

«el viejo texto de 1870 se ha podido adaptar y acomodar, precisamente por su propia configuración, a las modernas exigencias».

Como ya se dijo en el fascículo anterior del *Anuario*, el amplio estudio de Núñez Barbero y las conferencias pronunciadas en la Academia de Jurisprudencia y Legislación por los Sres. Castejón, Del Rosal, Rodríguez Mourullo, Cobo, Latour y Olesa (que, en unión a otras referentes a la Ley provisional sobre organización judicial, se han publicado y se comentarán en otra recensión), son recomendables para el conocimiento de aquella venerable legislación, que, así como otras leyes del siglo XIX, han tenido la virtualidad de perdurar durante largo tiempo; prueba indiscutible de su solidez.

JOSÉ ANTÓN ONECA

**SERRANO GOMEZ, Alfonso: «Sustracción de vehículos en España». Ministerio de la Gobernación, Madrid, 1970; 198 páginas, con prólogo de D. José Antón Oneca.**

Mientras que en algunos países aparecen con frecuencia estadísticas y publicaciones sobre criminología y sociología criminal, en el nuestro, este tipo de trabajos es muy escaso. Esto constituye, ya de por sí, una razón más para acoger con el máximo interés el presente libro, como señala Antón Oneca en el prólogo del mismo. Porque lo que actualmente está fuera de toda duda es que estos estudios son absolutamente necesarios para obtener el conocimiento más completo posible de los problemas que ha de contemplar la ordenación penal. El castigo y prevención de la criminalidad exige ante todo una información exhaustiva de la realidad empírica sobre la que se ha de operar. Por ello, consideramos esta obra de gran utilidad, tanto para los estudiosos de las ciencias criminológicas, como para aquéllos sobre quienes recaen las funciones de prevenir, perseguir y reprimir estos delitos.

El autor, tras una minuciosa labor de investigación, utilizando materiales de primera mano y componiéndose sus propias estadísticas, nos muestra clara y objetivamente los hechos, reservándose en ocasiones sus opiniones personales y evitando dogmatizar con exceso.

Señala acertadamente el rigor estadístico que puede conseguirse en esta materia, por la escasísima significación que puede tener en ella la criminalidad oculta. Es perfectamente comprensible que son muy raros los casos en que la víctima no denuncia el hurto de su vehículo —puede ocurrir, por ejemplo, por el infundado temor de que le sancionen por carecer de permiso de conducción—; y pueden compensarse con aquellos otros no menos excepcionales de personas que simulan haberles sido sustraído el vehículo —para cobrar la indemnización del seguro, eludir el pago de una sanción o conseguir la impunidad respecto de algún accidente causado—.

Se advierte la gran importancia de la cuestión a la vista de los datos que nos suministra: la sustracción de vehículos de motor en el año 1968 representa más del 11 por 100 del total de infracciones penales, y casi la cuarta parte de todos los delitos contra la propiedad. Por otra parte, si considerando

a todas las clases de vehículos de motor, el número total de infracciones se ha duplicado en cuatro años, desde 1966 hasta 1969; en cuanto a los automóviles de turismo, el aumento supone el 249 por 100. En 1969 el número de sustracciones fue de 28.659, y el de autores detenidos por los mismos hechos de 1.929; sin embargo, al comparar ambas cifras, se ha de tener en cuenta que la mayoría de los autores habían cometido varias sustracciones antes de ser detenidos.

También son muy interesantes, desde el punto de vista criminológico, los datos relativos a la localización de las zonas más afectadas por este tipo de criminalidad: entre Madrid y Barcelona se cometen el 55 por 100 de las sustracciones. Siguen Bilbao, Valencia, Sevilla, Zaragoza y las localidades costeras, mientras que la zona rural representa menos de la décima parte del total de infracciones.

En 1969 fueron sustraídos en Madrid 8.822 vehículos, lo que supone algo más de uno cada hora, y en Barcelona 6.968, uno cada setenta y cinco minutos. Estos delitos aumentan considerablemente durante los meses de invierno, mientras que en verano disminuyen de manera muy apreciable. La mayoría de las sustracciones se efectúan por la noche, entre las diez y las cinco de la madrugada.

