

ESTUDIO CRIMINOLOGICO DE LOS DELITOS DE TRANSITO*

WOLF MIDDENDORFF

EL estudio de los delitos de tránsito en Europa se ha venido desarrollando rápidamente durante la última década. Desde hace varios años el Consejo de Europa estudia estos problemas, publicando, como por ejemplo, en 1966, un informe sobre la efectividad del castigo y de otras sanciones legales relativas a los delitos de tránsito.

En la Cuarta Conferencia Europea de Directores de Institutos de Investigación Criminológica, celebrada en Strasbourg desde el 22 al 25 de noviembre de 1966, Cornil informó sobre "Los aspectos criminológicos de los delitos de tránsito en las carreteras"; Willet ofreció los resultados de estudios sobre las características de los ofensores del tránsito y a mí me correspondió informar acerca de los avances deseables en la administración de la justicia al respecto.

La conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

1. Los estados miembros deben emprender la investigación criminológica rigurosa de los delitos de tránsito en las carreteras, con especial énfasis en:

La cuestión de manejar vehículos de motor en estado de embriaguez; los antecedentes delictivos de los ofensores en los delitos de tránsito; la efectividad de las sanciones impuestas a los ofensores en los delitos de tránsito; las actitudes públicas hacia las ofensas de tránsito y hacia quienes las cometen.

2. En vista de ciertas tendencias corrientes relacionadas con el tratamiento institucional de los violadores de las leyes de tránsito debe

* Traducción de Porfirio Hías S.

adquirirse más experiencia y evaluarse ésta, en cuanto a su reclusión en instituciones penales especiales.

3. La metodología, los medios y las maneras de coordinar la investigación científica en la materia, al nivel Europeo, deben ser estudiados por un grupo especial de trabajo.

La Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) ya celebró en 1961 un seminario sobre los delitos del tránsito en las carreteras y repitió dicha actividad en el 1967, bajo el tema "Los crímenes que se relacionan con los vehículos de motor y con el tránsito".

La Sociedad Internacional de Criminología, en cooperación con otras agrupaciones, viene organizando un coloquio para discutir el tema de la sentencia de estos casos.

En Alemania, el Seminario Deutsches Verkehrswissenschaftliches (Hamburgo) organiza todos los años una reunión de jueces, fiscales, abogados y otros expertos que tienen que ver con los delitos de tránsito. El Bund gegen Alkohol im Strassenverkehr (Hamburgo) organiza reuniones parecidas en distintos sitios y edita una revista que trata de los problemas de los delitos de tránsito, particularmente los de manejar en estado de embriaguez.

Entre los muchos resultados de la investigación científica en el campo de los delitos de tránsito, consideraré especialmente los siguientes asuntos: los problemas de la sentencia, la efectividad de los castigos y las tendencias deseables para el futuro, y me referiré, además, a la experiencia americana y a los resultados de proyectos de investigación criminológica, en general, en la medida en que pueden ser usados al imponer sanciones y ofrecer tratamiento a los violadores de las leyes de tránsito.

1. *Problemas en la imposición de sanciones*

1) *Aplicación de la sentencia*

Desde hace mucho tiempo existe la antigua queja de que la sentencia es una aventura. Beccaria protestó de la discreción judicial en su famoso Ensayo sobre "Crímenes y Castigos", por la cabal arbitrariedad de la misma. Sheldon Glueck ofreció el siguiente ejemplo de ello, en 1956:

"Algunos de ustedes conocen la historia del juez aldeano de paz quien fantaseaba imaginándose que era un gran jurista con altísimos poderes. Poseía un catálogo postal casero, que guardaba entre las cubiertas de cuero de un viejo libro de leyes, sobre bienes reales. En una ocasión, cuando se trajo a su presencia a una desafortunada víctima

de fuera del estado, por violación de la ley de tránsito, nuestro jurista sabihondo se caló sus espejuelos, abrió su catálogo casero, carraspeó fanfarronamente y pronunció con severidad una sentencia de \$14.98. Cuando la desafortunada víctima protestó de que nunca antes se le habían impuesto más de \$ 10, por velocidad excesiva, el agente que lo había detenido le susurró al oído: "Mejor que se calle. Usted ha tenido la gran suerte de que su Señoría puso el dedo sobre la palabra 'pantalones' y no sobre la palabra 'pianos'".

Ya se ha dicho que Beccaria apuntó que los mismos delitos son castigados de diferentes modos, en diferentes ocasiones, por los mismos tribunales. Quienquiera examine el proceso de la sentencia en las cortes de hoy llegará prontamente a la conclusión de que en los distintos países las sentencias toman formas diferentes, en situaciones comparables, con ofensores parecidos. En Alemania, Von Weber ha hablado de la crisis y del caos de las sentencias. Resulta un asunto de importancia crucial para un acusado el hecho de qué juez ha de entender en su causa; y la sentencia resulta a su vez un golpe de fortuna.¹

Quejas parecidas han surgido en los Estados Unidos. Por eso leemos entre las razones que justifican la Ley de la Sentencia Modelo: "La crítica universal al proceso de la adjudicación es la disparidad en la sentencia impuesta, basándose las variaciones en factores que nada tienen que ver con el carácter del convicto, ni con las necesidades del tratamientos rehabilitativo".²

Lo mismo es aplicable en los Estados Unidos, con respecto a los delitos de tránsito: "La extrema disparidad de las penalidades por delitos idénticos, provocada por jueces de una misma corte, es considerada como capricho judicial, en la mente del público. Los acusados y sus abogados defensores cínicamente bucean los jueces 'fáciles' y del otro lado, el sistema judicial pierde, con frecuencia, el respeto público."³

En Maine, algunos jueces generalmente imponen una multa de \$15.00, independientemente de las circunstancias del caso individual. Otros imponen \$5.00, mientras que otros las imponen de \$35.00 a \$100.⁴

Las sentencias en los casos de tránsito son aparentemente más severas que en otros casos. Un automovilista que negligentemente mata a un peatón puede ser sentenciado a un año o más de prisión, mientras que una negligencia parecida bajo otras circunstancias puede ser castigada menos severamente. Al capitán de un barco de carga,

¹ *Die richterliche Strafzumessung*, Karlsruhe, 1956, pp. 4 y 19.

² Crimen y Delincuencia, octubre 1963, p. 346.

³ *The Annals*, noviembre 1958, p. 51.

⁴ Rubin, *The Law of Criminal Correction*, St. Paul, 1963, p. 481.

quien se había declarado culpable en un caso de velocidad excesiva en medio de la bruma, con la resultante pérdida del buque y diez de sus tripulantes, meramente le fue suspendida la licencia, por un año.

En Inglaterra, Hood hizo un estudio de las sentencias impuestas en las Cortes de Magistrados, encontrando que el porcentaje de las sentencias a reclusión fluctuaba entre 15 y 50; el de probación entre 1.4 y 24.3, y el de multas, entre 25 y 84.1.⁵ Willet encontró que las sentencias en casos de homicidio fluctuaban entre una multa de una libra esterlina y prisión por nueve meses. Los períodos por los cuales las licencias de manejar eran suspendidas fluctuaban entre dos y 10 años. También se observaron diferencias considerables en el caso de otros delitos, particularmente el de manejar en estado de embriaguez, el de no parar después de un accidente y el de manejar sin licencia.

Las sentencias impuestas por ciertas cortes eran casi tres veces más altas que las impuestas por otras.⁶

En Alemania, en 1962, las sentencias a reclusión hasta nueve meses, por delitos de tránsito cometidos por conductores ebrios, fueron suspendidas en grados varios, en los distintos "Lander" (distrito o territorio): En Bremen, el Bajo Saxony y el Rin Norte-Oeste, el 12%; en Hessen, el 18%; en Hamburgo, el 19%, en Baden-Wurtemberg, el 32%; en Schleswig-Holstein, el 56%; en Bavaria, el 60%; en Rhineland-Palatinate, el 66%; en Berlín Oeste, el 70%; y en Saarland el 78%. El por ciento para la totalidad del territorio federal fue 29. En la región de Baden-Wurtemberg, el 74% de las sentencias a prisión fueron suspendidas, en Freiburg; y el 1.4% en Stuttgart.

