacán establece que comete el delito de conducir vehículo automotor terrestre en estado de ebriedad, el conductor que en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias semejantes, maneje vehículo de motor; de donde se sigue que basta el que una persona, encontrándose en cualquiera de los precitados supuestos, conduzca un vehículo de motor, para que se integre la figura delictiva de mérito, sin que para ello sea necesario el que además cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsi-

¹⁹ *Semanario Judicial de la Federación*, Octava época, t. XV-II, febrero de 1995, p. 404, “Manejar vehículo en estado de ebriedad. Es intrascendente determinar el grado de ebriedad del activo”.

²⁰ *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena época, t. III, enero de 1996, p. 283. “Ebriedad, elementos constitutivos del delito de conducir vehículo de motor terrestre en estado de. (Legislación del estado de Michoacán)”.

to, como ocurre en la legislación federal, cuyo artículo 171 que pune similar conducta, para su tipificación sí requiere el que se incurra en infracción diversa a la de conducir vehículo de motor terrestre en estado de ebriedad.

La tesis confirma la hipótesis normativa establecida en la legislación penal del estado de Michoacán, frente a la posibilidad de interpretarla de conformidad con lo establecido en la legislación federal. En consecuencia, el delito de conducción en estado de ebriedad o bajo el influjo de algún estupefaciente, se produce simplemente cuando el sujeto activo conduce un vehículo, sin importar si comete o no una infracción.

Una jurisprudencia de mayo de 1996 elaborada por el Tribunal Colegiado en Materia Penal del Séptimo Circuito se refiere a los delitos contra la seguridad del transito de vehículos y su relación con otros delitos cometidos por el activo durante el tiempo en que conduce en estado de ebriedad.

De acuerdo con esta jurisprudencia:

Si se toma en cuenta que el artículo 221 del Código Penal para la entidad [Veracruz], que tipifica un ilícito de peligro, establece que “Se impondrán de seis meses a dos años de prisión o multa hasta de cien veces el salario mínimo y suspensión de derechos para conducir vehículos hasta por dos años:... II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de medicamentos, estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias que produzcan efectos similares, maneje vehículos de motor...”, debe convenirse que en los casos en los que a más de la conducta tipificada en el numeral en cita se observa otra que culposamente produce un resultado lesivo o de resultado objetivo, como por ejemplo el de daños, lesiones u homicidio, la primera de esas conductas queda subsumida en la de resultado lesivo a virtud de que éstas desplazan a los de peligro en tipo, pena y figura delictiva.²¹

En este caso, los jueces federales aclaran la forma en la que debe aplicarse la legislación penal en materia de conducción de vehículos en estado de ebriedad. Al efecto consideran que el delito simple queda subsumido en el delito de mayor complejidad.

²¹ *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena época, t. III, mayo de 1996, p. 498, “Delitos contra la seguridad del transito de vehículos. caso de subsunción de ese antisocial en otro diverso. (Legislación del estado de Veracruz)”.

Al margen de la legislación penal existente sobre conducción de vehículos en estado de ebriedad, es necesario considerar también la reglamentación de carácter administrativo que suele existir en las ciudades del país. Muchas ciudades han optado por establecer normas que les permiten detener a los conductores de vehículos para hacer revisiones sistemáticas de su estado físico, con el objeto de determinar si se encuentran en condiciones adecuadas para conducir un vehículo. En caso de que se encuentre que los conductores no están en condiciones adecuadas, se procede a su arresto. Por lo general, las autoridades imponen un arresto de 36 horas a los conductores. Un ejemplo de este tipo de regulación administrativa enfocada a la implementación de políticas de reducción de accidentes automovilísticos es el Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol en Conductores de Vehículos en el Distrito Federal.²² Este programa consiste en tres distintas fases:

1. En primer lugar, los agentes de la policía preventiva se encuentran facultados para detener la marcha de vehículos de manera aleatoria en los puntos previamente designados, los cuales son rotativos;
2. La segunda fase consiste en que los conductores se encuentran obligados a someterse a las pruebas que se les efectúen en el lugar donde su vehículo sea detenido, para la detección del grado de intoxicación, a través del instrumento de medición llamado “alcoholímetro”;
3. Por último, los agentes de la policía preventiva se encuentran obligados a presentar al conductor al Juzgado Cívico en el caso de que se detecte que la ingestión de alcohol excedió el límite que señala el programa

La constitucionalidad del programa ha sido cuestionada en los tribunales federales. A continuación exponemos el análisis de algunas jurisprudencias que representan, en cierta medida, un ejemplo de las controversias que ha generado dicho programa de control y prevención de ingestión de alcohol en conductores de vehículos en el Distrito Federal.