Comprende la obra un amplio y agudo comentario a nuestra legislación al respecto, en el que es de destacar la abierta censura al párrafo tercero del artículo 516 bis del Código penal, con su desacertado plazo de veinticuatro horas, previsto para la agravación del hecho, contrario a la finalidad preventiva que debe contenerse en toda norma penal. Recuerda que ya a raíz de su implantación, con la reforma de 8 de abril de 1967, había pronosticado en una de sus publicaciones que este plazo motivaría un notable incremento de la cifra total de sustracciones, habida cuenta de que el delincuente que conozca este precepto preferirá apropiarse de un coche cada día que utilizar el mismo durante varias fechas. Además, el establecimiento de este término de veinticuatro horas, presenta otros dos inconvenientes de importancia: de una parte, el de las considerables dificultades en cuanto a la prueba de los momentos en que tuvieron lugar el apoderamiento y posterior abandono o restitución —con la posibilidad de que en el caso de sustracciones sucesivas de un mismo vehículo, el último autor sufra una agravación que no le corresponde—; y de otra parte, el grave defecto técnico que supone la imposición de la pena tomando en cuenta el valor real del vehículo, lo que resulta a todas luces injusto si se tiene en cuenta que se trata de delitos de robo y hurto del uso de la propiedad ajena y no de la propiedad en sí.

Como medio de mitigar el creciente aumento de esta forma de criminalidad, propugna la aplicación de las dos penas establecidas con carácter alternativo —arresto mayor y multa—, y el restablecimiento de la especial agravación prevista en las Leyes de 9 de mayo de 1950 y 24 de diciembre de 1962, para el caso de que se empleare el vehículo para cometer un delito o procurarse la impunidad. Aquí el móvil tiene una especial relevancia por la mayor peligrosidad que representa, lo que justifica sobradamente el aumento de la pena. Suele tratarse de delincuente habituales contra la propiedad que utilizan automóviles de propiedad ajena por las numerosas ventajas que ello les proporciona: fundamentalmente la mayor facilidad para desplazarse,

transportar los efectos sustraídos, pasar desapercibidos, y conseguir la impunidad en el caso de que sea anotada la matrícula. De quinientos autores detenidos por esta clase de infracciones, más de la décima parte habían efectuado la sustracción por las causas a que hacemos referencia, y la mayoría de ellos tenían antecedentes por la comisión de otros delitos contra la propiedad.

El 99 por 100 de los vehículos sustraídos son recuperados, aunque las dificultades para ello aumentan cuanto mayor es la ciudad y más elevado el número de automóviles estacionados en sus calles. El vehículo que es utilizado por el delincuente durante varias horas puede tardar semanas en ser encontrado. En este aspecto es muy importante la colaboración de su propietario, que de un vistazo puede reconocer su coche situado junto a otros de similares características. Para la víctima el daño aumenta cuantos más días se tarda en encontrar el vehículo, y por ésto, en los casos en que los autores faciliten a los propietarios los datos necesarios para la pronta recuperación, deberá apreciarse la atenuante de arrepentimiento espontáneo, que de esta forma podrá influir sobre los delincuentes, estimulándoles a comunicar el lugar del abandono del vehículo para beneficiarse de esta atenuación, consiguiéndose de rechazo una sensible disminución de los perjuicios causados.

Además del análisis sociológico de este delito en nuestro país, durante los años 1966 a 1969, inclusive, ofrece una minuciosa investigación sobre el comportamiento de mil grupos de delincuentes en la sustracción de vehículos de motor, de los detenidos durante el mismo período. Entre ellos, la pareja criminal representa más de las dos terceras partes, y los grupos de tres autores, algo más de un quinto del total, mientras que los formados por más de cuatro autores son muy poco numerosos.

Destaca sobre todo que se trata de un problema de delincuencia juvenil, puesto que el 88,1 por 100 de los autores son menores de veinticinco años, y los que tienen menos de veintiún años suponen las dos terceras partes del total. Los de edad inferior a los dieciséis años ocupan el 12,6 por 100, y los de dieciséis y diecisete años, el 23,2 por 100.