También en Suiza pueden observarse variaciones considerables en las sentencias. Así, en Basel City, el automovilista ebrio ha recibido siempre una sentencia a prisión y una multa, si la sentencia a prisión estuvo sujeta a condiciones. En Zurich, se le ha impuesto una multa en los casos menos serios, mientras que en los más serios, ha recibido meramente una sentencia a prisión condicional.⁷

En Austria fueron estudiadas 118 convicciones por delitos de tránsito fatales, encontrándose variaciones considerables en las sentencias impuestas y en la aplicación de la legislación sobre sentencia condicional; así como cortes extraordinariamente severas o demasiado lenientes. La sentencia más baja fue una condicional, de seis semanas de prisión, y la más alta una de quince meses, sin condiciones.⁸ Estas diferencias, en parte, pueden explicarse por las diferencias individuales al juzgar y aplicar los fines de la justicia.

⁵ *Sentencing in Magistrates' Courts*, Londres 1962, pp. 26, 87 y 99.

⁶ *Criminal on the Road*, Londres, 1964, pp. 242 y 261.

⁷ Moppert, "Die Strafzumessung bei Delikten im Strassenverkehr", *Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht*, 4, 1964.

⁸ Escolio en: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2, 1961, p. 114.

2) *Los fines de la justicia*

Conocemos muchos de los llamados fines u objetivos de la justicia, los cuales varían considerablemente por tiempo y lugar. En los primeros tiempos, se entendía el castigo como un fenómeno social, libre tanto de su connotación jurídica como de sus fines sociales. La historia está llena de ejemplos de la selección de diferentes formas de castigo, dependiendo del desarrollo económico del país específico. A mediados del siglo XVI, el Sagrado Imperio Romano necesitaba hombres para servir en sus galeones. Un representante del Emperador llegó a un acuerdo con la ciudad de Nuernberg (Bavaria): La ciudad proveería los criminales sentenciados, para los galeones, y el imperio sería responsable de los riesgos y gastos incurridos en su transportación. La ciudad había prometido que no se impondrían sentencias menores de tres años. Para 1573, Nuernberg había suplido alrededor de 40 hombres, entre ellos vagabundos, rateros y homicidas.

Hoy en día, los principales fines, aceptados generalmente de la justicia, son la retribución, la intimidación y la reforma. Deben ser aplicados en conjunto, en cada caso, pero la medida de cada uno de dichos fines puede variar de caso en caso. Roscoe Pound era de opinión que la finalidad de la ley es ajustar o armonizar los deseos y reclamaciones en conflicto, o que se entrelazan, de modo que pueda alcanzarse el mayor provecho, con el menor esfuerzo. Doscientos años hará, Beccaria escribió: "Todo castigo no derivado de una necesidad absoluta", dijo el gran Montesquieu, "es tiránico".

El propósito de infligir el menor daño posible a un ofensor puede lograrse solamente en un procedimiento criminal ideal, el que combina la celeridad y la seguridad con la uniformidad del castigo. Beccaria escribió: "Los crímenes se evitan con mayor certeza a través de la seguridad que dé la severidad de la pena. La certeza de un benigno castigo hace una impresión más honda que el temor a uno mayor, si existe la esperanza de poder escapar de él, ya que por naturaleza, el más pequeño daño inevitable atemoriza al ser humano, mientras que la esperanza, que es la mejor bendición del cielo, tiene el poder de disipar la aprehensión hacia un daño mayor". La ley de la Sentencia Modelo Americana contiene idéntica idea expresada en otras palabras: "La intimidación es principalmente el producto de la aplicación inevitable de la ley, más que de la severidad de la sentencia o castigo". (p. 26)

a) *Retribución*

La retribución constituye un esfuerzo por hacer la pena tan análoga como sea posible a la naturaleza del delito cometido. (Beccaria) o

por crear una relación proporcionada entre la ofensa y el castigo. (Adenaes). El principio de la retribución fue y es criticado con frecuencia, pero es imposible sentenciar sin aplicar el mismo. Omitir el propósito de la retribución, implicaría, como en el caso de los crímenes de guerra, que ciertas clases de homicidio y la mayoría de los delitos de tránsito, no deberían ser sancionados, porque los autores de los mismos no requieren ser reformados. El símbolo de la justicia es una diosa con una balanza. Un crimen inclina ésta hacia un lado y el castigo tiene el propósito de restaurarla al fiel. En otras palabras, la retribución funciona como un barómetro indicador de la necesidad constante de impedir determinado tipo de conducta en la sociedad.⁹ El hombre ha tenido siempre ansia de justicia; este deseo lo expresa a través de la retribución. La forma moderna de la retribución no es la misma expresada en la Ley del Tali6n, ya que hoy se le da más peso al grado de culpabilidad moral del delincuente. "El hombre cosecha lo que siembra".¹⁰

Uno de los hallazgos criminológicos más importantes es que la culpabilidad humana es, con frecuencia, muy pequeña, y demanda, como equivalente, un castigo menor al que con frecuencia es impuesto, como por ejemplo, en muchos casos de homicidio por delitos de tránsito.¹¹

La sociedad tiene el derecho de imponer castigos, pero al mismo tiempo tiene el deber y la responsabilidad de imponer la clase y el grado de castigo que ha de producir consecuencias positivas, en cuanto a la intimidación y a la reforma.

A menudo se hace difícil, en la práctica, encontrar el grado de castigo que se ajusta al delito cometido y a la personalidad del ofensor. No hay conexión lógica alguna entre el delito y la pena. La igualdad entre ambos es una ficción. Si un hurto ha de ser castigado con una multa o con una pena de un mes o hasta un año de cárcel, ello no puede decidirse en teoría, si no sólo a la luz de la tradición y de la jurisdicción de los tribunales.¹² Las cortes pueden hacer justicia relativa pero no absoluta.¹³ En tiempos pret6ritos el castigo se ajustaba al crimen. Una de las más importantes tareas del futuro tal vez sea conseguir que se asemejen más de lo que se asemejan hoy.

La ley criminal basada en la retribución tiene la ventaja de que

⁹ Mueller, "Punishment, Corrections and the Law", Nebraska Law Review, Vol. 45, N^o 1, p. 68.

¹⁰ Vea Adenaes, *The General Part of the Criminal Law of Norway*. Nueva York, 1965, p. 57.

¹¹ Vea Middendorff, "Homicides in Road Traffic", *Journal of Offender Therapy*, 2, 1966, p.

¹² Adenaes, "Strafzumessung", *Zeitschrift fur die gesamte Strafrechtswissenschaft*, 1957, p. 654.

¹³ *Essays in Criminal Science*, ed. Mueller, Nueva York, 1961, p. 88.

al unir el crimen y el castigo, limita, en cierto modo, la severidad de la pena. Cualquier sistema de ley criminal fundado meramente en la idea de la reeducación podría indebidamente interferir en los casos individuales con la vida y con la libertad humana.¹⁴

Además la retribución preserva la integridad individual del ofensor, ya que tan pronto es castigado su acto, el actor se torna libre. "La retribución específica es la mejor garantía de la seguridad legal".¹⁵

b) *Intimidación*

Conocemos dos formas de intimidación: la intimidación o prevención general y la intimidación o prevención particular, o especial. La intimidación general funciona de dos maneras: a virtud de la ley y a virtud de las sentencias. El propósito de la intimidación individual es evitar que el ofensor reincida. Es muy difícil medir la efectividad de la intimidación, general o particular y expresar los resultados estadísticamente, porque se desconoce el mecanismo de la misma. No sabemos la verdadera relación entre causa y efecto. Las gentes pueden cometer o abstenerse de cometer crímenes sin que esto tenga relación con la presencia o ausencia de las leyes y de los castigos. Aún más, otros controles sociales, como la autoridad paterna, las costumbres o la religión, pueden prevenir la conducta delictiva. La reincidencia puede sobrevenir independientemente de que se haya estado preso o no, o puede ser causada por la influencia de los compañeros de prisión.