El primer caso que nos llamó la atención, es la tesis aislada en materia administrativa, en abril de 2004. Esta tesis trata sobre el uso del alcoholí-

²² Este programa fue publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 18 de septiembre de 2003.

metro, y define que los actos de ejecución del programa de control y prevención de ingestión de alcohol en conductores de vehículos en el Distrito Federal, emitido el 9 de septiembre de 2003 y publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* de 18 de los mismos mes y año, constituyen actos de molestia que, en consecuencia, deben reunir los requisitos del artículo 16 de la Constitución Política federal mexicana. Dicho precepto constitucional señala que “nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento”.²³

Por lo tanto, podemos decir que los requisitos que deben reunir los actos de molestia a los cuales se refiere la tesis aislada anteriormente presentada, son: que deben provenir de mandamiento escrito de la autoridad competente, y que debe estar fundada y motivada la causa legal del procedimiento.

Una vez explicados, *grossó modo*, los requisitos señalados por el artículo 16 constitucional, a continuación exponemos detalladamente el contenido de esta tesis aislada.

Esta tesis señala que el Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol en Conductores de Vehículos en el Distrito Federal contiene normas que, al ejecutarse, darán lugar indudablemente a actos de molestia que, en consecuencia, deben reunir los requisitos que para ellos señala el artículo 16 constitucional, entre ellos, que exista mandamiento escrito de autoridad competente; en la inteligencia de que los actos de ejecución son actos futuros razonablemente probables.

Sin embargo, esta clasificación de actos futuros razonablemente probables también tiene ciertos matices que debemos señalar y que se encuentran desarrollados en la tesis aislada en abril de 2004, elaborada por el Cuarto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito. Dicha tesis aislada señala que los actos de ejecución de los artículos 100 y 102 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal vigente

²³ *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena época, t. XIX, abril de 2004, p. 1380, “Alcoholímetro. los actos de ejecución del programa de control y prevención de ingestión de alcohol en conductores de vehículos en el Distrito Federal, emitido el nueve de septiembre de dos mil tres y publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de dieciocho de los mismos mes y año, constituyen actos de molestia que, en consecuencia, deben reunir los requisitos del artículo 16 constitucional”.

hasta el 30 de diciembre de 2003, no son actos futuros de realización incierta, sino actos futuros razonablemente probables.

Ahora bien, a continuación procedemos a analizar los artículos del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (RTDF) anteriormente citados.

El artículo 100 del RTDF señala que ninguna persona puede conducir vehículos por la vía pública, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro o de alcohol en aire expirado superior a 0.4 miligramos por litro. Cuando los agentes cuenten con dispositivos de detección de alcohol y otras sustancias tóxicas, se procederá como sigue: 1. Los conductores tienen la obligación de someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación que establezca la Secretaría de Seguridad Pública; 2. El agente entregará un ejemplar del comprobante de los resultados de la prueba al conductor, inmediato a su realización; y 3. El agente entregará un ejemplar del comprobante de los resultados de la prueba al juez cívico ante quien sea presentado el conductor, documento que constituirá prueba fehaciente de la cantidad de alcohol u otra sustancia tóxica encontrada y servirá de base para el dictamen del médico legista que determine el tiempo probable de recuperación

Asimismo, el artículo 102 del RTDF señala que procede el arresto administrativo incommutable de 20 a 36 horas del conductor que conduzca bajo cualquiera de los supuestos previstos por los artículos 99 y 100 de ese Reglamento. Cuando con motivo de la violación a las disposiciones del Reglamento deba presentarse a alguna persona ante el juez cívico, cualquier elemento de la policía del Distrito Federal tiene la obligación de hacerlo, cumpliendo en todo momento con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

De esta forma, los actos de ejecución que menciona la anterior tesis, se refieren al procedimiento concreto del operativo, así como a las consecuencias jurídicas que puede generar, en un momento dado, el conducir en estado de ebriedad.

