

## ALCOHOL AND ROAD TRAFFIC ("Alcohol y tráfico de carretera").

Actas del I Congreso Internacional sobre Alcohol y Tráfico, celebrado en Estocolmo los días 30 de agosto 1 de septiembre de 1950). Publicado por el Information Service of the Swedisch Insurance Companies. Estocolmo, Kugelbergs Boktryckeri, 1951; 336 páginas.

El precitado certamen internacional, primero en su género, es claro exponente de la trascendencia jurídico social que el tráfico rodado ha adquirido en el mundo moderno, relacionado con otro gran problema, igualmente grave y universal, el del alcoholismo. Es sintomático que la Conferencia haya tenido lugar en Suecia, país que, según se dice por el Presidente de la misma en el discurso inaugural (Dr. Rubén Wangsson), acaecen anualmente unas seiscientas muertes por accidentes de circulación, en los que aproximadamente doscientas son achacables a la ingestión de bebidas alcohólicas. Las sociedades escandinavas de templanza, justamente alarmadas por tal estado de cosas, han promovido este congreso con el propósito de llamar la atención mundial sobre los peligros que el alcoholismo entraña en el tráfico rodado y ver el modo de buscar su remedio en los diversos terrenos de la higiene, la prevención administrativa y educativa y, en último extremo, de la represión penal. Con un concurso de veintidós países, España entre ellos (cuya representación ostentó el Dr. Piga, de la Universidad de Madrid), en el libro reseñado se insertan, además de las ponencias propiamente dichas, las actas de discusiones, informes y estadísticas de la mayoría de las naciones concurrentes.

El orden del certamen reposó sobre los tres aspectos básicos del problema, en los que a su vez se halla dividido el libro, a saber: el médico, el legal y el educativo. Insértase, en primer lugar, el cuestionario, que reducido ligeramente dice así:

1. ¿Existe en la legislación un precepto que castigue el hecho de conducir vehículos de motor en estado de influencia alcohólica, o una especial punición en el evento de que el accidente se produjere por un intoxicado?; en caso afirmativo, forma de la ley en cuestión y clase de pena.

2. ¿Cómo se aplica en la práctica tal precepto y qué medidas se usan para su cumplimiento por parte de los usuarios de la carretera?

3. Qué métodos se emplean en la detección de las intoxicaciones, tales como: a) pruebas de sangre u otras químicas; b) clínicas; c) peritaje médico; d) prueba testifical o policíaca; e) otros medios.

4. a) Si se exige para la obtención de licencia de conducir un cer-

tificado de sobriedad, b) Si el libramiento de dicho certificado se halla condicionado por la existencia de un registro de alcoholismo, y si cabe retirar la licencia de conducir por mala conducta alcohólica. c) Si el retiro de licencia, en caso de accidente por intoxicación alcohólica, es definitivo o temporal, y, en este caso, por cuánto tiempo.

5. Estadística de casos de accidente en el tráfico motivados por el alcohol durante los años 1946 a 1949.

6. Sistemas de propaganda usual contra los riesgos de conducción en estado de intoxicación alcohólica, especialmente respecto al examen de suficiencia para la obtención de carnets.

