

# Problemas generales de la seguridad del tráfico

## Constataciones de orden criminológico

WOLF MIDDENDORFF

Doctor en Derecho, Juez, Profesor del Instituto Max Planck  
de Derecho Penal extranjero e internacional,  
Grupo de Investigación Criminológica, Friburgo de Brisgovia

### INTRODUCCION

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, las carreteras de Europa, de Estados Unidos y de numerosos países se han visto saturadas de vehículos de motor, lo que ha traído como consecuencia un incremento sin precedentes del número de accidentes y de delitos. En 1976, por ejemplo, 14.560 personas han encontrado la muerte en las carreteras alemanas. Las infracciones de las normas de tráfico representan más del 50 por 100 del total de los delitos juzgados por los tribunales criminales.

A pesar de estas impresionantes estadísticas, nuestros manuales de criminología apenas hacen mención de los delitos en materia de tráfico. Incluso las últimas ediciones no dedican ningún capítulo a la violencia cometida sobre las carreteras. Y en los índices es muy raro encontrar el término «tráfico rodado». Esto vale tanto para Estados Unidos como para Europa. De la misma manera, la opinión pública no suele catalogar las infracciones de tráfico dentro de la misma categoría que los delitos tradicionales, como el bandidaje, el robo con fractura y el asesinato. Son numerosos los conductores de vehículos que cometen delitos, cuyas consecuencias van desde daños materiales de poca importancia hasta el homicidio (delitos que, en muchos casos, son equivalentes a los crímenes tradicionales), pero el público en general tiende a considerar que las infracciones de tráfico no son ni ilícitas ni antisociales. Muy al contrario, cree que todos corren el riesgo de cometer infracciones de este género. Un americano, profesor de

---

\* Ponencia presentada por el profesor Dr. WOLF MIDDENDORFF al Cuarto Coloquio Internacional de la FUNDACION INTERNACIONAL PENAL Y PENITENCIARIA sobre "Los aspectos penales y penitenciarios de los delitos de tráfico", celebrado en Rotterdam los días 13-17 de junio de 1977. Traducción del francés por Manuel Gallego Díaz, Profesor Ayudante de Derecho Penal de la Universidad Complutense de Madrid.

Derecho, a quien pregunté por qué las infracciones de tráfico no figuraban en las estadísticas criminales del F. B. I. me respondió: «Las infracciones de tráfico no son delitos». En Inglaterra, la actitud con respecto a las infracciones de tráfico es a menudo análoga: se las considera esencialmente como violaciones técnicas del reglamento, y no como actos criminales. En un informe aparecido en el *Times*, Lord Sommers declaró: «Hoy, la mayor parte de la gente son automovilistas, y la raza británica no está inclinada al crimen».

Es cierto que entre una falta cometida al efectuar un aparcamiento y un homicidio criminal cometido en la vía pública existen diferencias; pero no es menos cierto que las infracciones de tráfico responden enteramente a los mismos criterios de los delitos, pues implican una violación de la ley, son juzgadas por los tribunales criminales y llevan aparejadas las mismas sanciones que los demás delitos. Por otra parte, como más adelante veremos, aquellos sujetos que son castigados por infracciones de tráfico suelen ser los mismos que son condenados por otros delitos. También sería acertado e importante elaborar una criminología del tráfico, paralelamente al trabajo llevado a cabo en el campo de la criminología general, aplicando al problema específico de las infracciones de tráfico los conocimientos existentes en materia de criminología. Por otra parte, estamos muy necesitados de una criminología comparada de orientación internacional.

En cuanto a la criminología del tráfico, es en Estados Unidos donde se obtienen la mayor parte de los resultados (pero no siempre bajo el nombre de «criminología»); muchos otros vienen del Reino Unido, de los países escandinavos y de la República Federal de Alemania.

En las páginas siguientes, presentaré algunas constataciones relativas a la personalidad del delincuente, con algunas observaciones generales sobre la eficacia de las medidas penales.

### 1. *Personalidad del delincuente de tráfico.*

Desde hace algunos años, la ciencia del comportamiento viene realizando serios esfuerzos por clasificar a las personas que causan accidentes de circulación y cometen infracciones de tráfico. A este respecto, Meyer y Jacobi, en Alemania, distinguen los tipos siguientes: el criminal, el gamberro, el imprudente, el indiferente, el mal conductor, el buen conductor, el enfermo (1).

Desde una perspectiva francesa, Roche identifica un tipo de carácter particular que llama «el presuntuoso». «Consideran a su

---

(1) III MEYER y JACOBI, *Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr*, Frankfurt/Main, 1961, pp. 36 y ss.

Cfr. también GÖPPINGER, *Der Verkehrssünder als krimineller Typus*, en *Kriminalbiologische Gegenwartsfragen*, Heft 4, pp. 76 ss. (Stuttgart, 1960).

vehículo no como medio de transporte, sino como símbolo de su voluntad de afirmarse» (2).

Las investigaciones más importantes y completas se han centrado en la personalidad «predispuesta a los accidentes», es decir, en el conductor que, por razones inherentes a su carácter, acusa un índice de accidentes excepcionalmente elevado. McFarland ha aislado los rasgos que de forma más manifiesta vienen asociados con la repetición de accidentes; a saber:

- 1) Un nivel intelectual bajo.
- 2) Una personalidad carente de madurez, y
- 3) Una personalidad egocéntrica, agresiva, antisocial e irresponsable frente a la sociedad (3).

En el marco de un «Proyecto de investigación y de educación en materia de seguridad», llevado a cabo en la Escuela Normal de la Universidad de Columbia, se ha estudiado el papel que desempeña la personalidad como causa de accidentes de tráfico. Los resultados preliminares muestran ya que los malos conductores son aquellos que dependen en exceso de otros, los impulsivos, hostiles, egocéntricos o los animados por sentimientos de omnipotencia (4).

Sin embargo, no es aún del todo evidente que exista una relación psicológica entre una cierta personalidad tipo y la frecuencia de los accidentes. El estado actual de las investigaciones no nos autoriza a hablar con evidencia de una personalidad predispuesta a los accidentes. Incluso, puede ser que tal personalidad no exista (5). En cambio, ha podido observarse una neta correlación entre la predisposición a los accidentes y la comisión de infracciones de tráfico y otros delitos (6). Según Undeutsch, el conjunto de las investigaciones llevadas a cabo en este terreno establecen de forma inequívoca que, «entre los conductores con un índice de accidentes extremadamente elevado, se encuentran frecuentemente individuos que, desde otros puntos de vista, no cumplen con sus obligaciones para con la sociedad, poseen un registro cargado de antecedentes penales, muestran síntomas de desmoralización y son irascibles y rebeldes» (7).

Desmarez y sus colaboradores constatan que, entre los delinquentes de tráfico que son objeto de sus investigaciones, aparecen con menos frecuencia los policías y los funcionarios y que hay más divorciados que solteros y personas casadas (8).

(2) *En Cycle International d'Etudes sur la Délinquance Routière*, Interpol, pp. 48 (Paris, 1961); cfr. también DESMAREZ y otros, *Psychotechnique et Délinquance Routière*, Bulletin de l'Académie Royale de Médecine de Belgique, 6/7, 1965, p. 531.