La efectividad de toda clase de intimidación se relaciona directamente con la estructura de la sociedad en cuestión. Mientras más pequeña e íntima sea ésta, menos debatido será su sistema de valores, y la intimidación funcionará mejor. De modo que Tappan está en lo cierto cuando dice en su libro *Crimen, justicia y corrección*, que la intimidación es el fundamento de la disuasión (p. 247). Mientras más distantes del grupo, menor es la influencia de la intimidación sobre las personas.

En siglos pasados, el individuo constituía una parte mucho más integrante de los varios grupos sociales, como el de la familia extensa y el de su gremio laboral. En consecuencia, por razones técnicas también, sus movimientos estaban restringidos y tendía a permanecer cerca de su sitio de residencia. Los conceptos del bien y del mal, de lo correcto o incorrecto eran menos equívocos y más claros de lo que son hoy. Con frecuencia bastaba a los efectos de la ley el ejemplo de uno

¹⁴ Adenaes, *The General Part of the Criminal Law of Norway*, Nueva York, 1965, p. 61.

¹⁵ *Essays in Criminal Science*, p. 86.

o dos delitos serios, para que toda la población quedara advertida y se restableciese el balance entre el bien y el mal.

El individuo que era castigado muy severamente por su crimen, a menudo con la muerte, servía como el símbolo de la ejecución de la justicia. Por consiguiente, por regla general se le mataba en público. Aún más, el hombre religioso de la Edad Media podía consolarse con el hecho de que el Último Juicio compensaría las imperfecciones de la justicia terrenal. El hombre moderno ya no se contenta con ese consuelo ni está preparado para ser un símbolo o una víctima, pagando por su pecado y por el de los demás. Es un ser muy aferrado a la tierra, que desea la justicia se haga en este mundo. Cree que todos los delincuentes, o por lo menos tantos como sea posible, deben ser enjuiciados, ya que sólo así puede considerar su castigo como justo. Además, el hombre contemporáneo se impresiona menos fácilmente que sus antepasados. Ha roto con la familia grande, con el gremio, y gracias al automóvil, ha devenido demasiado andariego. El método antiguo de producir la intimidación dentro de los confines del propio pueblo, en particular mediante el castigo público, ha dejado de servir propósito alguno.

En los países democráticos occidentales, especialmente en los Estados Unidos de América, la intimidación virtualmente no existe. La movilidad de la población es demasiado grande y la mayoría de los delincuentes no llegan a tener la desaprobación de su grupo, del cual pueden alejarse, moviéndose de lugar. Además, muchos crímenes modernos no tienen la desaprobación general, particularmente cuando ninguna víctima se queja, como por ejemplo, los crímenes de cuello blanco, de evasión de contribuciones, y la mayoría de los delitos de tránsito. La legislación severa que ocasionalmente resulta en sentencias rigurosas, por exceso de velocidad, no puede surtir el mismo efecto beneficioso que la aplicación metódica, constante y eficiente de la más moderada.¹⁶

Adenaes, por el contrario, encontró en Noruega: "En nuestro país, la conciencia de los riesgos de encarcelamiento por manejar en estado de embriaguez es una realidad viviente para cada conductor; y para la mayoría de las gentes el riesgo parece demasiado grande. Cuando un hombre va a una fiesta donde existe la probabilidad de que sirvan bebidas alcohólicas, si no tiene la fortuna de una mujer que guíe y que no beba, deja el automóvil en su casa o limita al mínimo el consumo de alcohol. Me parece también, aunque estoy menos seguro de esto, que la legislación ha contribuido a producir y a mantener la creencia general de que está mal y de que es irresponsable colocarse tras

¹⁶ Rubin, *loc. cit.*, p. 660.

la rueda del guía estando en estado de embriaguez. "El alcohol y el manejo de vehículos de motor no corresponden juntos", es un refrán comunmente aceptado. Las estadísticas sobre accidentes de tránsito demuestran un número muy pequeño de accidentes debidos a la intoxicación.¹⁷

Como muchas personas carecen de habilidad para entender los riesgos del castigo, la intimidación colectiva varía de acuerdo con los grupos de personalidad. La creencia de que los actos humanos son, por lo general, el resultado de la evaluación de los pros y los contras, es una ilusión. Las personas que vienen en conflicto con las leyes con frecuencia no saben como planear sus vidas en forma racional. Sucumben a las tentaciones, aunque perciban claramente el riesgo del castigo.¹⁸ Usualmente la intimidación general y particular funcionan juntas y deben ser juzgadas juntas, con la eficiencia de la aplicación de la ley.

Coors diseñó un cuestionario para motoristas preguntándoles, por ejemplo, cuánto alcohol ingieren por lo general; qué saben ellos del problema de manejar en estado de embriaguez, y especialmente, lo que han leído en los periódicos, sobre el castigo a los conductores ebrios. Los resultados obtenidos por Coors son muy interesantes: el 77.5% de los conductores solían manejar, con frecuencia, mientras estaban bajo la influencia del alcohol. Como la mitad de ellos habían manejado por lo menos una vez en condiciones en que no podían realmente manejar. Uno de los hallazgos más importantes de Coors fue el siguiente: Los resultados finales demostraron que el conocimiento de los conductores acerca de los castigos por manejar en estado de embriaguez era extremadamente pobre y defectuoso, razón por la cual puede concluirse que el efecto preventivo general de las leyes y de las condenas severas en los conductores potencialmente ebrios, son casi ningunos.¹⁹

La intimidación casi es más una función de la observación de la ley que de la aplicación de la sentencia. Beccaria opinó que "nuestra sensibilidad es afectada más fácil y poderosamente por impresiones débiles, pero repetidas, que por un impulso violento, pero momentáneo". Además, las leyes y las sentencias no pueden resistir la fuerza irresistible del tiempo.

La intimidación puede y debe tener una influencia educativa, fortaleciendo el código de moral pública. Las leyes y los castigos deben crear inhibiciones morales contra los actos prohibidos. "La prevención

¹⁷ "The General Preventive Effects of Punishment", University of Pennsylvania Law Review, Vol. 114, N° 7, 1966, p. 969.

¹⁸ Adenaes, *General Part...*: pp. 71-72.

¹⁹ Coors, (Dissertation) *Die General prevention als Strafzumessungserwägung bei Trunkenheitsdelikten im Strassenverkehr*, Hamburgo, 1963, pp. 164-165.

general es más efectiva cuando se crea la obediencia habitual a las leyes, de tal manera que ni siquiera se piense en el crimen o, por lo menos, se repudie sin necesidad de evaluar el riesgo de exponerse al castigo".²⁰

La intimidación colectiva, a través de la sentencia, puede ser considerada sólo dentro de los límites de la retribución y de la culpa.²¹ Los criminólogos a quienes se pregunta sobre la efectividad de la intimidación general, por lo regular se abstienen de opinar o de criticar.²² Roscoe Pound, refiriéndose obviamente a ambas formas de intimidación, ha escrito: "El intento de proteger a la sociedad creando un terror general al castigo, sin embargo, se tropieza con dos dificultades inherentes. En primer lugar, como se ha dicho, el temor jamás puede ser enteramente disuasivo. Los aventureros piensan que siempre pueden salirse con las suyas"; creen que los estatutos siempre pueden evadirse y serán suficientes los que tengan éxito para estimular a los demás. En segundo lugar, el temor al castigo puede convertirse fácilmente en *brutum fulmen* y derrotarse a sí mismo.²³ Adenaes cita un profesor danés quien describe el concepto de la intimidación como "noción esencialmente ficticia", la cual ha costado miles y miles de años amargos de prisión y destruido el destino de muchas vidas que hubieran podido salvarse. Sin parar mientes en esto, Adenaes piensa que no existe duda de que, por sus efectos educativos e intimidatorios, el código penal ejerce una importante y, probablemente, una indispensable función en la preservación de la sociedad."²⁴

En el campo de la intimidación colectiva sólo existen unos cuantos estudios empíricos, el más importante de ellos el de Beutel, "*Algunas potencialidades de la jurisprudencia experimental como una nueva rama de las Ciencias Sociales*."²⁵ Compara el número de cheques expedidos sin fondos o con fondos insuficientes, con el castigo impuesto en distintos estados de los Estados Unidos. Entre los expedidores de cheques falsos, Beutel encontró un alto por ciento de delincuentes habituales (p. 324-325). En Nebraska, la expedición de un cheque falso es un delito grave, si la suma envuelta es más de \$35.00. Las estadísticas de los condados en Nebraska demuestran que la aplicación de las disposiciones graves de la ley varían grandemente, desde casi ninguna en algunos condados hasta una alta incidencia de otros. Concluye Beutel que en Nebraska no hay evidencia que indique que la clasificación de delitos graves para la expedición de cheques falsos sea

²⁰ Adenaes, *General Part...*, pp. 68-69.

