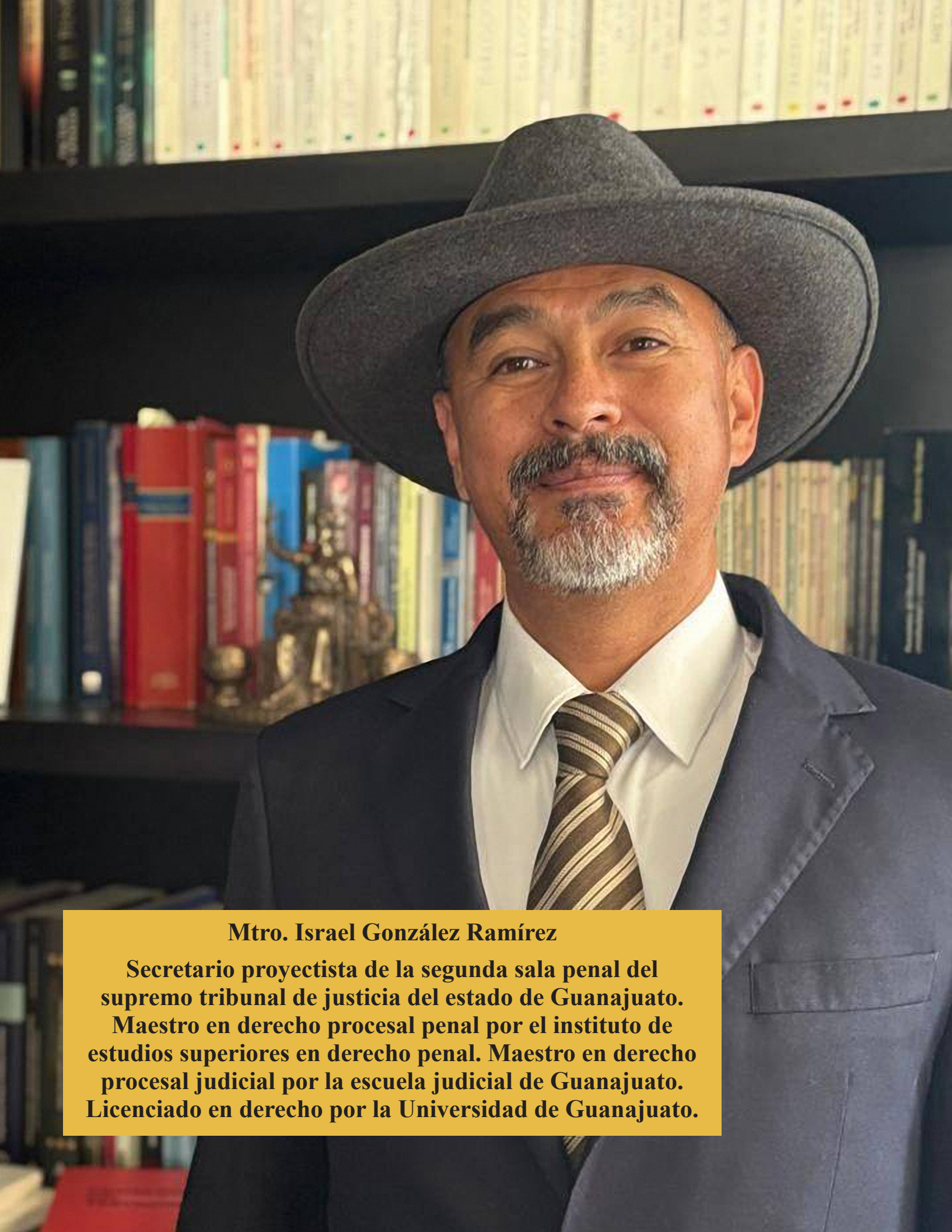




Mentes Penales

MENTES PENALES

Año 8 | No. 4 |
Octubre-Diciembre 2025



Mtro. Israel González Ramírez

**Secretario proyectista de la segunda sala penal del
supremo tribunal de justicia del estado de Guanajuato.**

**Maestro en derecho procesal penal por el instituto de
estudios superiores en derecho penal. Maestro en derecho
procesal judicial por la escuela judicial de Guanajuato.
Licenciado en derecho por la Universidad de Guanajuato.**