(3) Citado en *Die Medizinische*, 26, 1958, p. 15.

(4) *New York Daily News* de 7 de abril de 1966.

(5) GRAF HOYOS, *Psychologie des Strassenverkehrs*, Huber, Bern, 1965, pp. 80, 95.

(6) *Psychologie des Strassenverkehrs*, op. cit., pp. 64, 101, 109.

(7) *Motorwelt* 1, 1962, p. 18.

(8) DESMAREZ, op. cit., p. 545.

«En general, los estudios americanos reconocen tres grupos de delincuentes de tráfico: los que no "pueden", los "ineptos" y los que "no quieren". Los que "no pueden" son los conductores que, por razón de una deficiencia física o mental, no pueden ponerse al volante de un automóvil sin correr el riesgo de producir un accidente. Ya sea que sufren trastornos visuales o auditivos, ya sea que poseen una inteligencia extremadamente débil. Los "ineptos" son aquellos que ignoran la existencia de un código de circulación o que no comprenden sus disposiciones, o incluso aquellos que están desprovistos de la habilidad y experiencia que se necesita para poder conducir un vehículo. Los que "no quieren" son aquellos individuos que violan deliberadamente las leyes y no tienen ningún respeto por los agentes que se encargan de su aplicación. El porcentaje de los que "no pueden", de los "ineptos" y de los que "no quieren" es desconocido. Hay un autor que estima que en Estados Unidos no hay más de un 10 por 100 de los que "no pueden" y que los "ineptos" y los que "no quieren" se distribuyen aproximadamente igual, con muchos contraventores en los dos grupos que presentan características semejantes» (9).

El libro de Willet presenta un buen resumen de las investigaciones en torno a la personalidad del delincuente de tráfico. El autor llega a la conclusión de que un hombre «conduce como vive» y que existe una estrecha relación entre la criminalidad en general y la delincuencia de tráfico (10). En un informe suyo, presentado a la IV Conferencia Europea de Directores de Institutos de Investigaciones Criminológicas, Willet cita un estudio de McFarland y Moseley, en el que se demuestra que la comparación efectuada entre 57 conductores que han tenido repetidos accidentes y otros 57 que no han tenido absolutamente ninguno, revela diferencias significativas, particularmente en lo que concierne a las comparecencias de cualquier género ante los tribunales, cuyo número es mucho mayor en el primer grupo. La distinción es lo suficientemente fuerte como para autorizar a McFarland a afirmar que es posible, sobre la sola base de las condenas, identificar con una precisión del 85 por 100 a los conductores que, en una muestra tomada al azar, han tenido repetidos accidentes» (11).

Otro investigador inglés ha escrito lo siguiente:

«Los resultados que sugieren la existencia de una relación entre las condenas de automovilistas y la desviación social sólo son sorprendentes si consideramos el comportamiento del automovilista como comportamiento prudente. Al principio del presente estudio,

(9) ECONOMOS, *The Traffic Problem, Traffic Laws and Traffic Courts*, The Annals, mayo 1953, pp. 12-20.

(10) WILLET, *Criminal on the Road*, Tavistock Publications, London, 1964, pp. 12 y ss., 34-35, 299 y ss.; MIDDENDORF, *Is there a Relationship between Traffic Offences and Common Crimes?*, International Police Review, 1968, pp. 4 ss.

(11) *Collected Studies in Criminological Research*, Council of Europa, 1968, pp. 26-27.

se pretendía demostrar que el comportamiento del automovilista es el resultado acumulado de una serie de experiencias sociales. Las experiencias sociales de un conductor son de una importancia muy especial, pues actúa en una situación particularmente abierta y poco estructurada, donde generalmente puede evitar todo enfrentamiento con otros conductores y guardar su anonimato, aun cuando su comportamiento sea antisocial.

Las infracciones de tráfico pueden considerarse como medio de expresar un "papel", no sólo por parte de aquellos a quienes la sociedad ha tachado de desviación en razón de su comportamiento fracamente antisocial, sino también por parte de aquellos otros que tienen "problemas" en la acepción más amplia del término» (12).

Desmarez y sus colaboradores han establecido la existencia de una relación entre las infracciones de tráfico y los delitos de agresión, sobre todo los que se cometen con la intención de causar lesiones corporales (13).

La experiencia adquirida en mi condición de juez penal, a lo largo de más de veinte años de actividad en el tribunal que se ocupa de las infracciones de tráfico, me ha llevado al convencimiento de que, sobre todo entre los jóvenes, parte de la agresividad que en otro tiempo daba lugar a riñas, encuentra hoy día su expresión en infracciones de tráfico como el exceso de velocidad y los adelantamientos temerarios (14).

La relación entre las infracciones de tráfico y el delito en general ha sido estudiada por el Instituto para la Seguridad minera, industrial y de tráfico de la Asociación de Vigilancia Técnica (Technischer Überwachungsverein), de Essen, Alemania. He aquí los resultados de un estudio llevado a cabo con 629 conductores que, nacidos entre 1900 y 1935, habían obtenido su permiso de conducir entre 1920 y 1955:

	Registro de antecedentes penales limpio	Inscritos en el registro de antecedentes penales	Total
Personas que habían cometido infracciones de tráfico ... ..	111	30	141
Personas que no habían cometido infracciones de tráfico ... ..	471	17	488
<i>Total</i> ... ..	582	47	629

(12) McMILLAN, *Deviant Drivers*, Saxon House, Westmead a. other, 1975, p. 199.

(13) DESMAREZ, *op. cit.*, p. 564.

(14) Cfr. también *Cycle International d'Etudes sur la Délinquance Routière*, *op. cit.*, p. 22.

Con otras palabras, de los 582 conductores no inscritos en el registro de antecedentes penales habían cometido infracciones de tráfico el 19 por 100, mientras que de los 47 criminales habían cometido infracciones de tráfico el 63 por 100. Otro estudio, llevado a cabo con 102 conductores titulares de un permiso, de los cuales cada uno había sido objeto por lo menos de tres condenas criminales desde 1948, ha revelado que el 83 por 100 de ellos había cometido infracciones de tráfico. Una comprobación efectuada con otro grupo ha permitido constatar que 17 (o el 3 por 100) de las personas no culpables de infracciones de tráfico tenían antecedentes penales, mientras que los tenían 30 (o el 20 por 100) de las que habían cometido tales infracciones. Por último, en un grupo de conductores que, en 1958, habían sido condenados más de dos veces por infracciones de tráfico, la proporción de criminales se elevaba a 62 (o al 38 por 100). La investigación llevada a cabo por el Instituto condujo a la conclusión de que tanto la criminalidad como la mala conducción de un vehículo permiten llegar a una raíz común en la personalidad del delincuente (15).

En el V Congreso de las Naciones Unidas para la prevención del crimen y el tratamiento del delincuente (Ginebra, 1975), un delegado italiano presentó un informe sobre una investigación realizada en su país. Se trataba de examinar a doscientos individuos que habían sido causa de accidentes o habían cometido peligrosas infracciones del código de la circulación. Las autoridades administrativas competentes enviaron a los delincuentes ante la Comisión médica de la provincia, para que decidiese si eran física y psicológicamente aptos para conducir un vehículo.