²¹ *Essays in Criminal Science*, ed. por Mueller, South Hackensack, 1961, p. 125.

²² ...

²³ *Crime and Delinquency*, Vol. 18, 4, 1964. p. 405.

²⁴ *The General Part...*, p. 70.

²⁵ Lincoln, Nebraska, 1957.

en forma alguna intimidatoria. En trece estados de los Estados Unidos, como por ejemplo en Colorado, la expedición de cheques falsos, sin incluir las falsificaciones, es meramente una falta menos grave. Beutel, por lo tanto, comparó las estadísticas sobre cheques falsos circulados en cuatro condados de Colorado, con las de cuatro condados en Nebraska, en circunstancias generalmente parecidas. La ley en Vermont representa una tercera categoría. La expedición de un cheque sin suficientes fondos constituye allí un agravio que da derecho a la parte perjudicada a embargar la persona del ofensor hasta que haya pagado. Vermont tuvo menos de la mitad de cheques falsos, por cada cien, que Nebraska; y un poco más de la mitad del promedio, en Colorado. Esto nos lleva a la conclusión de que la severidad de la pena no tiene nada que ver con el número de cheques falsos. Esta proporción parece ser determinada por factores enteramente fuera de la ley y de los métodos para su ejecución.²⁶ Beutel concluye: "No hay evidencia, por tanto, de que las penalidades graves ayudan en nada a los agentes a mitigar los daños. Por el contrario, parece que se desenvuelven mejor sin ellas, particularmente en Vermont, donde el proceso de resarcimiento, usando la amenaza legal de la prisión hasta que se haya pagado, resulta ser el más eficiente". Beutel estudió, además, los expedidores profesionales de cheques, encontrando de nuevo que las estadísticas demuestran concluyentemente que el hecho de que la expedición de un cheque falso constituya un agravio, un delito grave, un delito menos grave, en nada afecta la cantidad por que son expedidos. El que lo hace va a obtener todo lo más que pueda para sus fines inmediatos, y aún los habituales no parecen preocuparse por lo que disponga la ley penal.²⁷

Beutel encontró que en Colorado las cortes, por lo general, eran tan o más estrictas en la aplicación de las leyes benignas, como Nebraska en la aplicación de las más severas. El número menor de casos en las cortes de Colorado se atribuyó a la eficiencia de los alguaciles en la recolección de los cheques y al hecho de que eran menos los casos criminales.²⁸ Los hombres de negocios recobran más y los criminales son ajusticiados más rápida y efectivamente bajo las lenientes leyes de Colorado que bajo el severo sistema grave de Nebraska (p. 378). El resultado en fin de cuentas es que cuando la forma de ejecución de la penalidad más benigna es más estricta, mayor es el respaldo público y más éxito alcanzan los propósitos sociales de los estatutos (p. 391).

Beutel desarrolló las siguientes "leyes judiciales":

²⁶ *loc. cit.*, pp. 352-356.

²⁷ *loc. cit.*, pp. 364-365.

²⁸ *loc. cit.*, pp. 372-373.

- 1) Las leyes raras veces serán ejecutadas literalmente, tanto en su texto como en su interpretación;
- 2) En una sociedad cambiante, la inflexibilidad puede resultar en la muerte de la ley;
- 3) Las leyes obsoletas, inejecutadas o inejecutables, que permanecen ociosas en los libros, suelen causar la propagación del colapso en la ejecución de las demás leyes en las áreas conexas;
- 4) El castigo severo prescrito por ley parece intimidar al criminal más que las penalidades benignas.²⁹

De 1933 al 1937, Moore y Callahan estudiaron, en New Haven, Connecticut, ciertos aspectos de la conducta de personas que manejaron y estacionaron automóviles, en 15 áreas diferentes, en distintas calles. Al principio, se contaron los automóviles estacionados en dichas áreas; y al final del período de observación, se restringió o prohibió el estacionamiento, por ordenanza municipal, y se contaron nuevamente los vehículos estacionados. En la tercera etapa del estudio, la ordenanza municipal fue ejecutada poniendo cédulas a los vehículos estacionados. El resultado fue: La frecuencia del estacionamiento de vehículos no cambió entre aquellos a los cuales no se les puso cédulas.³⁰

Las opiniones sobre la efectividad intimidatoria de las leyes varían. Una gran mayoría de criminólogos repudian el uso de la intimidación colectiva mediante la sentencia y dudan de su efectividad.³¹

La Corte Suprema de Alemania ha aceptado la idea de la intimidación general a través de las sentencias, aún cuando no hay disponible prueba científica alguna sobre su efectividad; por cierto, puede ser imposible ofrecerla.³²

La Oficina Británica de Asuntos Internos manifestó en 1964: "Se sabe todavía muy poco del efecto intimidatorio, sobre la totalidad de la población, de las sentencias impuestas a los delincuentes en particular".³³ En 1950, los jueces del Tribunal de Tránsito en Detroit, después de darse cuenta de que las multas no afectan el número total de casos, decidieron dar un escarmiento, mediante sentencias de cárcel. Enviaron 2,000 a reclusión en un período de seis meses; pero el nú-

²⁹ p. 393 et seq.

³⁰ *Law and Learning Theory: A study in Legal Control*, Nueva Haven, 1943, p. 83.

³¹ Aunque Adenaes expresa el punto de vista más específico de que la intimidación colectiva opera de distintos modos con diferentes ofensas, *Parte General*. . . p. 72; y Adenaes, "Prevención general—ilusión o realidad?" *The Journal of Criminal Law Criminology and Police Science*, julio-agosto 1962, p. 176 et seq.

³² Al respecto, véase a Middendorff, "Die Diskussion uber die Strafzumessung," *Blutalkohol*, abril 1965, p. 77 et seq; véase también a Sprott, "Sentencing Policy," en *Sociological Studies in the British Penal Services*. *The Sociological Review*, Monografía No. 9, ed. de Halmos, Keele, junio 1965.

³³ *The Sentence of the Court*, Londres 1964, p. 40.

mero de violadores traídos a su atención no disminuyó.³⁴ En una comunidad más pequeña, sin embargo, en donde todo el mundo se entera de las sentencias de las cortes, la decisión del tribunal puede, bajo determinadas circunstancias, tener un efecto intimidatorio, como en Suiza, durante la Segunda Guerra Mundial.³⁵

Jueces alemanes, en pueblos pequeños, con escasos medios de transportación y pocos turistas, tuvieron éxito en la reducción del número de los delitos de tránsito. Imponían sentencias severas y cooperaban intensamente con la policía y la prensa local.