CRITERIO 27



Caso 27.- Infracción de tránsito que no constituye delito culposo. Toca 92/2022-O

 n suplencia de la queja deficiente y tutela de derechos humanos, la Sala revocó el auto de vinculación a proceso que se dictó en contra del inculcado por un delito de daños cometido a título de culpa, al considerar que los datos de prueba no permitían concluir que el accidente del que derivaron se hubiera producido por un actuar culposo de su parte. Veamos qué pasó.

En la exposición del fiscal, este indicó que un elemento de las fuerzas de seguridad pública del estado le entregó un parte de accidente en el que señaló que el imputado habría violado el contenido de los artículos 64, fracción VI, de la ley de movilidad del estado de Guanajuato y sus Municipios, y 160 del reglamento de tránsito de la ley de tránsito y transporte del estado de Guanajuato, pues tales disposiciones ordenan que un vehículo como el que conducía, con exceso de dimensiones por cuanto que sobresalía de su carril de circulación por treinta centímetros, solo puede transitar por un camino estatal hasta las 18:00 horas, y que además, debe hacerlo llevando carros piloto al frente y atrás.

Sin embargo, las disposiciones que invocó el agente policiaco en su parte de accidente no decían eso, ya que de la sola lectura de estos preceptos arroja que no establecían el deber objetivo de cuidado que se dijo vulnerado; es decir, el hecho concreto atribuido al inculcado de conducir una trilladora con treinta centímetros de exceso en sus dimensiones longitudinales fuera del horario permitido y sin carros guía delante y detrás de él, careció de fundamento legal, pues los preceptos invocados para ese fin de fundamentación no exigían eso.

No debe soslayarse, por ser precisamente un fundamento de la imputación, el exceso de dimensiones de la trilladora que conducía el inculcado, que solamente en el supuesto de que un vehículo o su carga excedieran un metro longitudinalmente —entiéndase, a lo ancho—, sería necesario que llevaran carros guía o carros piloto, y debían ser uno delante y uno detrás, lo cual no guarda relación con el fundamento de la imputación en este caso.

Además, se encontró una disposición específica que sí regulaba el desplazamiento de la trilladora que intervino en estos hechos. Se trató del artículo 88 del reglamento de tránsito de la ley de tránsito y transporte del estado de Guanajuato, que rezaba:

"(...) Artículo 88

Los vehículos pesados y los de servicio público de transporte de ruta fija, deberán tomar el carril derecho de la circulación y cuando el diseño de la vía pública lo permita, circularán por los carriles de tránsito pesado o lento.

Los tractores, *trilladoras* y demás vehículos similares, podrán circular por las carreteras y caminos estatales, *únicamente en el horario de verano de 8:00 a 19:00 horas y en el horario de invierno de 08:00 a 17:00 horas*, al hacerlo deberán tomar parte del acotamiento. Cuando circulen uno de tras de otro, la distancia entre ambos no será menor a 60 sesenta metros. *Las trilladoras deberán llevar carro piloto en la parte posterior* y deberán desenganchar la cuchilla, quedando prohibido circular en el primer cuadro de las ciudades (...)."

Este artículo, que sí hablaba específicamente de las trilladoras, estipulaba su horario de circulación –que no tenía como límite las 18:00 horas– y hablaba de que solo sería necesario que llevaran carro piloto en la parte posterior.

Aun así, también resultó claro que el inculpado violó disposiciones de tránsito, pues circulaba fuera de horario y no llevaba carro guía o piloto en la parte posterior, sin que los treinta centímetros de exceso en las dimensiones del vehículo que conducía justificaran que lo llevara también en la parte delantera. Lo que se tuvo que averiguar, bajo este contexto, fue si esas violaciones se materializaron de alguna manera en el resultado dañoso que se persiguió. La respuesta, de cara a la información expuesta en audiencia, es que no hubo razones para llegar a esa conclusión. Expliquemos.