En cada uno de estos casos, se examinaron más de treinta aspectos diferentes (cada uno con numerosas variables) concernientes a datos sociológicos y legales, a factores psicológicos (con tests mentales), al estado físico, (en general y en particular para poder conducir un vehículo) y también a las circunstancias del accidente. Sobre la base de un estudio estadístico de los datos, se escogió una muestra representativa de cien casos.

El examen de los resultados reveló los puntos siguientes: la frecuente existencia de antecedentes penales, de carácter general o específico; la casi total insignificancia de los defectos somáticos; por el contrario, la existencia de anomalías psicológicas, incluida una inteligencia netamente inferior a la normal.

En su estudio sobre la tipología del crimen en Dinamarca, Preben Wolf concluye: «Es interesante, en particular, hacer notar que las infracciones de tráfico se producen tres o cuatro veces más a menudo entre los verdaderos criminales (culpables de in-

---

(15) Cfr. también *Cycle International d'Etudes sur la Délinquance-Foutière*, op. cit., p. 22.

fracciones del Código penal) que entre personas que jamás han sido condenadas» (16).

Kuehling ha constatado que, en un grupo de doscientos jóvenes delincuentes, llegaban a ser reincidentes el 67 por 100 de los autores de infracciones contra los bienes, el 53 por 100 de los autores de ofensas a las buenas costumbres y el 57 por 100 de los delincuentes de tráfico. Su conclusión es que los autores de ofensas a las buenas costumbres y los delincuentes de tráfico no presentan diferencias significativas en lo referente a su situación personal (17).

En Estados Unidos, se han observado correlaciones análogas entre la delincuencia juvenil y las infracciones de tráfico. Una investigación llevada a cabo con 207 jóvenes delincuentes de Los Angeles ha permitido constatar que cuantas más infracciones de tráfico comete un joven, más posibilidades hay de que haya cometido otros delitos.

La indiscutible correlación entre la criminalidad general y la delincuencia de tráfico permite la aplicación, a estos últimos, de tipologías elaboradas para el ámbito más amplio de la criminología general. En primer lugar, deben diferenciarse los delincuentes puramente ocasionales, por una parte, de los reincidentes, por otra. A su vez, los reincidentes pueden subdividirse en *a*) delincuentes ocasionales condenados varias veces y *b*) criminales habituales (18). Puede que esta subdivisión sea difícil de verificar, pues es fácil pasar de un grupo a otro y los casos mixtos son frecuentes. Una posible diferenciación puede estar en el hecho de que el registro de antecedentes penales del reincidente ocasional refleja un movimiento ondulatorio, es decir, sólo comete un delito a continuación de una lucha interior más o menos intensa, mientras que el criminal habitual o profesional continúa constantemente resuelto en la vía que ha escogido. Entre los reincidentes ocasionales, podemos encuadrar a la mayor parte de los conductores predispuestos a los accidentes. Por el contrario, entre los delincuentes de tráfico habituales, están comprendidos la mayoría de los que persisten en conducir bajo la influencia del alcohol o utilizan un vehículo sin haber obtenido el correspondiente permiso de circulación, concertado el seguro o satisfecho el impuesto.

Se han dedicado considerables investigaciones al joven delincuente de tráfico habitual. En uno de estos estudios, por ejemplo, se ha comparado este tipo de delincuente con un grupo de control de jóvenes que no habían cometido infracciones de tráfico. Los resultados han mostrado «que el comportamiento desviado puede

---

(16) *I Scandinavian Studies in Criminology*, Universitets Forlaget, Oslo, 1965, p. 226.

(17) *Rückfalluntersuchungen an jungen Rechtsbrechern*. Monatschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 6, 1965, pp. 295, 297.

(18) A este respecto, cfr. BELEZA DOS SANTOS, *Récidivistes et délinquants d'habitude*, Revue de Science Criminelle et de Droit Pénal Comparé, 1954, pp. 687 ss.

ser atribuido, al menos en parte, a un conjunto mensurable de características psicológicas:

1. Según las normas admitidas, se desprecupan bastante de las implicaciones que su comportamiento pueda tener para ellos mismos y para los demás.

2. Muestran tendencia a estar en desacuerdo o en conflicto con los demás, incluso con los parientes más próximos, considerándose humillados y engañados;

3. Son rebeldes y egoístas.

4. Su hiperestesia, su falta de confianza en sí mismos y su sentido de indignidad personal pueden provocar una sobrecompensación, con acciones extravagantes e irreflexivas que pueden tener como consecuencia infracciones de tráfico.

5. Sus padres son relativamente inactivos en el seno de la comunidad, de manera que los hijos tienen un sentido empujado de la responsabilidad cívica» (19).

Sin embargo, no se han emprendido todavía suficientes investigaciones sobre la tipología global de los jóvenes delincuentes de tráfico.

Entre los adultos, ha sido objeto frecuente de investigaciones el que podemos llamar delincuente de tráfico por embriaguez, puesto que ésta constituye con toda evidencia un importante factor dentro de las causas de accidentes de circulación, y esto en numerosos países. En «El genio y la diosa», escribe Aldous Huxley: «"Conduzca con prudencia, dice al abrir la puerta de entrada", "Vivimos en un país cristiano, y es el aniversario del nacimiento del Salvador. Prácticamente todo aquel con el que se encuentre estará borracho"». Es importante, pues, tratar de determinar si existen algunas características particulares que permitan identificar al delincuente de tráfico por embriaguez como tipo especial.

Los criminólogos han descubierto algunas características significativas que podemos resumir de la manera siguiente:

1. El conductor embriagado es un hombre de edad comprendida generalmente entre los 21 y los 30 años.

2. Se da una gran proporción, que puede llegar incluso hasta el 75 por 100, de conductores embriagados que han sido condenados con anterioridad.

3. El mayor porcentaje de conductores embriagados se encuentra en el sector de las rentas modestas.

4. El conductor embriagado, al igual que el que emprende la fuga después de haber causado un accidente, constituye el punto de conexión entre el delincuente de tráfico y el criminal en general; más bien se parece a este último.

---

(19) BEAMISH y MALFETTI, *A Psychological Comparison of Violator and Non-violator Automobile Drivers in the 16 to 19 year Age Group*. I Traffic Safety, 1962, p. 13; *Safer Driving by Juveniles in Minnesota*, Report to the 1959 Legislature by the Commission on Juvenile Delinquency, Adult Crime, and Corrections, pp. 23-29.



En mi estudio de 600 casos sobre conductores embriagados adultos, se hace mención de tres mujeres y del 33,3 por 100 de conductores de edad comprendida entre los veintiuno y los treinta años. En otro estudio, Langer constata que hay diez mujeres por cada 1.381 delincuentes, de los que el 43,7 por 100 pertenecen al mismo grupo de edad. En mi muestra, el 51,2 por 100 de los sujetos habían sido ya condenados por delitos distintos de infracciones de tráfico de poca importancia. En cuanto a la muestra de Langer, contiene el 46,7 por 100 de condenados anteriormente. Estos porcentajes superan de manera significativa los índices habituales de nuevas condenas.