En otro caso, los tribunales federales establecieron que las disposiciones en cita [la regulación sobre el alcoholímetro] son normas de carácter autoaplicativo, esto es, producen efectos jurídicos por sí mismas desde el momento de su publicación, sin requerir actos concretos de aplicación, pues no es necesario que los conductores tengan un porcentaje de alcohol en la sangre mayor al permitido por dichos numerales o que se les haya impuesto una sanción (pues tales circunstancias únicamente pueden verificarse con posterioridad a la detención o a la práctica de las pruebas co-

rrespondientes), sino que es suficiente que conduzcan un vehículo de motor en el Distrito Federal y, por tanto, sólo es menester que tengan la licencia de conducir para acreditar que se encuentran en los supuestos fácticos del programa y hacer procedente el juicio de garantías.²⁴

No obstante, debemos señalar que dadas las características del amparo mexicano, los efectos de las resoluciones solamente protegen a aquel que solicita expresamente la protección de la justicia federal. En consecuencia, a pesar de que, como es el caso, una medida decretada por una autoridad administrativa tenga un carácter constitucional, la misma puede seguir siendo aplicada a todo aquel ciudadano que no solicite expresamente la protección de los tribunales federales. Es así como las autoridades administrativas emplean este tipo de medidas para enfrentar el problema de la conducción de vehículos en estado de ebriedad.

En relación con las resoluciones emitidas por los tribunales federales sobre conducción en estado de ebriedad, llama la atención el reducido número de las mismas. A pesar de que el análisis legislativo reveló que es posible cuestionar diversos aspectos de las normas vigentes, no parece haber mucha actividad en la materia. Por otro lado, en los casos en los que sí existen criterios, es posible constatar que la tendencia de los jueces federales se inclina más por establecer interpretaciones que facilitan la labor del órgano acusador. Dicha tendencia se ajusta, en términos generales, a la forma en la que los tribunales federales resuelven otros casos.²⁵

IV. DATOS ESTADÍSTICOS

Como hemos señalado en la introducción, uno de los principales planteamientos teórico-metodológicos que nos interesa abordar en este ar-

²⁴ *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena época, t. XIX, abril de 2004, p. 1381, “Alcoholímetro. Los artículos 100 y 102 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal vigente hasta el treinta de diciembre de dos mil tres son autoaplicativos”.

²⁵ Al respecto pueden consultarse algunos trabajos que contienen observaciones críticas sobre algunos criterios emitidos por tribunales federales que tienden a favorecer a la acusación a costa de las garantías de los indiciados. Centro de Derechos Humanos “Miguel Agustín Pro Juárez”, A. C., *Injusticia legalizada. Procedimiento penal mexicano y derechos humanos*, México, Centro de Derechos Humanos “Miguel Agustín Pro Juárez”, A. C. y Lawyers Committee for Human Rights, 2001 y Caballero, José Antonio y Natarén, Carlos, “El malestar en el proceso. Análisis de los problemas en el procedimiento penal mexicano”, *Criminalia*, México, año LXX, núm. 3, septiembre-diciembre, 2004.

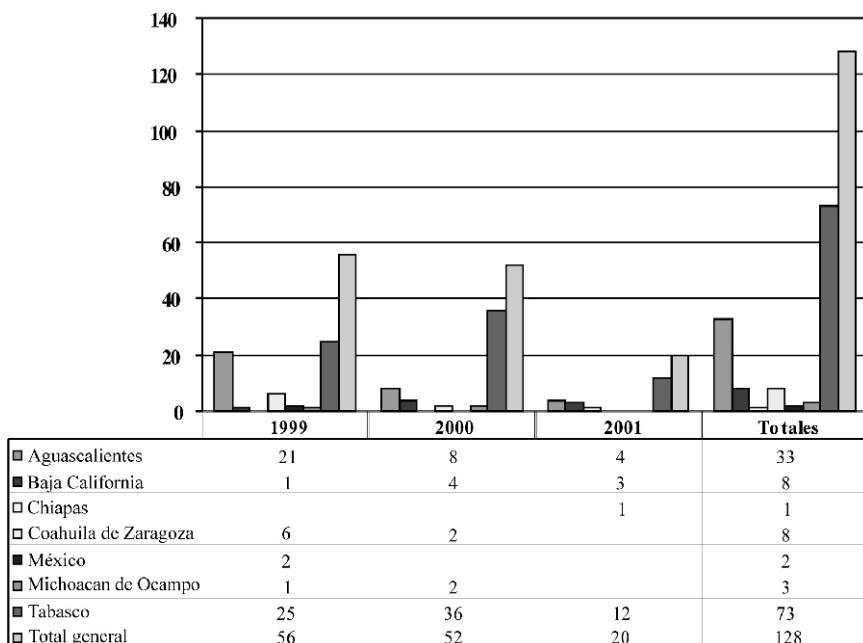
tículo es la distinción entre el derecho en los libros y el derecho en acción. Una primera respuesta se puede obtener mediante el estudio de las resoluciones emitidas por los jueces. Sin embargo, dicha aproximación no es suficiente para obtener una visión integral del fenómeno regulatorio. En ese sentido, el estudio de las estadísticas sobre la incidencia de los delitos puede contribuir en el proceso de formación de una imagen más nítida del fenómeno que se estudia. Para tal efecto, en este apartado se presenta y analiza la información estadística disponible sobre los delitos que nos ocupan.