La efectividad de la intimidación general puede variar para los distintos grupos de delitos, ya que los factores que los motivan varían.³⁶

La intimidación colectiva no debe confundirse con el impacto público que con frecuencia suele tener la aprobación de leyes severas. Este choque desaparece rápidamente. En enero 2 de 1965, comenzó a regir en la República Federal de Alemania la Segunda Ley de Tránsito por Carreteras y sus severas disposiciones recibieron amplia publicidad en la prensa. En los meses subsiguientes era obvio el fuerte efecto conmovedor. En el Bajo Saxony, el número de muestras de sangre tomadas de conductores ebrios fue 35% menor que las tomadas en enero y febrero de 1964; y en Muenster la baja fue de 30%. Sin embargo, el choque fue seguido de un tan marcado efecto habitual que, para junio de 1965, las cifras eran otra vez iguales a las de 1964. Sin duda un factor importante fue que al principio se creyó que el riesgo para el conductor sería considerablemente mayor, debido al aumento de los agentes policíacos. Cuando se hizo aparente que estas suposiciones no eran correctas, muchos conductores dejaron de tomar las precauciones que habían tomado por algún tiempo.³⁷

Pueden hacerse algunos comentarios acerca de la intimidación especial. El grado de reincidencia entre todos los grupos de delinquentes, para toda clase de ofensas, es generalmente alto; se estima que uno de cada dos delinquentes sentenciados por las cortes había de reincidir luego. Un escritor americano, Ogden Nash, expresó en verso lo que los criminólogos exponen en porcentos pesimistas:

La experiencia es un maestro fútil,
Es un predicador locuaz,
Un árbol de frutas sin frutas.
La experiencia es una horma sin zapato.

³⁴ Law and Contemporary Problems, vol. 23, 1958, p. 596.

³⁵ Revue de Science Criminelle et de Droit Pénal Comparé, abril-junio 1965, p. 394.

³⁶ Adenaes, *Parte General...*, pp. 72-73.

³⁷ Kriminalistik, noviembre 1965, pp. 555-556.

Quien jamás probó la cárcel
 Vive bien bajo el palio de la ley,
 Pero aquel que ha cumplido una larga sentencia
 La experiencia renueva; no el arrepentimiento...³⁸

Las estadísticas, de por sí, no miden la efectividad de la intimidación individual. Aun todavía se sabe muy poco sobre lo que induce al ofensor sentenciado a regresar o a abstenerse de la actividad criminal.³⁹ La convicción es a veces innecesaria; la tensión y ansiedad del juicio pueden ser lo suficientemente impresionantes para evitar la comisión de nuevos crímenes; o como dijo el Juez Botein, de Nueva York: "No existe calamidad personal peor, excepción hecha de alguna enfermedad grave, que venir en conflicto con las autoridades responsables de la administración de las leyes penales".

La influencia de la intimidación personal varía entre los distintos grupos de personas. Como dijera Jeremías Bentham, "castigos similares, en la superficie, no son realmente iguales, por las diferencias entre los ofensores". Una multa al opulento puede ser un castigo benigno; pero la misma multa a un pobre puede causarle severas angustias.⁴⁰

Aparte de la posición económica del ofensor, su sensibilidad hacia el castigo es de gran trascendencia. Un juicio, por lo general, afecta más fuertemente a una mujer que a un hombre; por consiguiente, en casos similares no es tan necesario imponer a una mujer una sentencia tan severa, como a un hombre.

Muchos de los motociclistas que tuve que sentenciar en los últimos 11 años, por manejar bajo la influencia del alcohol, habían tenido accidentes y sufrido severas lesiones. Pero aún las más severas lesiones no impidieron que reincidieran. Más de la mitad de ellos volvieron a cometer la misma ofensa. Uno puede preguntarse si aún las propias dolorosas lesiones sufridas, con todas las angustias que las acompañan, no pudieron influir en su conducta, ¿cómo puede un breve término en prisión, o una multa, o aún la descalificación para manejar, cambiar sus hábitos como conductores?⁴¹

Algunas veces se expresa preocupación, en la literatura criminológica, por el hecho de que las condiciones de vida dentro de las prisiones han mejorado tanto que las mismas son superiores a las de muchas personas afuera. Por consiguiente, parece atractivo para algunas gentes cometer delitos que los lleven a disfrutar de esa mejor vida en prisión.

³⁸ Law and Contemporary Problems, *loc. cit.*, p. 604.

³⁹ Tappan, *loc. cit.*, p. 258.

⁴⁰ *Pioneers in Criminology*, ed. by Mannheim, Chicago, 1960.

⁴¹ Middendorff, *600 Alkohollater*, Hamburgo, 1961, p. 35.

c) *Reforma*

Reforma, rehabilitación o tratamiento son, en uno, el concepto más usado en criminología hoy. Se debe tener en mente que en la mayoría de los casos pendientes de sentencia, ante las cortes, el tratamiento es innecesario. Esto es así, por ejemplo, como en el 90% de los casos de tránsito, en la gran mayoría de los delitos de cuello blanco, y aún en muchos de los crímenes contra la ley penal clásica. Se recomienda tratamiento, en primera instancia, para los delincuentes sexuales, pero los delitos sexuales abarcan sólo entre el 3 y el 5% de la totalidad de los casos criminales, en la mayoría de los países. Parece más humanitario ofrecer tratamiento que imponer castigo; pero, en realidad, el tratamiento puede resultar inhumano. Sabemos muy bien que los ofensores mismos prefieren las sentencias fijas, a períodos indeterminados de tratamiento, durante los cuales se convierten involuntariamente en objetos, en las manos de psiquiatras y psicólogos. Podría considerarse poco realista, y hasta arrogante, pensar que se pueden cambiar las actitudes de los seres humanos adultos. La reforma está, y debe ser limitada, por el principio de la retribución, lo que implica que no se debe detener a nadie durante más tiempo del que se ajuste al crimen. El tratamiento en sí queda limitado, con frecuencia por la falta de información o conocimiento, la falta de recursos y la falta de personal.⁴²

II. *La efectividad del castigo*

a) *Comentarios generales*

La investigación criminológica ha tardado demasiado tiempo en hacer un estudio de lo que puede lograrse con el castigo; primeramente, si es o no efectivo, es decir, más efectivo que otros controles sociales; y segundo, hasta qué punto las penalidades y otras medidas individuales ejercen alguna influencia. Barbara Wootton estaba en lo cierto cuando escribió, en 1959: "Hasta ahora se han hecho demasiadas decisiones sociales vitales por compulsión, sin precaver ni mirar hacia atrás. Hay magistrados y jueces que imponen sentencias, todos los días, sin darse cuenta de si decisiones similares tuvieron buenos o malos resultados en el pasado. En más de un sentido, la justicia ha sido ciega".⁴³

⁴² Tappan, *loc. cit.*, p. 261.

⁴³ *Social Science and Social Pathology*, Londres, 1959, p. 325.

Debemos tener en mente que los instrumentos de la justicia constituyen sólo uno de los medios de control social. La conducta ordenada es el producto de muchos elementos diferentes. Se rige, por ejemplo, por la educación, la religión, las relaciones sociales, el estado económico y por la aprobación o desaprobación del grupo específico a que pertenece la persona. La efectividad es sólo uno de los criterios del castigo; es imposible usar los castigos crueles o los castigos corporales en nuestra cultura, aún cuando prueben ser muy efectivos. El término "castigo" no es importante como tal. Toda medida que produzca los efectos de un mal o de un daño será incluida en el estudio que sigue.

Los criminólogos han encontrado que los cambios en las prácticas criminales y las sentencias severas, o lenientes, no han tenido efectos apreciables en el pasado sobre la extensión del crimen. De 1883 a 1933, en Alemania, las sentencias de las cortes fueron crecientemente benignas y el crimen disminuyó, simultáneamente, durante ese tiempo. Después de la Segunda Guerra Mundial, Bader expresó la opinión de que ni la leniencia ni la severidad de la sentencia habían tenido influencia alguna en el aumento del crimen entre 1945 y 1949.⁴⁴ Schultz estudió el movimiento de la criminalidad en Suiza durante los años 1929 al 1962 y llegó a la conclusión de que el aumento o la disminución de la criminalidad en un país no tiene relación con cambios en las leyes o con las tendencias de las decisiones de los tribunales, son una consecuencia de los cambios culturales fundamentales en la vida de la comunidad.⁴⁵

En América, Rubin escribió: "No importa cuál sea la naturaleza de la sentencia, sea punitiva o rehabilitativa, la misma habrá de tener muy poca o ninguna influencia sobre el problema del crimen."⁴⁶

Más importante que el problema del desarrollo de la delincuencia como tal, es la cuestión del efecto de la sentencia sobre el transgresor como persona. ¿A quienes afecta y a quienes no afecta? En la investigación de este problema apenas contamos con nada más que suposiciones.