El 56,1 por 100 de mis sujetos y el 72,2 por 100 de los de Langer desempeñan una ocupación manual. El primero de estos dos estudios cubre el período que va de 1955 a 1960, mientras que el otro se limita únicamente al año 1963 (20).

Con referencia a Suecia, Klette ha publicado unos informes complementarios relativos al conductor embriagado. Sobre la base de un análisis del contenido de 4.000 expedientes de la policía, que se referían a personas condenadas entre 1959 y 1965, y después de una entrevista complementaria con 100 delincuentes, constata Klette que el 30 por 100 de los sujetos habían sido ya condenados por delitos graves, el 40 por 100 por infracciones de tráfico distintas de la conducción en estado de embriaguez, y el 20 por 100 por embriaguez. Los porcentajes correspondientes que se citan para el conjunto de los conductores son respectivamente el 2, el 15 y el 1 por 100 (21).

Por lo que se refiere al conductor que emprende la fuga después de haber causado un accidente, en el seno del Subcomité número VII del Comité europeo para los problemas criminales, un Grupo de trabajo sobre las infracciones de tráfico ha llegado a las conclusiones siguientes:

«Conviene tratar con circunspección los testimonios relativos a las causas, pues faltan los datos necesarios para un análisis estadísticamente controlado de estos factores. Sin embargo, existen algunas pruebas deductivas según las cuales los conductores que poseen antecedentes penales, que han cometido numerosas infracciones de tráfico o que han consumido alcohol, están fuertemente representados en el número de delincuentes. Puede ser que el hecho de que muchos de los conductores culpables del delito de fuga sean del sexo masculino, no hayan alcanzado aún los treinta

---

(20) MIDDENDORF, 600 *Alkoholtäter, Kriminalistik*, Hamburg, 1960; LANGER, *Alkoholdelikte im Strassenverkehr*, Röhrscheid, Bonn, 1968; WELZEL, *Die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern*, Tatzlaff, Darmstadt, sin indicación de año; y más reciente estudio, MÜLLER, *Der Trunkenheitstäter im Strassenverkehr der Bundesrepublik Deutschland*, Lang, Frankfurt, 1976.

(21) WILLET, en *Collected Studies in Criminological Research*, op. cit., página 29.

años, tengan más de cinco años de experiencia en la conducción de un vehículo o pertenezcan a la clase trabajadora, no refleje más que la estructura, desde el punto de vista del sexo, edad, experiencia y condición social, de la población motorizada o de la población de conductores implicados en accidentes.

Los débiles testimonios relativos a los factores motivacionales que están a la base del delito de fuga, tienden a confirmar la tesis de Brown (1973), quien piensa que es posible, grosso modo, agrupar a los delincuentes en tres categorías:

1) Los conductores que, presas del pánico, abandonan el lugar del accidente, a causa de las características de su personalidad individual.

2) Los conductores que emprenden la huida porque su capacidad de tomar una decisión racional está temporalmente disminuida por el alcohol o la fatiga.

3) Los conductores egotistas que emprenden la huida para salvaguardar su reputación» (22).

En el curso de un reciente estudio llevado a cabo en la Universidad de Michigan, Selzer ha examinado a 72 conductores responsables de accidentes que habían costado la vida a 82 personas. Ha constatado que no sólo una fuerte proporción de estos conductores eran alcohólicos, sino que también existía una relación significativa entre los accidentes, el alcohol y las tendencias suicidas. El automóvil ha servido de instrumento ideal para el suicidio. «Muchas personas con ideas suicidas intentan darse muerte o herirse por medio de accidentes de automóvil... (Estos) rara vez llegan a ser reconocidos como tentativas de suicidio, ya sea por el conductor o por el público» (23). Selzer menciona un interesante estudio de dos grupos de conductores aquejados de enfermedades mentales, uno de los cuales estaba compuesto por personas que habían intentado suicidarse y el otro, por pacientes que nunca habían intentado quitarse la vida; el índice de accidentes del grupo de suicidas era dos veces más elevado que el del otro (24).

En Israel, las investigaciones se han concentrado a la vez en las causas de los accidentes y en la personalidad del delincuente de tráfico (25). De forma especial se ha subrayado la importancia del «stress» debido al entorno (26).

---

(22) Council of Europa DPC/CEPC VII 75, p. 2; MIDDENDORFF, *Beiträge zur Verkehrskriminologie*, Giesecking, Bielefeld, 1972, pp. 49 ss.

(23) The New York Times Magazine, marzo 20, 1966.

(24) WILLET, *Collected Studies in Criminological Research*, op. cit., página 27.

(25) *Proceedings of the Seminar on Road Accidents in Israel*, Hebrew University, Jerusalem, 1962.

(26) NAFTALI, *Road Accidents in Israel*, I Harefuah, 1963.

## 2. Notas generales sobre la eficacia de las medidas penales.

Podemos definir la pena como la consecuencia desagradable que el Código penal prescribe para un comportamiento humano socialmente no deseable y que los tribunales criminales imponen según las disposiciones del código de procedimiento penal. O, en pocas palabras, la pena es la inflicción voluntaria de sufrimientos. En su acepción criminológica, el término «punición» tiene un contenido más amplio: todos aquellos medios puestos a disposición de la justicia, pudiendo añadirse las medidas de carácter educativo que —impuestas voluntariamente o no— son aceptadas como «punición». También el término «medidas penales» (o más simplemente «pena») está justificado.

Ya desde hace mucho tiempo, la criminología viene despreocupándose de emprender una investigación crítica de lo que la pena puede llegar a cumplir. Necesitamos saber, en primer lugar, si la pena tiene alguna eficacia (es decir, si es más eficaz que los otros medios de control social), y en segundo lugar, hasta qué punto las sanciones y medidas ejercen alguna influencia. Debemos recordar que los instrumentos de que se vale la justicia no son más que un medio de control social; un comportamiento lícito es el producto de un gran número de diferentes elementos. Depende notablemente de la educación, de la religión, de las relaciones sociales, de la condición económica y de la aprobación o desaprobación del medio propio al que una persona pertenece.

En los países democráticos de Occidente, y de modo particular en Estados Unidos, las influencias preventivas son en general débiles; la mayor parte de los delincuentes no tienen necesidad de temer la desaprobación general de su medio, puesto que pueden alejarse e irse a vivir a cualquier otro lugar. Por otro lado, son numerosos los delitos modernos que no llevan consigo ninguna desaprobación moral, sobre todo cuando no hay una víctima visible a la que compadecer, como es el caso, por ejemplo, de delitos tan «respetables» como el fraude fiscal y la mayor parte de las infracciones de tráfico de poca importancia. La eficacia preventiva del derecho penal y de las condenas varía mucho de un individuo a otro, en función de su clase social, experiencia de la vida, inteligencia, educación moral y otros factores (27).