\* \* \*

En las comunicaciones de carácter médico abundan principalmente los temas básicos de efectos del alcohol en las facultades de atención y pericia del conductor y de su evaluación cuantitativa. Son numerosos e interesantes los datos aportados sobre el efecto de los diversos grados de intoxicación en el sistema nervioso y el circulatorio, a veces con inmediata repercusión en órganos esenciales para la técnica automovilista. Así, el Dr. Goldberg, del Karolinska Institut, de Suecia, aporta sus experiencias probando la acción decisiva del alcohol sobre el nervio óptico, con resultados de inhibición y estímulo, según los casos, susceptibles de ocasionar verdaderas catástrofes. Es casi unánime la conclusión de que los perniciosos efectos del alcohol no se limitan a los estados de alcoholismo, ni siquiera a los de embriaguez, bastando una mínima ingestión de alcohol en el sujeto. En la evaluación cuantitativa no están siempre de acuerdo los ponentes, bien que en lo metodológico se tenga como sistema preferible el del análisis sanguíneo. Se mencionan diversos procedimientos y aun aparatos ingeniosos, tales como el americano de Harger, denominado "Drunkometer" (que pudiera traducirse como "Ebríómetro"), registrador del porcentaje exacto de alcohol en el plasma sanguíneo. En el cálculo del Dr. Goldberg basta la presencia de un 1,5 por mil para presuponer un 55 por 100 de probabilidad de accidente. Para ello se han realizado múltiples experiencias, por él mismo y el Dr. Bjierver, haciendo conducir a sujetos antes y después de consumir bebidas alcohólicas en diversas proporciones, observándose, en efecto, cómo la ingestión de mínimas cantidades ocasionaba sensibles mermas en su capacidad técnica de visión y control.

El aspecto legal del problema es largamente estudiado asimismo a lo largo de las actas del Congreso, con copia de datos estadísticos y modernísimos informes de legislación comparada (éstos, por lo demás, suficientemente conocidos en España gracias a la monografía de Cuello Calón, *La ley penal del automóvil*, Bosch, Barcelona, 1950). A este respecto, es curioso constatar que los principales países productores de vinos, como Francia e Italia, no conocen el tipo delictivo de conducir en estado de embriaguez, o lo han introducido recientísimamente, como Portugal, en la ley de 18 de abril de 1948, y España, en la de 9 de mayo de 1950. En cambio, el máximum de severidad se observa en los países escandinavos,

especialmente en la ley sueca de 7 de junio de 1932, reformada en 13 de junio de 1941, en la cual se prevé una grave sanción, hasta de un año de cárcel, al conductor de vehículos mecánicos intoxicado en el que se observe una presencia de 0,15 por 100 de alcohol en el plasma sanguíneo. Estos, no de embriaguez, sino de mera ingestión alcohólica, desde un 0,08 por 100, pueden ser igualmente sancionados con multa o prisión de hasta seis meses. La mera sospecha de alteración es motivo suficiente para poder acordarse policíacamente un examen de sangre.

Un aspecto importante de la cuestión, tanto legal como social, es la que afecta al seguro en provecho de las víctimas de accidentes. En la comunicación del delegado belga, Mr. Thiéry, se hace una razonada crítica del sistema observado en su país, consistente en privar del beneficio del seguro a los conductores culpables, principalmente a los ebrios. Bien que, a primera vista, la disposición parezca útil y justa, la práctica enseña que la verdadera víctima del accidente resulta de hecho desamparada en los frecuentes casos de insolvencia del conductor; por ello acaece, muy a menudo, que el peatón atropellado por un ebrio se presta a no declarar tal circunstancia que le privaría del beneficio de la indemnización. La legislación y práctica suizas previenen el apuntado inconveniente, obligando a la compañía aseguradora a pagar previamente a la víctima, pero conservando la facultad de repetir el pago contra el conductor asegurado que resulte culpable.

La última parte de las comunicaciones hacen referencia al problema educativo, quizás el fundamental en esta como en casi todas las materias penales de carácter preventivo. Como dice el delegado británico, Mr. Hammer, el más grave riesgo en la vía pública no es el conductor ebrio, que en seguida se delata con su conducta ante el peatón o el agente de policía, sino el que sin hallarse en estado de embriaguez, pero bajo los eufóricos efectos del alcohol, pierde las necesarias condiciones de autocontrol y visión del peligro, causa inmediata de la mayoría de los accidentes. Y este gravísimo riesgo, que escapa a casi todos los controles de carácter objetivo, pues los más exactos chocan con la inevitable idiosincrasia individual, sólo puede ser combatido y aminorado mediante una constante política de propaganda, educación ciudadana y celosa pericia policíaca. Sin ello, gran parte de lo legislado corre el probabilísimo albur de resultar baldío. También en este aspecto de prevención son las naciones escandinavas las que aportan las sugerencias y experiencias más valiosas. Propaganda en los lugares de expansión alcohólica, advertencias gráficas, ligas de templanza y constante vigilancia policial de los establecimientos de bebidas y parques automovilísticos, son los medios preventivos más aconsejables. Una mínima precaución, también exigida fuera de Escandinavia en la ley suiza de 15 de marzo de 1932, es la de exigir rigurosamente, para la obtención del carnet de conducir, un previo certificado de sobriedad o de buena conducta alcohólica.