Los delitos relacionados con la conducción de vehículos en estado de ebriedad se encuentran desde hace tiempo incorporados a la legislación penal del país. No obstante, la recopilación de información estadística sobre la incidencia de los mismos es escasa. Asimismo, encontramos que en el momento de clasificar la información sobre la relación alcohol-delitos de tránsito, los datos encontrados tienden a clasificar todos los delitos de manera general, y omiten las clasificaciones particulares que hemos venido analizando. En otros casos, la información es parcial o se presenta en series incompletas.

Los únicos datos disponibles sobre el delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad son los que publica Arturo Arango.²⁶ Sin embargo, las cifras que proporciona se limitan a 8 entidades federativas y sus series solamente incluyen de 1999 a 2001. Los datos aparecen en la siguiente gráfica.

²⁶ Arango establece las dificultades existentes para la recopilación de información estadística sobre el sistema de justicia penal. Véase Arango, Arturo, *Sistema de información delictiva: la estadística de seguridad pública en México*, México, INACIPE-Center for US-Mexican Studies, University of California, San Diego, 2004.

**CONDUCCIÓN EN ESTADO INDEBIDO.
PROCESOS INICIADOS**



FUENTE: Gráfica de elaboración propia a partir de los datos contenidos en Arango, *op. cit.*, nota 26.

Como podemos observar en la gráfica anterior, el número de casos registrados no es particularmente alto. Incluso se percibe una disminución entre 1999 y 2001. Aparentemente, la incidencia de este tipo de ilícitos es reducida. No obstante, la información es muy limitada y no permite realizar mayores interpretaciones.

En contraste con los datos anteriores, existen datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dichos datos revelan que en la jurisdicción federal, en el 2003 se registraron 109 procesos en contra de conductores por la comisión de un delito culposo.²⁷

²⁷ Si bien el dato estadístico no distingue entre aquellos conductores que cometieron el delito en estado de ebriedad, consideramos que el dato puede para servir para ilustrar los niveles de incidencia, toda vez que los delitos relacionados con la conducción de

En el fuero común, durante 2003, se iniciaron 1407 casos por conducción culposa de vehículos y 784 por delitos contra la seguridad vial y medios de transporte.²⁸

En el caso de las sentencias dictadas en las entidades federativas por delitos relacionados con conducción culpable de vehículo y contra la seguridad vial y medios de transporte en 2003, se presentaron los siguientes resultados:

CUADRO IV.1²⁹

	<i>Total de asuntos</i>	<i>Sentencias condenatorias</i>	<i>Sentencias absolvitorias</i>
Total nacional*	2323	2127	196
Total nacional**	1438	1382	56
Aguascalientes	99	91	8
Baja California*	729	716	13
Baja California**	991	974	17
Baja California Sur*	0	0	0
Campeche*	0	0	0
Coahuila*	1	1	0
Colima*	145	114	31
Colima**	2	0	2
Chiapas*	0	0	0
Chihuahua*	19	19	0
Chihuahua**	38	33	5

vehículos en estado de ebriedad se encuentran contemplados en esta categoría. Véase Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Estadísticas Judiciales*, México, Cuaderno núm. 12, 2004, cuadro 1.6 segunda parte.

²⁸ Las estadísticas para las entidades federativas incluyen los delitos en contra de la seguridad vial y los medios de transporte. Dentro de éstos se encuentran los que castigan la conducción de vehículos en estado de ebriedad. No obstante, como podrá verse en el cuadro, la forma en la que se reportan los delitos es muy variable según la entidad de que se trate. Cuando aparecen las cifras en cero, suponemos que se trata de delitos reportados bajo el rubro de "otros". Ver Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Estadísticas Judiciales*, México, Cuaderno núm. 12, 2004, cuadro 1.7.

²⁹ Véase Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Estadísticas Judiciales*, México, Cuaderno número 12, 2004, cuadro 2.29.

	<i>Total de asuntos</i>	<i>Sentencias condenatorias</i>	<i>Sentencias absolutorias</i>
Distrito Federal*	0	0	0
Durango*	0	0	0
Guanajuato*	0	0	0
Guerrero*	5	4	1
Guerrero**	14	10	4
Hidalgo*	0	0	0
Jalisco*	22	16	6
México*	484	457	27
México**	1	1	0
Michoacán*	107	99	8
Morelos*	1	1	0
Nayarit*	91	84	7
Nuevo León*	0	0	0
Oaxaca*	0	0	0
Puebla**	337	320	17
Querétaro*	29	28	1
Querétaro**	217	206	11
Quintana Roo**	3	1	2
San Luis Potosí*	420	361	59
San Luis Potosí**	29	27	2
Sinaloa**	107	98	9
Sonora*	137	107	30
Tabasco*	1	1	0
Tamaulipas*	0	0	0
Tlaxcala*	19	16	3
Veracruz-Llave**	34	30	4
Yucatán*	0	0	0
Zacatecas*	12	10	2

* Delitos por conducción culpable de vehículo.