Podemos, sin embargo, citar ejemplos de una prevención general eficaz. Desde hace ya muchos años, los Estados escandinavos poseen una estricta legislación para la represión de la embriaguez en la conducción, acorde con una rigurosa política de aplicación que prevé penas severas para todos los casos. Esta estricta política global ha tenido un efecto considerable en Noruega, donde el riesgo de prisión por embriaguez en la conducción es una rea-

---

(27) Cfr. MACKENNA, *General Deterrence*, en *Progress in Penal Reform*, ed. por Blom-Cooper, Clarendon Press, Oxford, 1974, pp. 189 y ss.

lidad viva para todo automovilista. Andennaes ofrece el siguiente resumen de los resultados que se han obtenido en su país gracias a la severidad de las leyes sobre la embriaguez en la conducción, a su eficaz aplicación y a la severidad de las penas infligidas:

«Esta política rigurosa parece haber tenido una influencia considerable en la actitud de los automovilistas con respecto a la conducción bajo la influencia del alcohol, viniendo a constituir la embriaguez en la conducción un porcentaje débil dentro de las causas de accidentes de circulación. Sin embargo, esta legislación entró en vigor en una época en que había muchos menos automóviles y accidentes que hoy día. En consecuencia, es imposible demostrar estadísticamente el impacto de esta legislación... A medida que la aplicación de una ley va siendo más eficaz y las penas infligidas a los que la contravienen, más severas, la clase de delincuentes llega a ser más anormal. Es sin duda verdad que la conducción en estado de embriaguez fue frecuente en toda la población hasta la introducción de sanciones penales severas. Desde la entrada en vigor de la nueva legislación, la distribución de los delincuentes es menos general. La composición de la clase de conductores embriagados está cambiando. En lugar de constituir una muestra relativamente fortuita de los automovilistas, los conductores embriagados serán sobre todo aquellos que encuentran en el alcohol un medio de olvidar sus problemas y aquellos que ya han sido condenados por conducción en estado de embriaguez —gente menos fácil de tratar cuando se trata de prever el efecto de un aumento de la severidad con la que se sanciona un delito ya rigurosamente sancionado. Quien cuenta con una mayor severidad debe esperar una disminución del rendimiento» (28).

Son pocos los criminólogos que se han preocupado del hecho de que la sanción penal tiene la función de inhabilitar al delincuente. La necesidad de esta función goza de una gran evidencia, a pesar de que, en algunos medios, los asistentes sociales, faltos de realismo hasta el extremo de llegar a negar su existencia, prefieran hablar con mayor facilidad de rehabilitación, aun en los casos en que no es posible rehabilitación alguna. La verdad escueta es que son necesarias medidas de cuarentena para prevenir la reincidencia de los delincuentes peligrosos. En el ámbito de la legislación de tráfico, por ejemplo, la retirada del permiso de conducción es un poderoso medio de inhabilitar a su titular.

Reforma, rehabilitación, tratamiento: el concepto más utilizado en la criminología actual y al mismo tiempo el utilizado de forma más abusiva. Hay que recordar que, en la mayor parte de los casos juzgados por los tribunales, no es necesario ningún tratamiento. Tal vez suceda así con el 90 por 100 de las infracciones de tráfico, con la inmensa mayoría de los crímenes «respetables» y aun con muchas violaciones de la ley penal clásica.

---

(28) *Punishment and Deterrence*, The University of Michigan, Ann Arbor, 1974, pp. 105, 95

El tratamiento es indicado sobre todo para los delincuentes sexuales, pero los delitos sexuales sólo representan un porcentaje del 3 al 5 por 100 del total de los delitos cometidos en la mayor parte de los países.

Parece más humano imponer un tratamiento en lugar de una pena; pero, en realidad, el tratamiento resulta a menudo más inhumano que la pena misma.

#### *La teoría de los tres factores.*

Según esta teoría, la eficacia de la justicia penal depende en conjunto de tres factores:

1. Una buena legislación (es decir, una legislación aplicable).
2. Aplicación rápida y segura.
3. Penas moderadas y uniformes.

Estos tres factores son interdependientes, y la tarea más importante del legislador, de la policía y del poder judicial consiste en asegurar el máximo de eficacia estableciendo un buen equilibrio entre ellos.

La historia de la criminología nos enseña que todo desequilibrio entre estos factores compromete la eficacia. Así, cuando la legislación era en Inglaterra y Estados Unidos muy estricta, sucedía que los magistrados no la aplicaban más que de forma imprecisa. Lo mismo, cuando los magistrados imponen penas muy severas, el número de acciones penales sufre una disminución, debida a un sentimiento de solidaridad con el delincuente. Obligada a contar con las informaciones suministradas por el público, la policía no tiene ni la posibilidad ni la voluntad de seguir aplicando la ley. Igualmente existe una estrecha relación entre la uniformidad en la aplicación de la ley y el sistema político de un país dado, con el equilibrio entre la libertad individual y los derechos del Estado.

Es necesario que las leyes sean fácilmente aplicables por los tribunales de primera instancia y fácilmente comprendidas por el público.

Para las nuevas situaciones, se necesitan nuevas leyes. En Noruega, los conductores embriagados intentaban evitar ser castigados declarando: «No ha sido antes, sino después del accidente, cuando he bebido alcohol». Como consecuencia de ello, se creó una nueva ley que prohíbe la consumición de alcohol durante las seis horas siguientes a un accidente. En Africa del Sur, el delito de fuga se ha convertido en aleatorio al obligar una nueva ley a los responsables de los garajes a dar cuenta a la policía de todo vehículo que haya sufrido algún daño.

El procedimiento penal ideal es el que combina la rapidez con la certeza de las persecuciones judiciales.

La certeza de ser condenado es lo que produce más miedo y lo que, en el plano de la prevención general, constituye un elemento más significativo que la misma severidad de las penas. Ahora bien,

es claro que hay un punto óptimo en el que una norma jurídica permite ser aplicada con el máximo de eficacia. Una aplicación exagerada puede ser tan desastrosa como una aplicación insuficiente.

Ni que decir tiene que la policía desempeña un papel extremadamente importante, si no decisivo, en la aplicación de la ley. Su trabajo es a menudo más importante que el del poder judicial, pues los agentes de la policía impiden la comisión de muchos delitos, gracias a su presencia, incluso en las calles y grandes carreteras. El acercamiento de un vehículo de la policía produce indudablemente un efecto psicológico preciso y favorece un comportamiento prudente de parte de conductores y peatones. En el marco de una experiencia llevada a cabo en Suecia, se aumentó cuatro veces el número normal de vehículos de la policía sobre una carretera principal en una longitud de 160 kilómetros y durante un período de dos meses; en este tiempo, el número de accidentes experimentó un descenso del 30 por 100, sin que se hubieran tomado otras medidas de seguridad de carácter excepcional (29).

En muchos países, suelen todos quejarse de un viejo mal: la imposición de penas muy diferentes a delinquentes semejantes en casos semejantes. Las penas deberían ser uniformes y lógicas, pudiendo y debiendo atenuarse a medida que las modalidades de aplicación de la ley, el descubrimiento de los delinquentes y las medidas punitivas fueran siendo mejor definidas (30).