En el Congreso, que no votó conclusiones, quedó pendiente la básica cuestión de la valoración cuantitativa del alcoholismo. El sistema escandinavo de predeterminación numérica ofrece la indubitada ventaja de la fácil e inmediata aplicación de medidas y sanciones. Presenta, en cambio,

el inconveniente de no tomar en cuenta la capacidad física de cada sujeto, edad, hábito y otros muchos factores definitivamente determinantes del estado de intoxicación. En este sentido la fórmula de la ley española parece más justa, aunque resulte menos clara por su relativismo. Al hablar en su artículo 1.º de la influencia de bebidas o drogas que coloquen al agente "en un estado de incapacidad para realizarla con seguridad", impone en el juzgador una apreciación valorativa harto más complicada, bien que más justa, que la meramente objetiva de analizar unas gotas de sangre y verificar el porcentaje alcohólico por encima o por debajo de la tasa prevista.

Las estadísticas, abundantes en las actas, no ilustran suficientemente el panorama de la criminalidad alcohólica en el tráfico rodado, seguramente por falta de un punto de referencia objetivo. Así, vemos que entre la calificación de conductores intoxicados, de cada cien mil examinados, la capital de Buenos Aires da sólo tres, en tanto que Copenhague presenta mil seiscientos ochenta y uno (en 1946), abismal diferencia que inclina forzosamente a un prudente escepticismo.

Antonio QUINTANO RIPOLES

**ANTON ONECA, José: "La utopía penal de Dorado Montero".—Salamanca, 1951; 98 páginas.**

Consta el magnífico estudio de un prólogo, seis rúbricas y un apéndice. La primera trata de "Dorado Montero en España y en el extranjero"; la segunda está dedicada a "la personalidad de Dorado"; tercera, "la obra"; cuarta, "el Derecho, protector de los criminales", visto en los fundamentos, en la Ley penal o problemas de Derecho penal, no sólo en relación con las corrientes actuales de la filosofía política acerca de las fuentes del Derecho, sino en el espíritu y tendencia de las escuelas correccionalista y positiva, que tienden a convertir la pena en un medio preventivo y bueno. Sigue el estudio del reconocimiento de la personalidad individual y los derechos que la integran en la justicia política contemporánea y el carácter socialista de la sociología moderna, y la introducción, cada vez mayor, del arbitrio judicial en nuestras leyes, y el nacimiento y penalización de ciertas instituciones que responden a una concepción de la pena distinta de la dominante. El delito, el delincuente y la medicina social, cura de almas; las doctrinas hermanas, o sea, la ascendencia de la teoría de Dorado en las escuelas correccionalista y positiva, con otras posteriores o contemporáneas, nacidas del escepticismo, a fin del siglo XIX y principios del XX, sobre la necesidad de los castigos y del humanitarismo exacerbado a que condujo una larga época de progresiva dulcificación de los rigores con los delincuentes, para llegar a la sexta, sobre "la utopía", punto esencialísimo del ensayo sobre el ideario del gran filósofo jurista, condensado en una biobibliografía de Dorado Montero, escrita hace bastantes años, que quedó inédita porque acababa de extinguirse la vida del maestro salmantino, dejando una estela de fervientes adhesiones y enconadas hostilidades. El ilustre penalista español Antón Oneca, continuador de la