** Delitos contra la seguridad de los medios de transporte y de las vías de comunicación.

Si bien los datos anteriores no se refieren exclusivamente a delitos que involucran a conductores en estado de ebriedad, es posible considerar que entre los totales reportados algún porcentaje corresponde precisamente a este tipo de ilícitos. El caso de Baja California resulta especialmente llamativo en ese sentido. Como puede observarse de la información aquí presentada, las cifras indican que ésta entidad es particularmente activa en la persecución de delitos relacionados con la conducción de vehículos y en contra de la seguridad vial y de los medios de transporte. Es muy probable que dentro de dichos delitos se encuentre a varios relacionados con conductores intoxicados. En todo caso, el contraste de estas cifras con las que presentamos en la gráfica sobre delitos de conducción en estado indebido es muy amplio. Lo anterior puede indicar la existencia de problemas en la cuantificación y en el reporte de los casos.

Otra cuestión que conviene destacar es la marcada tendencia que muestran los jueces hacia el dictado de sentencias condenatorias. Los resultados de la tabla anteriormente expuesta señalan que en prácticamente todas las entidades los jueces condenan a más del 90% de los indiciados que les son presentados.

Una vez expuestos los datos sobre la existencia de procesos y condenas en delitos que pueden involucrar a conductores en estado indebido, es necesario tratar de establecer si el total de casos que se presentan nos indican que el sistema funciona eficientemente en la prevención y eventual represión de los delitos. Para tratar de documentar la anterior cuestión presentamos a continuación datos sobre los accidentes que se registran en el país y las condiciones de los conductores. El cuadro IV.2 distingue tres situaciones: conductores cuyo examen de alcohol fue positivo, conductores cuyo examen de alcohol fue negativo y conductores que se fugaron, siendo imposible determinar si manejaban intoxicados.

CUADRO IV.2

ACCIDENTES DE TRÁNSITO 1997-2003 SEGÚN DATOS DEL CONDUCTOR30

	<i>Positivo 2001</i>	<i>Negativo 2001</i>	<i>N/D (fuga) 2001</i>	<i>Positivo 2002</i>	<i>Negativo 2002</i>	<i>N/D (fuga) 2002</i>	<i>Positivo 2003</i>	<i>Negativo 2003</i>	<i>N/D (fuga) 2003</i>
Aguascalientes	860	3378	727	869	3642	833	728	3562	611
Baja California	1626	9219	3786	2723	4450	11346	3149	4363	11998
Baja Cal. Sur	497	1870	757	511	1771	785	612	1727	753
Campeche	312	1556	228	324	1535	251	385	1658	266
Coahuila	2466	14706	2582	2284	15118	3661	2511	11598	7607
Colima	520	2849	930	534	3248	349	498	3246	388
Chiapas	380	2204	969	592	3658	910	813	4023	723
Chihuahua	3586	17752	21828	3016	13280	26446	2961	13955	28331
Distrito Federal	957	6644	5243	932	9027	4958	583	8021	4895
Durango	1612	4607	1945	1312	4899	2002	1479	4437	2173
Guanajuato	1884	8225	3158	2228	9873	3493	2367	11950	3806
Guerrero	671	2555	701	686	2569	649	781	2575	819
Hidalgo	167	2902	830	391	3454	649	548	3685	1055
Jalisco	829	7273	25819	1132	19837	19723	1095	38215	6383
México	473	5086	7664	354	7138	7306	942	5604	6329
Michoacán	543	3162	3768	536	574	6914	550	3355	4152