En el presente informe, podemos dejar de lado la cuestión de la eficacia de las penas largas privativas de libertad, pues las penas que se imponen a los delinquentes de tráfico son casi siempre de corta duración. Los expertos, en general, son unánimes en reconocer el efecto nefasto y los peligros de una pena corta de prisión, al tener todos los inconvenientes de un período largo de detención, sin ofrecer sus ventajas. «La aclimatación a la vida de la prisión, el peligro de contaminación moral y la ruptura entre el detenido y su entorno familiar, social y profesional no son, de hecho, compensados por una contribución constructiva como la que aporta un tratamiento suficientemente prolongado» (31). Por otro lado, se piensa que es necesario admitir las penas privativas de libertad por el recurso tan frecuente que se hace hoy día de ellas y porque las estadísticas no muestran verdaderamente en qué medida una reincidencia es debida a la privación de libertad que resulta de la detención, y no a cualquier otro factor (32).

(29) *Road Safety*, Council of Europa, Strasbourg, 1963, pp. 16, 17.

(30) Cfr. MIDDENDORF, *The Effectiveness of Punishment*, op. cit., p. 28, y HOGARTH, *Sentencing as a Human Process*, University of Toronto Press, Toronto, 1971, p. 7.

(31) "Decisions of the Working Group on Short-term Prison Sentences in Europa", publicadas con un examen de la frecuencia de las penas cortas privativas de libertad en los países de Europa, en "Bewährungshilfe", octubre 1959, pp. 264, 265, 219 ss. Cfr. también *Short-term Imprisonment*, United Nations, 1960, pp. 31 ss.

En Inglaterra, Hood ha llegado a la conclusión de que, para la mayoría de los delincuentes, no hay ninguna prueba de que una pena corta privativa de libertad sea más eficaz, como medio de prevención de la reincidencia, que la multa o la libertad vigilada (33). No obstante, existen casos en los que una pena corta privativa de libertad parece inevitable.

En Francia, se ha intentado atenuar el efecto nefasto de una pena corta privativa de libertad autorizando a los detenidos a trabajar durante la jornada fuera de la prisión, con o sin vigilancia según los casos (34).

Las opiniones expresadas en Bélgica son contradictorias. El fiscal de Gante, Bekaert, estima que la prisión es la pena más eficaz para el delincuente de tráfico (35). Pero, sin embargo, Dupréel, muy experimentado en la administración penitenciaria, es del parecer contrario (36).

Un autor holandés estima que las multas son tan eficaces como las penas privativas de libertad (37).

En Noruega, Andenaes ha escrito:

«No tengo nada que censurar en el mantenimiento de la pena corta privativa de libertad como columna vertebral del sistema penal, cuando la multa o la libertad vigilada se juzgan insuficientes. La multa y la libertad vigilada han venido, en gran medida, a reemplazar a la prisión, y esta tendencia persiste tal vez por razones humanitarias o económicas. Pero, sin embargo, estas sanciones necesitan en segundo término de la prisión como última reacción contra aquellos que rehúsan cooperar» (38).

En Alemania, hasta hace veinte o incluso diez años, la conducción en estado de embriaguez llevaba consigo generalmente una pena privativa de libertad. En algunas regiones, en la mayor parte de los casos se acordaba la condena condicional, en otras casi nunca. Los partidarios de una y otra tendencia ponían en cuestión la eficacia de la práctica contraria, trayendo en su apoyo pareceres y estadísticas.

(32) "Decisions of the Working Group on Short-term Prison Sentences in Europa", op. cit.

(33) HOOD, *Sentencing in Magistrate's Court*, Stevens & Sons, London, 1962, pp. 121, 122; cfr. también ANDRY, *The Short-term Prisoner*, Stevens & Sons, London, 1963, estudio sugerido por MANNHEIM, que en el prólogo escribe (p. XI): "Debemos defender la causa de una política que tienda a reducir al mínimo las penas privativas de libertad". Sobre el parecer contrario expresado por un juez americano, cfr. *The Prison Journal*, Autumn 1961, p. 43.

(34) GERMAIN, *Post-war Prison Reform in France*, *The Annals*, mayo 1854, p. 144.

(35) BEKAERT, en *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, abril 1962, p. 674.

(36) DUPRÉEL, en *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, mayo 1964, p. 743.

(37) STEENHUIS, *Ridjen onder invloed*, van Gorcum, Assen, 1972, p. 105.

(38) Op. cit., p. 163.

La investigación más completa en este género ha sido llevada a cabo por el Ministerio de Justicia del Estado de Bade-Wurtemberg, cuyo estudio abarca todos los casos de embriaguez juzgados entre 1959 y 1962 en algunos distritos judiciales de Bade y de Wurtemberg. Se examinaron todos los delitos, prescindiendo de si habían sido causa o no de accidentes. Los resultados revelan diferencias muy marcadas en lo que afecta al porcentaje de la condena condicional, que oscila entre el 78,1 y el 1,3 por 100; los índices de reincidencia, en cambio, son casi idénticos. Estas cifras muestran claramente que la pena corta privativa de libertad no es más eficaz que la condena condicional: los resultados son los mismos. Y el Ministerio concluye: «sobre la base de estas cifras, es imposible decir que las diferentes prácticas en materia de condena condicional tengan repercusiones uniformes y típicas sobre el número de accidentes debidos a la embriaguez o sobre los índices de reincidencia» (39).

En Alemania, el arresto de fin de semana, que permite purgar por etapas una pena de cierta duración, se ha comprobado completamente ineficaz. Este sistema representaba una carga considerable para el personal de la prisión, mientras que el arrestado se sentía muchas veces feliz pasando una noche tranquila en prisión, sin ser molestado por la familia.

### *Libertad vigilada*

A pesar de imponerse con frecuencia la libertad vigilada, los investigadores se han despreocupado a menudo de sus resultados e índices de éxito. Es difícil medir estadísticamente la eficacia o ineficacia de la libertad vigilada, pues ello requiere un estudio continuado y sucesivo, a largo plazo, de los casos individuales, a la vez que exige también, en buena medida, ponerse de acuerdo sobre algunas definiciones específicas. Sin embargo, existen indicaciones claras sobre la eficacia de lo que accesoriamente lleva consigo la libertad vigilada, en cuanto que implica vivir en un hogar, asilo o campamento, con un trabajo constructivo. Sabemos también que algunos factores, como la clase de delito y los hábitos profesionales de la persona puesta en libertad vigilada, están estrechamente ligados al éxito o fracaso del tratamiento (40).

---

(39) Informe inédito del Ministerio de Justicia del Estado de Bade-Wurtemberg.

(40) Cfr. MIDDENDORFF, *Estudios concernientes a los resultados de la Probation*, en "Memoria del VI Congreso Internacional de Criminología", Vol. I, Madrid, 1973, pp. 297 ss.; *Criminallogical Research Trends in Western Germany*, ed. Kaiser y Wurtemberg, Springer, Berlin, 1972, pp. 58 ss.; WALKER, *Sentencing in a Rational Society*, Allen Lane The English Press, London, 1969, p. 94: "Probation was followed by more reconviictions then imprisonment".



### *Multas*

El empleo de la multa ha cobrado en muchos países gran extensión, pero la cuestión de su eficacia no ha despertado todavía el interés necesario al nivel de la investigación científica. En algunos países, las multas se imponen en la forma de una suma única; en otros, como Suecia y Alemania, se fijan sobre la base de ciertas fracciones por día (*Tagessatzsystem*) (41).