En atención a todas estas circunstancias, sugiere que el Código se limite a castigar el hurto de uso con carácter general, dejando la sustracción de vehículos de motor para una Ley especial que permita una mayor flexibilidad, al tomar en consideración la realidad criminológica y sus implicaciones. Muchos de los autores de estas distracciones no tienen conciencia de lo delictivo de su conducta, que estiman como simple acto de gamberrismo, y el imponerles condenas privativas de libertad puede originar el que se conviertan definitivamente en auténticos delincuentes.

Este fenómeno de no considerar su comportamiento como constitutivo de delito es frecuente en esta clase de infracciones, y se puede advertir mejor atendiendo a los fines que persiguen los autores en muchas ocasiones: pasearse con el vehículo, regresar a su domicilio, aprender a conducir, o presumir entre los amigos de que se sabe hacerlo, etc.

Aconseja, finalmente, una colaboración de toda la sociedad para disponer los medios encaminados a evitar la alarmante frecuencia de este género de infracciones: colocando dispositivos antirrobo eficaces, incluso imponiendo

a las fábricas de automóviles la obligación de hacerlo; procurando no dejar las puertas abiertas, ni objetos de valor en el interior; instalando buenas cerraduras, etc., y asegura que con la adopción de estas medidas disminuirían las sustracciones en más del 50 por 100.

Por otra parte, llama también la atención sobre el problema de las documentaciones de los vehículos, recomendando que se hagan de tamaño reducido para posibilitar que los conductores las lleven siempre consigo, ya que son muy numerosos los hurtos de permisos de circulación, y la proporción de recuperaciones es muy pequeña. Advierte asimismo de la facilidad que existe para cambiar las placas de matrícula y para alterar su numeración, por lo que aboga por su colocación en la propia carrocería del vehículo o soldada a la misma.

RAFAEL MOYA VALGAÑÓN

«Un sistema de trabajo en el estudio de la personalidad criminal» (\*). Madrid, 1970; 327 páginas.

La primera parte de la obra está dedicada a la presentación de la Central de Observación Penitenciaria, creada por Orden Ministerial de 22 de septiembre de 1967. Se encuentra en una de las salas del Centro de Detención de Hombres de Madrid (Carabanchel); consta de 44 celdas individuales, con servicios higiénicos independientes en cada una de ellas; economato, cocina, comedor, capilla, enfermería, locutorios, un patio, etc.

Para el trabajo en el mismo existen los despachos siguientes: Biotipología-endocrinología, psicología, criminología, psiquiatría, pedagogía, sociología, asistencia social; existe el laboratorio antropométrico, de fotografía, sala de electroencefalografía, la de radiografía y electrocardiografía, el laboratorio psicotécnico, la sala de reuniones y el local habilitado para conferencias y proyecciones.

El equipo técnico de trabajo lo componen: Un médico internista-endocrinólogo, dos médicos psiquiatras, un psicólogo, un sociólogo, un jurista criminólogo, un capellán especialista en Moral y un pedagogo. Hay, además, otro personal colaborador.

Comienza la segunda parte con los fines de la Central de Observación, entre los que cabe destacar: Efectuar un estudio científico de la constitución, temperamento, carácter, aptitudes y condicionamiento social del sujeto a tratar, en los casos en que hayan surgido dudas o dificultades en el Equipo de Observación o de Educadores que estudió o trató al interno; proponer la utilización en el tratamiento de métodos psiquiátricos, psicológicos, pedagógicos y sociales, según la consideración de la personalidad individual de cada interno que sea examinado; proponer a la Sección de Tratamiento Penitenciario el Establecimiento a que debe ser destinado el indivi-

---

(\*) Esta obra ha sido elaborada por los componentes de la Central Penitenciaria de Observación —Carabanchel— Madrid. Sus autores son: Alarcón Bravo, Castillón Mora, García Ruiz, González Álvarez, Marco Purón, Rodríguez Gandul, Torres Sánchez y Velasco Escassi.