Se recopilaron las entrevistas de cinco testigos y un agente de las fuerzas de seguridad pública del estado. De todas ellas, en conjunto, se obtuvo que el día de los hechos, entre las 19:00 y las 19:30 horas,

se verificó un hecho de tránsito sobre una carretera estatal, cuando el inculpado conducía una trilladora sobre esa vía con dirección de sur a norte, y metros adelante de unas vías férreas, un autobús de transporte de personal tipo escolar se impactó de frente en su costado delantero izquierdo, y luego se impactó sobre una camioneta tipo *pick up*, conducida por uno de los testigos, y sobre un vehículo sedán, conducido por otro de ellos, que circulaban detrás de la trilladora.

Ahora bien, los cinco testigos mencionados fueron coincidentes en señalar que fue el vehículo de pasajeros el que se impactó, que le pegó, que chocó con la trilladora, que –según informó el inculpado sin que se haya desvirtuado– circulaba a seis kilómetros por hora.

Dos de los testigos eran unas mujeres que narraron que el camión de pasajeros en el que ellas viajaban no se movió hacia ningún lado del carril por el que circulaba antes del impacto, y el conductor de la camioneta *pick up* afirmó que antes del impacto los vehículos que venían circulando en sentido contrario al que él y la trilladora lo hacían, podían pasar perfectamente al lado de esta con precaución. De aquí se pudieron inferir tres cosas importantes: que el exceso de las dimensiones longitudinales de la trilladora no era obstáculo para que los vehículos que circulaban en sentido contrario al que esta lo hacía, pasaran a su lado, pues sus conductores lo hacían con precaución; y en segundo lugar, que a pesar de haber sido visible la trilladora a la baja velocidad que era conducida –una de las pasajeras del camión afirmó que pudo verla desde antes del impacto y que llevaba sus luces tenues encendidas– y sus dimensiones, el conductor del vehículo de pasajeros, circulando de frente, no movió el vehículo a cuyos mandos se hallaba de la dirección que llevaba, y terminó impactándose en el costado delantero izquierdo de la máquina.

La tercera cosa es la más importante. No obstante conducir la trilladora con violación de reglas de tránsito, no hay dato objetivo que permita afirmar que por ese solo hecho la máquina iba siendo trasladada dejando de observar elementales deberes de cuidado; esto es: a pesar de que era una tarde nublada –nadie dijo que ya hubiera sido de noche al momento del impacto– y lluviosa, la máquina era conducida a seis kilómetros por hora, con sus luces encendidas y de

manera que los vehículos que transitaban en sentido contrario podían pasar sin dificultad junto a ella con precaución.

Así, la pregunta que no estuvo respondida en la hipótesis de la imputación, ni sostenida con los datos de prueba expuestos en la audiencia es ¿de qué manera, entonces, el solo hecho de conducir la trilladora fuera de horario y sin carro guía o piloto en la parte posterior constituyó una negligencia por parte de su conductor que provocara que el vehículo de pasajeros que circulaba en sentido contrario se impactara primero contra ella y luego con los vehículos que circulaban detrás de ella?

Por estas simples y sencillas razones es que no fue posible establecer el hecho que la ley señala como delito de daños culposos atribuido al inculpado, pues, en primer lugar, el deber objetivo de cuidado invocado no existió, careció de fundamento legal, como ya se vio en supralíneas; en segundo lugar, los datos de prueba que expuso el ministerio público lo más que permitieron establecer fue que el día de los hechos el inculpado circulaba sobre la carretera en la que acontecieron infringiendo disposiciones de tránsito, y finalmente, no se expusieron razones por las que cupiera considerar que esas infracciones administrativas en las que incurrió el imputado se materializaran en el resultado dañoso que le fue atribuido.