La ciencia de la sociología habrá de fallarnos en esto, ya que su mejor instrumento de trabajo, el método empírico estadístico, no puede ser aplicado por razones de justicia. Sería imposible, por ejemplo, castigar más severamente o en forma diferente a uno de dos grupos de delinquentes, con el fin de investigar el efecto de las sentencias en ellos. Por otra parte, el estudio científico de la eficacia de

⁴⁴ Bauer, *Das Verbrechen und die Gesellschaft*, Munich, 1957, p. 187; Bader, *Soziologie der deutschen Nachkriegskriminalität*, Tubinga, 1949, p. 197.

⁴⁵ *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*, Söndedruck, p. 16.

⁴⁶ *loc. cit.*, p. 691, también p. 693.

las medidas preventivas es posible, pero en este campo contamos con poco más que la expresión de opiniones.⁴⁷

De modo que, a los fines de la evaluación criminológica de la efectividad de las penalidades y de las medidas impuestas por los tribunales, contamos prácticamente con nada a que podamos referirnos, excepto las experiencias y opiniones de los criminólogos.

Los criminalistas ingleses han hecho evolucionar la ley de la "Reciprocidad de Medidas Penales". Esta entiende que, entre los delinquentes que no reinciden después de recibir un determinado tratamiento penal, casi la totalidad no hubieran reincidido de ninguna manera, aún habiendo recibido algún otro tipo de tratamiento penal. En otras palabras, que las sanciones penales para la mayoría de los delinquentes son intercambiables".⁴⁸ Un estudio inglés sobre el éxito de diversos métodos de tratamiento demostró, contrario a lo que se esperaba generalmente, "que una sentencia corta de prisión produce los mismos resultados, en términos de reincidencia, que un período prolongado de adiestramiento Borstal con un mismo tipo de muchacho, en el mismo grupo de edad.⁴⁹ Goodman investigó la eficacia del "Manchester Senior Attendance Center" comparándola con la de las multas. Sin embargo, fue muy poca la diferencia encontrada en la efectividad relativa de ambas sanciones en cuanto a la reincidencia. Sólo que los casos del Centro tardaron más que los otros en cometer pequeñas faltas.⁵⁰

La Oficina Inglesa de Asuntos Internos comparó los resultados de la probación con los de otras medidas de tratamiento, concluyendo: "Hasta donde se puede asegurar, sin embargo, apenas hay diferencia entre los resultados de la probación y los de otros tratamientos a delinquentes primarios, en grupos de edades similares; aunque dichos resultados fueron algo mejor de lo que se esperaba, para los que tenían antecedentes."⁵¹

b) Sentencias de corta duración

Los expertos, por lo general, están contestes sobre el efecto perjudicial y los peligros de las sentencias cortas a prisión. Esas sentencias adolecen de todas las desventajas de las sentencias largas, sin

⁴⁷ Ver al respecto: European Seminar on the Evaluation of Methods Used in the Prevention of Juvenile Delinquency, Informe Frascati, Naciones Unidas, Ginebra, 1963, y las observaciones en: *Annales Internationales de Criminologie*, I, 1965, pp. 174-175.

⁴⁸ Walker, *Crime and Punishment in Britain*, Edimburgo, 1965, p. 257; también Radzinowicz, *In Search of Criminology*, Londres, 1961, p. 136.

⁴⁹ *Juvenile Delinquency in Post-War Europe*, Council of Europe, Estrasburgo, 1960, p. 47.

⁵⁰ *The British Journal of Criminology*, julio 1965, p. 275 et seq, y p. 288.

⁵¹ *The Sentence of the Court*, p. 52.

ninguna ventaja. La aclimatación a la vida institucional, el peligro de contaminación moral, el rompimiento de la vida de familia y el mal ambiente social y ocupacional, que de hecho no son balanceados por contribución constructiva alguna, como ocurre cuando el tratamiento es lo suficientemente largo". Por otro lado se arguye que las sentencias a prisión deben ser aceptadas porque ahora se aplican con mucha frecuencia, y las cifras sobre reincidencia no pueden demostrar exactamente hasta qué punto, cuando se reincide después de la reclusión, el efecto se debe a la pérdida de la libertad o más bien al hecho de haber sido convicto.⁵²

Mannheim hizo un estudio para el Décimo Segundo Congreso Penal y Penitenciario Internacional, celebrado en La Haya, en 1950, sobre sentencias a períodos de corta reclusión y la posibilidad de encontrar un sustituto adecuado para las mismas. Concluyó: "De conformidad con la tendencia predominante en la penología moderna, damos por sentado que las sentencias que por lo menos proveen un período ininterrumpido de seis meses para la educación y el tratamiento, son perjudiciales". Al propio tiempo recomendaba que se prohibiera la imposición de sentencia menos de tres y aún de menos de seis meses. Describía en el mismo informe un estudio hecho en Dinamarca, en el cual se encontró que de 126 reclusos que cumplían sentencias de no más de cinco meses, la sentencia corta era la solución adecuada en sólo 14 casos, mientras que para la gran mayoría otras medidas hubieran resultado en mayor éxito.⁵³

Berntsen y Christiansen hicieron un estudio sobre un grupo de prisioneros con sentencias cortas, en Dinamarca. Se realizaron esfuerzos especiales para resocializar este grupo, mientras que otro grupo de control cumplió sus sentencias sin el beneficio de iguales esfuerzos. Estudiados los que de ellos reincidieron, los autores encontraron que el número de reincidentes era considerablemente mayor entre los del grupo de control que entre los del grupo experimental. Encontraron, además, que "el tratamiento parece haber sido particularmente efectivo en un grupo intermedio de reincidentes levemente menos persistentes".⁵⁴ Debe añadirse que para prisioneros con períodos cortos de reclusión, este tipo de tratamiento intensivo generalmente no existe.

En Inglaterra, Hood llegó a la conclusión de que no había evi-

⁵² "Decisions of the Working Group on Short-term Prison Sentence in Europe," impreso con una reseña de la frecuencia de las sentencias a reclusión de corta duración en países europeos. *Bewahrungshilfe*, octubre 1959, p. 219 et seq. y pp. 264-265; también, *Short Term Imprisonment*, Naciones Unidas, Nueva York, 1960, p. 31 et seq.

⁵³ *Group Problems in Crime and Punishment*, Londres, 1955, p. 242 et seq; p. 251, p. 256; también Christie, "Research Trends in the Scandinavian Countries," *International Review of Criminal Policy*, 23, 1965, p. 22.