Las multas no dejan estigmas; y pueden ser aceptadas igual que un impuesto suplementario o una elevación de la prima del seguro.

### *Inhabilitación para conducir*

La inhabilitación para la conducción constituye otra de las medidas penales cuyos efectos no han sido aún objeto de investigaciones empíricas sustanciales. Sin embargo, los criminólogos y todos los que se ocupan de cuestiones criminales se muestran unánimes en reconocer que ejerce un poderoso efecto sobre la persona condenada y sobre los que forman parte de su medio social, siempre y cuando tengan conocimiento de ella. En un comentario a un antiguo proyecto de código penal alemán, nos encontramos con la siguiente afirmación: «El hecho de que este proyecto mantenga la inhabilitación para conducir como medida de justicia penal se debe, en primer lugar, a la experiencia extremadamente favorable que se ha adquirido desde la introducción de esta medida» (42). Como juez, me ocupo de las infracciones de tráfico desde hace más de veinte años, y he constatado con frecuencia que los acusados se resisten mucho más enérgicamente a la inhabilitación para conducir que a una pena privativa de libertad, prefiriendo ir a prisión antes que verse privados durante un cierto tiempo de su permiso de conducir. Si un hombre está cumpliendo una pena de prisión, este hecho puede pasar desconocido fuera del círculo de los familiares más próximos, pero si está inhabilitado para conducir un vehículo de motor, este hecho aflora inmediatamente a la vista de gran número de personas y, en particular, de sus colegas. La posesión de un permiso de conducir es simplemente un importante factor de prestigio social.

Un estado temporal de inhabilitación para conducir, es decir la retirada por parte de la policía, a título preventivo, del permiso de conducir inmediatamente después de una infracción o un accidente, se ha comprobado particularmente eficaz. Para el interesado, las consecuencias suelen ser graves, pues tal medida puede

---

(41) Cfr. GREBING, *Probleme der Tagesstz-Geldstrafe*, ZStW 1976, pp. 1049 ss.

(42) *Projet de code pénal allemand E 1962*, p. 225; cfr. MÜLLER, *op. cit.*, p. 232.

entorpecer sus actividades profesionales. Probablemente, sería incluso preferible que el permiso fuera retirado por la policía inmediatamente y por un tiempo limitado, en lugar de ser retirado y posteriormente por el tribunal por un período de mayor duración. Bekaert va más lejos al preconizar la inmovilización, temporal pero absoluta, de los vehículos, es decir, la puesta fuera de servicio de un vehículo por el tiempo que determinara el tribunal; a este respecto, bastaría con retirar la placa de la matrícula o, mejor aún, con entregar el vehículo a la autoridad para su custodia (43). En las grandes ciudades, sin embargo, la falta de espacio impediría la entrega del vehículo. En muchos casos, esta inmovilización del vehículo intensifica el efecto punitivo de la inhabilitación para conducir, pues, incluso, llega a impedir al condenado hacerse conducir por un miembro de su familia, que, de otro modo, podría utilizar el vehículo. Pero es casi imposible evitar consecuencias molestas para la familia si queremos que la sanción produzca una poderosa impresión en el delincuente.

Un comentarista americano ha llegado a la conclusión de que «las experiencias que intentan determinar el efecto de la inhabilitación temporal sobre los accidentes e infracciones son poco concluyentes. Permiten hacer suponer que un tal estado de inhabilitación es beneficioso, pero no en la medida que sugieren la mayor parte de los partidarios de una política "dura"» (44).

Se ha llegado a afirmar que la retirada del permiso a un joven conductor produce un efecto mayor que una multa, pues generalmente las multas son pagadas por los padres. «Este permiso es lo más precioso a los ojos del muchacho» (45). El National Council on Crime and Delinquency sugiere por su parte que «el miedo a perder el permiso de conducir es un factor muy poderoso de desaliento para el joven de dieciséis a diecisiete años que quiere poner a prueba su capacidad rodando a 130 ó 145 Km/h.; muy distinto sería el caso del adulto a quien le fuera impuesta una multa de 25 ó 50 dólares» (46).

Willet ha descubierto, como llegué a hacerlo yo mismo hace ya algún tiempo, que la inhabilitación para conducir está a la base de la mayoría de los casos en que un condenado interpone recurso de apelación de la sentencia pronunciada por el tribunal de primera instancia (47). Se trata de una sanción que los delincuentes encuentran particularmente molesta. Así, en un informe irlandés se llegaba a la conclusión de «que la retirada del permiso de conducir es un medio de prevención eficaz y que, por lo general,

(43) BEKAERT, op. cit., p. 676.

(44) The Annals, noviembre 1956, p. 59.

(45) *Safer Driving by Juveniles in Minnesota*, Report to the 1959 Legislature by the Commission on Juvenile Delinquency, Adult Crime, and Corrections, p. 90.

(46) Informe inédito del National Council on Crime and Delinquency, 1966.

(47) WILLET, op. cit., p. 206.

es mucho más temido que la imposición de una multa» (48). Los casos en que los delincuentes continúan conduciendo a pesar de la retirada del permiso de conducir tienen su explicación en el hecho de que apenas hay lugar a esperar un control policial.

Recordemos otra voz inglesa:

«Puesto que la inhabilitación para conducir tiene por finalidad, y ciertamente también como consecuencia, apartar de la carretera a una persona que es manifiestamente indigna de ser autorizada a conducir un vehículo, parece que esta medida debería ser reconocida como la única sanción verdaderamente eficaz en este terreno. La conducción de un automóvil ha llegado a ser algo tan normal y tan necesario en la vida de tantas personas —no un lujo, sino un medio realmente indispensable para llegar al puesto de trabajo, etc.— que la perspectiva de verse privado, aunque sea temporalmente, del derecho a conducir es un poderoso factor de desaliento. Pero si incluso, por una u otra razón, esta perspectiva no llegara a desalentar, la sanción tiene al menos un efecto preventivo. Impide cualquier futura conducción delictiva de parte de aquellos a los que no ha podido ahora apartar de la comisión de una falta. Y consigue este resultado sin ser costosa para el Estado. No hacen falta prisiones, ni guardianes, ni racionados, ni oficinas de recaudación (como para las multas); el país no tiene más que renunciar al pago del permiso por parte del delincuente» (49).

Sin embargo, existe al parecer un límite de tiempo en lo relativo al período de inhabilitación. Tal vez el período óptimo sea de seis a doce meses. Willet piensa que un período de tres meses con frecuencia suficiente (50).

En un informe australiano inédito, (*How Effective are Present Operations?*), se afirma con insistencia que es «indispensable proceder a la determinación del período óptimo» (51).

La importancia de la inhabilitación para conducir queda subrayada por el hecho de haberse elaborado un proyecto de «Convención europea sobre los efectos internacionales de la pérdida del derecho a conducir un vehículo de motor» (52).

### *Medidas educativas y otras*

En los países que poseen un sistema de sanciones de cierta flexibilidad, se ha recurrido a veces a medidas más originales, pero no sabemos gran cosa sobre su grado de eficacia. En Santa Mónica, California, un delincuente de tráfico fue condenado a

---

(48) Ireland, Report on Driving while under the Influence of Drink or a Drug, 1963, p. 61.