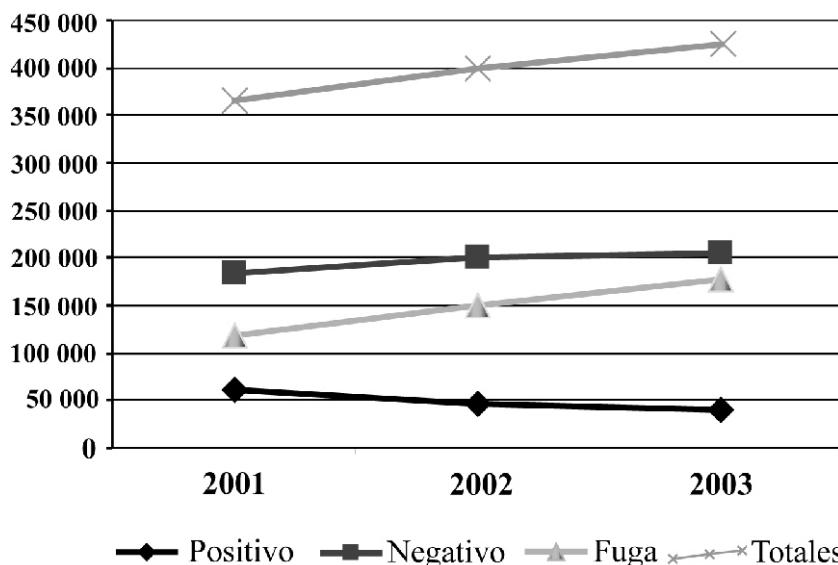
	<i>Positivo 2001</i>	<i>Negativo 2001</i>	<i>N/D (fuga) 2001</i>	<i>Positivo 2002</i>	<i>Negativo 2002</i>	<i>N/D (fuga) 2002</i>	<i>Positivo 2003</i>	<i>Negativo 2003</i>	<i>N/D (fuga) 2003</i>
Morelos	308	994	1019	288	573	1221	210	464	1996
Nayarit	254	1569	731	540	3445	1018	597	3913	805
Nuevo León	30862	28245	16325	11824	27924	38814	4089	6505	70390
Oaxaca	350	1438	477	447	1733	497	531	1913	551
Puebla	470	855	5745	665	2862	4270	1056	4779	7463
Querétaro	337	4456	1518	364	4499	1831	428	6381	1447
Quintana Roo	1300	3341	448	1461	3626	543	1459	3720	445
San Luis Potosí	815	3701	946	823	3689	900	716	3589	981
Sinaloa	1126	6654	1385	1195	6613	1334	1138	6401	1305
Sonora	3477	11782	2383	3436	11172	2141	3220	10815	2592
Tabasco	410	2431	908	666	1331	1771	563	676	3166
Tamaulipas	2802	12750	2556	3578	16003	3664	3974	18897	4497
Tlaxcala	119	693	359	99	556	357	103	450	367
Veracruz	392	7721	1058	588	8923	1044	768	10205	972
Yucatán	1161	2086	846	1450	2465	870	1448	2504	914
Zacatecas	632	2052	276	582	2220	315	616	1958	248
<i>Total</i>	62198	184756	117915	46430	201707	150865	40918	205144	178428

³⁰ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Sistema SIMBAD en www.inegi.gob.mx.

La comparación entre los datos que se desprenden del cuadro IV.2 y los del cuadro IV.1 indica que aparentemente existe un alto índice de discrecionalidad entre los agentes del ministerio público para decidir en qué casos presentan una acusación penal y en cuales se reservan el derecho de hacerlo. Dentro de dicha discrecionalidad debe haber cierto espacio para la corrupción. No obstante, no hay muchos elementos que permitan contribuir a medir dicho fenómeno.

Asimismo, se puede observar que la capacidad de las autoridades para detener a los conductores involucrados en accidentes está descendiendo. Lo anterior se puede verificar con la gráfica siguiente.

CONDUCTORES EN ACCIDENTES.
GRADO DE INTOXICACIÓN —2001-2003—



La gráfica muestra que el número total de casos aumentó. Sin embargo, el número de conductores que dieron positivo disminuyó y el de conductores fugados aumentó.

V. CONCLUSIONES

En primer lugar, identificamos que existe un problema en las legislaciones penales analizadas para presentar una descripción detallada de la cantidad de alcohol que se debe ingerir para considerar que una persona se encuentra en estado de ebriedad. La jurisprudencia ha intervenido en esta cuestión mediante la generación de un criterio que permite dar un amplio margen de maniobra a la autoridad acusadora, al margen del peligro efectivamente representado por el conductor. Ante la apertura mostrada por el poder judicial, parece necesario que los legisladores establezcan un baremo que permita conocer con mayor certeza las condiciones en las que un conductor puede efectivamente representar un peligro.

En segundo lugar, es necesario reconocer que la vía penal no siempre parecer ser la vía idónea para el tratamiento de los conductores en estado de ebriedad. La actitud de los funcionarios encargados de la procuración de justicia parece confirmar esto, toda vez que las consignaciones a los jueces son muy inferiores al número de accidentes que se reportan. No obstante, en estos casos quedan muchas dudas sobre la forma en la que operan policías y órganos de la acusación. La discrecionalidad con la que cuentan para poder iniciar un proceso penal puede también resultar problemática. Dicha discrecionalidad y la falta de supervisión pueden generar un escenario favorable para la corrupción.