⁵⁴ *Scandinavian Studies in Criminologie*, Vol. I, Londres, 1965, pp. 52-53.

dencia de que en la mayoría de los delincuentes, la sentencia corta de prisión tuviera más éxito en la prevención de la reincidencia, que las multas o la probación. Por otra parte, encontró casos en que las sentencias cortas a prisión eran inevitables.⁵⁵

En Francia se han hecho esfuerzos para mitigar los efectos perjudiciales de las sentencias cortas a prisión, permitiendo a los prisioneros trabajar fuera de la prisión, durante el día, con o sin supervisión.⁵⁶

Los criminólogos alemanes se han opuesto resueltamente a las sentencias cortas de prisión. "La abolición de todas las sentencias de hasta seis semanas, y si posibles hasta tres meses, es una de las necesidades principales de la política criminal".⁵⁷ Pero en la práctica, el número de sentencias cortas, de hasta tres meses, es aún muy alto. El Nuevo Código Penal Alemán se propone eliminar las sentencias de menos de un mes a prisión, sustituyéndolas con la llamada "Strafhaft", detención criminal, que será aplicada particularmente a los delincuentes de tránsito. La gran mayoría de las sentencias a prisión, por violaciones de tránsito son cortas. En la práctica, dichas sentencias son impuestas, no solamente a los habituales, sino también a los delincuentes casuales, por razones que tienen menos que ver con la personalidad de los delincuentes que con el deseo de retribución e intimidación. Desde un punto de vista criminológico, ésta práctica da lugar a grandes dudas. Peters ha dicho que la imposición de sentencias cortas de prisión, como ocurre frecuentemente con delincuentes casuales y negligentes, es criminológicamente la peor manera de bregar con ellos. Aún así, su adecuación y corrección parecen ser consideradas, por muchos juristas, como dogma irrefutable.⁵⁸

Un asunto que se discute frecuentemente en Alemania es si debe haber prisiones especiales para los violadores casuales de las leyes de tránsito, a fin de evitar que se contaminen con otros delincuentes, ahorrándoles el tener que vivir con rateros y homicidas.⁵⁹ Ese tipo de discusión, sin embargo, obscurece la inevitable interrogación final de si deben o no prevalecer las sentencias cortas a prisión, las cuales, en general, son perjudiciales. Además, es muy posible que en una prisión especial de este tipo los reclusos desarrollen su propia "conciencia de clase" lo que es contrario al objeto de su reclusión. Se hace muy difícil proveer trabajo a prisioneros con sentencias cortas, ya que el tiempo no les da para aprender un oficio, mientras las empre-

⁵⁵ *Sentencing in Magistrates' Courts*, Londres, 1962, pp. 121-122.

⁵⁶ Germain, "Postwar Prison Reform in France," *The Annals*, mayo 1954, p. 144.

⁵⁷ Peters Lang-Hinrichsen, *Grundfragen der Strafrechtsreform*, Paderborn, 1959, p. 30.

⁵⁸ *Grundprobleme der Kriminalpädagogik*, Berlín, 1960, pp. 310-311.

⁵⁹ Eberhard, "Der Strafvollzug für Verkehrssünder," *Zeitschrift für Strafvollzug*, 3, 1957, p. 167 et seq.

sas esperan que se les sirvan productos de calidad uniforme constantemente.

Aún las sentencias a reclusión los fines de semana, acostumbradas en variados grados, en diferentes sitios de Alemania, las cuales permiten cumplir, por parte, las sentencias, los fines de semana, son una mala alternativa. Peters las repudia con razón.⁶⁰ Además, para las prisiones y su personal, la reclusión de un gran número de personas, con sentencias cortas, constituye una carga considerable, mientras que los prisioneros mismos se sienten con frecuencia contentos de poder pasar una noche tranquila en la cárcel.⁶¹

Dos opiniones belgas se contradicen: Bekaert, quien es director del Ministerio Público en Ghent, asegura que una sentencia a prisión es el castigo más efectivo para un delito de tránsito.⁶² Pero la experiencia en administración penal ha llevado a Dupréel a otra conclusión.⁶³

El profesor Frey, quien representa un punto de vista suizo, cree que la experiencia demuestra que la publicidad a una sentencia por homicidio, excepcionalmente severa, tiene muy poco o ningún efecto en el conductor promedio acostumbrado a ignorar los reglamentos de tránsito, ya que su única reacción será argumentar que ello jamás podría ocurrirle a un conductor tan bueno como él.⁶⁴

En Alemania, el castigo de los conductores ebrios ha recibido atención especial; no se ha llegado aún a acuerdo alguno sobre si las sentencias a prisión impuestas en esos casos deben ser suspendidas o no. Los proponentes del castigo más severo no han probado que el cumplimiento de una sentencia corta tiene mejores resultados que la suspensión de la misma. Por eso Kruse, un juez de tránsito en Hamburgo, ha escrito, que a pesar de la práctica de varios años de imponer sentencias relativamente severas, en la región de Hamburgo, en los casos de embriaguez, el número de accidentes causado por embriaguez ha crecido continuamente. Kruss encuentra los jueces en un estado de ánimo "pesimista" ya que han llegado lenta, pero ciertamente, a la conclusión de que el aumento trágico en los casos que guían en estado de embriaguez no puede ser contrarrestado con los poderes para sentenciar que les da la presente ley".⁶⁵

Stosch, otro juez de tránsito, ha investigado la propensión "de

⁶⁰ *Grundprobleme...*, loc. cit., p. 311.

⁶¹ También Handel, "Verkehrssunder im Strafvollzug," *Zeitschrift fur Strafvollzug*, 1, 1956, p. 27.

⁶² *Revue de Droit Penal et de Criminologie*, abril 1962, p. 674.

⁶³ *Revue de Droit Penal et de Criminologie*, mayo 1964, p. 743.

⁶⁴ *Wie Polizei und Justiz noch mehr helfen konnten, Unfälle im Strassenverkehr zu vermindern*, Vorschläge des bayerischen Staatsministers des Innern, Munich, 1962, p. 64.

⁶⁵ *Strafzumessung und Strafaussetzung bei Trunkenheit am Steuer, Kraftfahrt und Verkehrsrecht*, 9, 1964, p. 386.

casos por embriaguez, en la jurisdicción de una pequeña Corte de Distrito" llamada Osterholz-Scharmbeck. En 1963, sólo 3% de las sentencias a prisión impuestas por la corte fueron suspendidas. El número de reincidentes, ese año, alcanzó a 25.7%. Stosch concluye: "Podría observarse que el número de accidentes debido a la embriaguez está en aumento, un fenómeno alarmante, si consideramos que las sentencias y las medidas de precaución y corrección (descalificación para guiar, suspensión o cancelación temporera de la licencia) no son más benignas.⁶⁶

En Bavaria, en 1963, el 66% de las sentencias por manejar en estado de embriaguez, impuestas en el area del Tribunal de Apelaciones de Nurnberg, fueron suspendidas, mientras que en Bamberg, en el mismo año, la cifra fue de sólo 26%. Aún así el número de casos por embriaguez fue parecido en ambas áreas.⁶⁷

El Ministro de Justicia de Baden-Wurttemberg (sur de Alemania) ha hecho la investigación más exhaustiva de los delitos cometidos en estado de embriaguez (con o sin accidente) desde 1959 al 1962, en determinados circuitos en Baden y Wurttemberg, donde halló grandes diferencias en el por ciento de las sentencias suspendidas:

<i>Ofensas por embriaguez (con o sin accidente)</i>	<i>Sentencia suspendida</i>	<i>Sentencia no suspendida</i>	<i>Reincidentes después de la sentencia</i>	<i>Número de estas sentencias suspendidas</i>
<i>BADEN</i>				
1959-1962				
1. Corte Distrito, Freiburg im Br.	461 = 77.6%	133 = 22.4%	46 = 7.7%	29 = 6.3%
2. Corte Distrito, Heidelberg	740 = 72.0%	289 = 28.0%	92 = 8.9%	63 = 8.5%
Corte Regional, Konstanz	660 = 78.1%	186 = 21.9%	62 = 7.3%	39 = 5.9%
<i>WURTEMBERG</i>				
1959-1962				
1. Corte Distrito, Heilbronn	94 = 9.6%	879 = 90.4%	77 = 7.9%	8 = 8.5%
2. Corte Distrito, Stuttgart-Bad Cannstatt	1.3%	673 = 98.7%	54 = 7.9%	1 = 11.1%
3. Corte Regional Circuit Hechingen	31 = 3.8%	792 = 96.2%	66 = 8.0%	2 = 6.5%

⁶⁶ Kraftfahrt und Verkehrrecht, 7, 1963, p. 289 et seq.

⁶⁷ Muehlhaus, "Die Strafzumessung bei den unter Alkoholeinfluss begangenen Verkehrdelikten," Deutsches Autorecht, 6, 1965, p. 141 et seq.