(49) ELLIOT/STREET, *Road Accidents*. Penguin Books, 1968, p. 117.

(50) *Drivers after Sentence*, Heinemann, London, 1973, p. 140.

(51) Cfr. también BÜRCHLER, op. cit., p. 67, y KLETTE, *Om Social Kontroll av Gröve Trafikbrottslighet*, Stockholm, 1972, pp. 111 ss.

(52) Council of Europe, DPC/CEPC VII (74), 12.

pasar un cierto tiempo viendo películas de accidentes horribles. En otro caso, cinco conductores, que habían sido condenados por exceso de velocidad, fueron obligados a ir vestidos de presos y a recoger los restos que habían quedado después de un accidente. Otros delincuentes, que querían volver a tomar posesión de sus vehículos confiscados, debieron ir a pie hasta el límite de la ciudad, a unos 65 kilómetros de distancia. En Fort Wayne, Indiana, tres delincuentes recibieron la orden de fijar en la parte posterior de su vehículo un letrero que indicara con caracteres legibles a distancia la naturaleza de su delito. En Nevada, un juez condenó a una mujer que había arrojado una botella de Coca-Cola por una ventanilla del vehículo, a pasar cuatro días en el lugar del delito y a recoger los restos de papel y de botellas que se encontraban en los bordes de la carretera. En New Jersey, no le es devuelto al conductor después de un período de inhabilitación el permiso normal; recibe un permiso rojo que lleva una descripción de las penas con que se conminan las infracciones cometidas en la carretera. Si entonces vuelve a cometer un accidente, pierde inmediatamente el derecho a conducir. Se piensa que el conductor, titular de un permiso especial de esta clase, será más prudente que otros usuarios de la carretera. Bakaert ha propuesto la publicación de las sentencias pronunciadas en materia de infracciones de tráfico, pero no se ve claramente si él entiende que deba ser indicado o no el nombre del culpable (54).

En Estados Unidos sobre todo se han organizado «actividades para el perfeccionamiento de los conductores», de carácter no judicial, pero su valor es aún incierto. Un informe californiano llega a la conclusión de que los DIM (Driver Improvement Meetings, es decir, «reuniones para el perfeccionamiento de conductores») no han tenido mucho éxito:

1. No hay ninguna indicación de que el programa DIM haya contribuido a reducir el número de accidentes.
2. Para las personas que sean admitidas a las reuniones, el programa DIM es medio eficaz de reducir el número de condenas por infracciones de tráfico.
3. Desde el punto de vista de los accidentes y de las condenas, no se ha probado que el programa DIM se muestre más eficaz para un grupo de personas (del mismo sexo y de la misma edad) que para otro.
4. En cuanto a las personas que reciben las informaciones DIM, no existe indicación alguna de que su participación en las reuniones lleve consigo una mejora desde el punto de vista de los accidentes o de las condenas» (56).

---

(53) Kraftfahrt und Verkehrsrecht, 7, 1965, pp. 304 ss.

(54) BEKAERT, op. cit., p. 676.

(55) The Annals, noviembre 1958, p. 58.

(56) *A Re-evaluation of Group Driver Improvement Meetings*, State of California, Department of Motor Vehicles, Report 17, 1965, pp. 1, 2.

En muchas regiones de Estados Unidos se han organizado también cursos de formación para conductores principiantes jóvenes. Otro estudio publicado en California compara los índices de accidentes y de condenas entre los jóvenes que siguen estos cursos y entre los que no han participado en ellos. Se ha constatado que «el grupo de participantes cuenta con menos infracciones, pero que desde el punto de vista de los accidentes, no se han encontrado diferencias significativas entre los dos grupos. Aunque sea completamente posible que algunos distritos escolares organicen individualmente programas eficaces, esta constatación plantea la preocupante cuestión de la eficacia general, para la reducción del número de accidentes, de los cursos de formación organizados en el conjunto del territorio del Estado» (57).

Un informe californiano más reciente aborda el problema de la clasificación y tratamiento de los conductores dados a la bebida: «¿Cuál es la eficacia de los programas de tratamiento individualizados?»

1. No existen pruebas científicamente aceptables que demuestren que la clasificación de los conductores dados a la bebida influya favorablemente en el número de accidentes subsiguientes y en la reincidencia de los que ya han sido condenados por conducción en estado de embriaguez, o que los programas de tratamiento de rehabilitación individualizados sobre la base de tales clasificaciones influya positivamente en el registro de antecedentes penales de los conductores sometidos a tratamiento. Sin embargo, estos resultados no nos autorizan a concluir en la ineficacia de tales programas, pues casi todas las evaluaciones tomadas en consideración han presentado defectos de orden metodológico.

2. Existen indicaciones que permiten hacer suponer que las sanciones penales influyen en el registro de antecedentes penales de los conductores condenados y que, por lo general, ejercen efectos preventivos sobre la población motorizada. Este es particularmente el caso de la retirada del permiso de conducir» (58).

En Wisconsin, ha tenido éxito un «Sistema de autorización y perfeccionamiento de conductores». Durante la duración del programa, que comprende sesiones individuales y en grupo, el permiso no es retirado (59).

En Alemania, no hay «pruebas convincentes» de la eficacia de las medidas tomadas para el perfeccionamiento de los conductores (60).

En los procesos por infracciones de tráfico, el derecho penal

(57) *The Teen-age Driver*, State of California, Department of Motor Vehicles, Report 21, 1965, p. 23; otra opinión en *The Annals*, noviembre 1958, p. 98.

(58) Final Report to the Legislature of the State of California, California Department of Motor Vehicles, Sacramento, 1975.

(59) SPOERER, *Rehabilitation von alkoholauffälligen Kraftfahrern in Nordamerika*, Blutalkohol, 1977, pp. 1 ss., con bibliografía.

(60) MÜLLER, op. cit., p. 216.

más que ningún otro, ofrece la ocasión de combinar las penas con otras medidas; por ejemplo, puede combinarse una multa, una pena de prisión con condena condicional y medidas de libertad vigilada con la inhabilitación para conducir. Pero hasta el presente nada sabemos en absoluto de los efectos particulares de las diferentes combinaciones posibles.

Al imponer una pena combinada, el tribunal puede investigar los diferentes efectos según el caso particular; en casos comparables, sin embargo, el conjunto de la pena no debe tener un peso mayor para un delincuente que para otro. Por ejemplo, el efecto de una pena privativa de libertad puede ser completamente diferente en un distrito rural que en el anonimato de una gran ciudad. Por otra parte, es ciertamente imposible determinar, en una ciudad, si una persona, cuyo permiso le ha sido retirado, conduce a pesar de todo, y en tal caso una pena privativa de libertad puede ser particularmente importante por razones de prevención especial. En las regiones urbanas, por otra parte, los transportes públicos están generalmente tan bien organizados que la inhabilitación para conducir no le causa al delincuente las mismas dificultades que en el campo, donde no podrá ni utilizar su tractor para los trabajos agrícolas. En resumen, los tribunales deben vigilar muy particularmente que las penas y las medidas sean combinadas en cada caso de forma apropiada, para que puedan ser tan eficaces como posibles.