En tercer lugar, es necesario hacer algunos comentarios sobre el papel de los jueces. La información aquí analizada nos indica que los jueces tienden a condenar a los indiciados que les son presentados por delitos de tránsito cometidos bajo los efectos del alcohol. Tanto los resultados de sus sentencias como los contenidos de las interpretaciones que realizan indican su proclividad hacia la condena. Desde esta perspectiva, no parece desprenderse que los jueces puedan representar un obstáculo para el éxito de las acusaciones.

En cuarto lugar, es necesario preguntarse por los efectos de la política criminal imperante y su capacidad para disuadir a quienes conducen en estado de ebriedad. Consideramos necesario reconocer que los efectos de la legislación penal en materia de conducción en estado de ebriedad no parecen tener un reflejo en el aumento de los delitos. Puede pensarse que el problema no es por falta de legislación, sino por falta de aplicación de la misma. La conducción en estado de ebriedad parece ser más frecuente de lo se pudiera desprender del solo análisis legislativo. Sin embargo, nos in-

clinamos por pensar que la solución no se encuentra exclusivamente en el problema de la falta de sanción penal. En este sentido, debe reconocerse primeramente que la sanción penal no es la solución económicamente más eficiente. Posiblemente la búsqueda de una solución que combine un régimen de sanciones administrativas con la posibilidad extrema de la sanción penal pueda traer mejores resultados. Si bien este tipo de soluciones ya han sido experimentadas en el país, la información disponible no permite conocer con certeza cuál ha sido el resultado de las mismas. En ese sentido, nuestra principal conclusión necesariamente tiene que apuntar hacia la falta de información disponible sobre el desempeño de las autoridades en su función de prevención y represión de los delitos y la necesidad de generarla.

ANEXO 1

TABLA RELACIONADA: LEGISLACIÓN, TIPO Y SANCIÓN

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
Código Penal Federal Artículo 171.	A la persona que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometía alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.	Prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador.
Jalisco Artículo 122.	Al conductor que maneje un vehículo, estando bajo los efectos del alcohol o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos, que alteren la habilidad para conducir y que esto sea de su conocimiento, cuando cometiera además cualquiera otra infracción al reglamento de tránsito en vigor.	A criterio del juez, se le impondrán de treinta a noventa jornadas de trabajo a favor de la comunidad, de veinte a cien días de multa, e inhabilitación de tres a seis meses para manejar vehículos de motor.
Distrito Federal Artículo 140.	Cuando el homicidio o las lesiones se cometan culposamente con motivo del tránsito de vehículos, se impondrá la mitad de las penas previstas en los artículos 123 y 130 respectivamente, en los siguientes casos: I. Derogado. II. Derogado. III. El agente conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras	De ocho a veinte años de prisión (artículo 123).

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
	<p>sustancias que produzcan efectos similares.</p> <p>IV. [...].</p> <p>Cuando se occasionen lesiones de las previstas en las fracciones VI y VII del artículo 130 de este código cometidas culposamente y se trate de vehículos de pasajeros, carga, servicio público o servicio al público o de transporte escolar, o servicio de transporte de personal de alguna institución o empresa, y el agente conduzca en estado de alteración voluntaria de la conciencia a que se refiere la fracción VII del artículo 138 de este código, la pena aplicable será de dos años seis meses a ocho años de prisión.</p>	
Código Penal para el Estado de México Artículo 196.	<p>Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes y otras análogas que produzcan efectos similares, maneje un vehículo de motor.</p>	<p>Se le impondrán de seis meses a un año de prisión, de treinta a cien días multa, y suspensión por un año o privación del derecho de manejar. Si este delito se comete por conductores de vehículos de transporte al público, oficial, de personal o escolar en servicio, se le impondrán de dos a cuatro años de prisión y de treinta a doscientos días multa y suspensión por un año o privación definitiva del derecho de manejar en caso de reincidencia.</p>

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
Nuevo León Artículos 65, 66 y 67.	Si hubo culpa grave (se presume culpa grave conducir en estado de ebriedad) que produzca lesiones graves u homicidio.	En caso de conductores de transporte público de pasajeros, oficial o escolar (de tres a diez años de prisión). En caso de cualquier otro conductor (de dos a ocho años de prisión).
Baja California Artículo 75.	Cuando a consecuencia de la conducta culposa del personal de empresas de transporte de pasajeros o de carga, de servicio público o concedido, por autorización, permiso o licencia de las autoridades competentes se cause homicidio. Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cometa homicidio y el responsable conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias que impidan o perturben su adecuada conducción. Cuando por culpa y con motivo del tránsito de vehículos se cause únicamente daño en propiedad ajena. A quien por culpa en el manejo de vehículos de motor ocasione lesiones, homicidio o ambos, en agravio de su cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos, concubino o concubina, adoptante o adoptado.	Serán sancionados con prisión de tres días a cinco años, multa hasta de trescientos días y suspensión hasta por cinco años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. La sanción será de dos a ocho años de prisión, multa hasta de trescientos días, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de igual carácter. Se sancionará hasta con cuarenta días multa. No se impondrá pena alguna.
Chihuahua Artículo 62.	Cuando la conducta culposa del conductor de un vehículo de motor cause lesiones u homicidio, se impondrán las penas siguientes:	a). prisión de tres meses a seis años y multa hasta de ochenta veces el salario, así como suspensión de derechos para condu-

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
	<p>Cuando el agente se encuentre bajo el influjo de cualquier sustancia que produzca alteración en su capacidad para ello.</p> <p>Cuando el agente se hallara prestando un servicio remunerado de transporte de personas, sea público o privado.</p> <p>Si en el momento del evento lesvivo, además el agente se encontrara bajo el influjo de cualquier sustancia que produzca alteración en su capacidad de conducción de vehículos de motor, la pena de prisión aplicable se podrá aumentar hasta en una tercera parte.</p> <p>En los casos previstos por el párrafo anterior, la prisión no podrá ser inferior a un año cuando se cause homicidio.</p>	<p>cir vehículos de motor hasta por dos años.</p> <p>b). prisión de seis meses a ocho años y multa hasta de cien veces el salario, así como suspensión de derechos para conducir vehículos de motor hasta por cinco años.</p>
Campeche Artículo 59.	<p>Cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos se ocasionen cualesquiera de las lesiones tipificadas en los artículos 255, 256 y 257 de este código, o pongan en peligro la vida, o se produzca homicidio y siempre que el presunto responsable se encontrase en el momento de la comisión de los hechos en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras substancias que produzcan efectos similares.</p> <p>En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.</p> <p>En estos casos, cuando la parte ofendida se diere por pagada debidamente de la reparación del daño, la pena privativa de</p>	Se le aplicará la pena de dos a nueve años de prisión e inhabilitación en el manejo de vehículos, de dos a cinco años.

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
	<p>libertad se reducirá a la de uno a cinco años de prisión.</p> <p>No se aplicará pena alguna a quien por imprudencia en el manejo de vehículos ocasione lesiones u homicidio a su cónyuge, concubino, hijos, padres o hermanos. Si hubiere únicamente daño en bienes de cualquiera de éstos, el delito sólo será perseguible a petición de parte.</p>	
Chiapas Artículos 61 y 62.	<p>Cuando a consecuencia de actos u omisiones culposos calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios de transporte de servicio público, se cause más de un homicidio o concurra éste con lesiones que pongan en peligro la vida.</p> <p>Cuando tratándose de un vehículo que no sea de servicio público, su conductor cause los daños mencionados anteriormente, encontrándose en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares.</p> <p>No se procederá contra quien culposamente ocasione lesiones u homicidio en agravio de un ascendiente o descendiente consanguíneo en línea recta, hermano, cónyuge, concubina, adoptante o adoptado, salvo que el autor se encuentre bajo el efecto de bebidas embriagantes, de estupefacientes o psicotrópicos, sin que medie prescripción médica o bien que no auxiliare a la víctima.</p>	<p>La prisión será de cinco a veinte años, sin perjuicio de las penas de privación de derechos establecidas.</p> <p>También serán aplicables las penas que establece este párrafo.</p>

<i>Legislación</i>	<i>Tipo</i>	<i>Sanción</i>
Oaxaca Artículo 58.	<p>a. Cuando el sujeto activo fuere operador de un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o de transporte escolar y con ocasión de alguno de estos servicios causare homicidio o lesiones previstas en los artículos 275 o 276;</p> <p>b. Al que encontrándose en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga, causare más de un homicidio o concorra este con lesiones previstas en los artículos 275 o 276.</p> <p>c. A quien en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga, reitere la comisión culposa de homicidio o lesiones graves.</p> <p>No se impondrá pena alguna a quien por culpa en el manejo de vehículo en que viaje en compañía de alguno o algunos de sus descendientes, ascendientes, hermanos, cónyuge o concubina, ocasione lesiones u homicidio a una o más de éstos.</p>	Se sancionará con la mitad del mínimo a la mitad del máximo de la pena asignada al tipo doloso.