No suspendido

Freiburg im Br.	17 = 12.8%
Heidelberg	29 = 10.0%
Konstanz	23 = 12.4%
Heilbronn	69 = 7.8%
Stuttgart-Bad Cannstatt	53 = 7.9%
Hechinggen	64 = 8.1%

Las cifras ilustran claramente que el cumplimiento de una sentencia corta de prisión no tuvo mejores resultados que la suspensión de la sentencia. El Ministro concluye: "No es posible, a base de estas cifras, llegar a la conclusión de que la práctica de suspender o no las sentencias tiene una repercusión uniforme y típica en el número de delitos de tránsito causados por la embriaguez, o en el porcentaje de reincidencia".

En Austria se hizo una investigación sobre la libertad condicional desde el punto de vista criminológico, encontrándose que en comparación con otros delincuentes, los ofensores de las leyes de tránsito están excepcionalmente bien capacitados para la libertad condicional.⁶⁸

c) *Multas*

La imposición de multas ha aumentado considerablemente en muchos países, pero sabemos muy poco sobre el efecto de ello. El preámbulo del nuevo proyecto de Código Criminal Alemán declara que las multas son el método más efectivo para mantener un bajo nivel de sentencias cortas a prisión y que las mismas protegen más la reputación de los delincuentes que la encarcelación. Se les describe como las de mayor valor práctico de todas las formas de castigo; y de acuerdo con la documentación estadística de años recientes, constituyen como dos terceras partes del total de las sentencias impuestas por crímenes (Verbrechen) y ofensas (Vergehen).

Hasta la fecha no se ha hecho investigación científica sobre la efectividad de las multas, pero se vienen usando más cada día; y la República Federal de Alemania habrá de seguir el ejemplo de Suecia, introduciendo el sistema de "plazos diarios", en la reforma de su legislación criminal (Art. 51 E 1962). En Inglaterra, también viene creciendo el uso de las multas.⁶⁹ En 1962, se impusieron multas

⁶⁸ Hartmann en: Osterreichische Richterzeitung, noviembre 1962, p. 9; véase además Hartmann, "Der bedingte Strafnachlass in kriminologischer Sicht," Osterreichische Richterzeitung, julio-agosto 1960, p. 1 et seq.

⁶⁹ Willet, *loc. cit.*, p. 137.

a casi el 98% de los transgresores por contravenciones no procesables y en el 34% de los que cometieron delitos procesables. La Oficina de Asuntos Internos llegó a la conclusión de que las multas, especialmente las multas altas, parecen figurar entre las penalidades que tienen mayor "éxito", con casi todos los tipos de delincuentes.⁷⁰ Walker también recalca el efecto positivo de las multas, reputadas como las sanciones más efectivas, en cuanto concierne a la reincidencia.⁷¹

En la mayoría de las jurisdicciones de Estados Unidos de América la multa se usa muy poco, especialmente en los casos graves.⁷² En las cortes de primera instancia, se imponen multas en la mayoría de los delitos de tránsito, lo que ha resultado un castigo adecuado, mientras que en el sistema federal, la tendencia ha sido hacia la disminución de las mismas.⁷³

d) *Descalificación para manejar*

La descalificación para manejar es otra penalidad sobre la cual no se ha hecho investigación empírica substancial, pero los criminólogos y otras personas preocupadas con los asuntos criminales están contestes en que su efecto es muy grande, tanto en la persona convicta como entre las que componen su círculo social inmediato, si éstos se enteran de ello. En el proyecto del nuevo Código Criminal Alemán se expresa: "El hecho de que este proyecto conserva la descalificación para manejar como una medida de la justicia criminal, obedece, principalmente, a la experiencia extremadamente favorable obtenida desde que se estableció la medida". He sido un juez de tránsito durante más de 10 años y me he encontrado con que, repetidamente, los acusados objetan mucho más la descalificación para manejar, que la reclusión, y ciertamente prefieren cumplir una sentencia de prisión a quedarse sin su licencia de manejar por algún tiempo. Si alguno cumple una sentencia a prisión, las personas fuera del círculo familiar no tienen por qué enterarse; pero si esta obligado a dejar de manejar, el hecho trasciende, enseguida, a un gran número de personas, particularmente a sus relacionados en el trabajo. La posesión de una licencia de manejar es un asunto de considerable prestigio social.

En Suecia, Klette encontró que "la descalificación para manejar,

⁷⁰ *The Sentence of the Court*, p. 2 y p. 51.

⁷¹ *loc. cit.*, p. 241, 252 y 260.

⁷² *Model Sentencing Act*, National Council on Crime and Delinquency, 1963, p. 28.

⁷³ Véase Rubin, *loc. cit.*, p. 230, 243 y 484, y "The Annals", noviembre 1958, p. 94.

conlleva consecuencias sociales mucho más severas que la prisión, de acuerdo con mis propias investigaciones. El 30% tuvo que cambiar de empleo y otro 30% perdió sus buenas condiciones de trabajo, por haber sido descalificados. De la mitad a dos terceras partes de los ofensores por delitos de tránsito encarcelados en 1961-64, tenían profesiones que requerían el uso de dicha licencia. La pérdida económica promedio, en dos años de descalificación, fue 5000 Sw. kr.; o sea, dos veces y media más que la causada por la encarcelación".

La descalificación temporera para manejar, o sea, apoderarse de la policía de la licencia del conductor, en el momento del accidente o del delito, ha demostrado ser particularmente efectiva.

Las consecuencias para la persona envuelta pueden ser considerables, ya que se pueden afectar sus condiciones de trabajo. En último análisis, es preferible apoderarse inmediatamente de la licencia para manejar, por un período corto, que suspenderla luego el tribunal, por más tiempo. Bekaert favorece la inmovilización temporera, absoluta e inmediata de los vehículos:⁷⁴ la paralización del vehículo durante el período que estipule la corte. Esto puede hacerse quitándole las tabllas en el acto, o mejor aún, asumiendo la policía la custodia pública del vehículo. Sin embargo, en poblaciones grandes, esto puede resultar imposible por falta de espacio. La inmovilización del vehículo puede, en muchos casos, aumentar el efecto de la descalificación para manejar. Evita que la persona convicta sea llevada y traída por algún otro miembro de la familia o por un chauffeur. Pero también afecta a la familia, la cual, de otro modo, podría usar el vehículo. Por otro lado, sería muy difícil evitar las consecuencias perjudiciales a la familia, si el propósito es imponer un castigo que surta un efecto drástico en el ofensor.

Un comentarista americano sugiere: "La experimentación con los efectos de las suspensiones, por períodos cortos, en los accidentes y en las violaciones de tránsito, tampoco es conclusiva. Tiende a indicar que dichas suspensiones son beneficiosas, pero no al extremo en que le gustaría a la mayoría de los proponentes de la fórmula "póngase duro"⁷⁵

La mayoría de los jueces de cortes juveniles y un número de jefes de policía, en Minnesota, creen que suspender la licencia a un joven conductor tiene más éxito que la multa, porque las multas las pagan usualmente los padres. "Pero la licencia es el bien más preciado de un joven conductor."⁷⁶

El Consejo Nacional Sobre el Crimen y la Delincuencia ha ase-

⁷⁴ *loc. cit.*, p. 676.

⁷⁵ *The Annals*, noviembre 1958, p. 59.

⁷⁶ *Safer Driving by Juveniles in Minnesota*, p. 90.

gurado que el temor de perder la licencia es un mejor motivo de intimidación para el muchacho de 16 o 17 años, ansioso de probar su habilidad como conductor a 80 o 90 millas por hora, que una multa de \$25 o \$50 para el adulto".

También puede apreciarse el valor que tiene la licencia de manejar, por los esfuerzos realizados en varios países para sobornar a jueces y empleados civiles, a fin de recibirla de vuelta antes de transcurrido el tiempo de la suspensión. En marzo de 1966, el juez de un Tribunal Superior, en Connecticut, ordenó al Gran Jurado hacer una investigación sobre la devolución ilegal de licencias suspendidas, mediante paga.

Willet ha descubierto lo mismo que yo, esto es, que la descalificación es con frecuencia la única razón para apelar la sentencia del tribunal inferior, ya que afecta al ofensor muy profundamente.⁷⁷ Un informe Irlandés expresa: "Creemos que la descalificación para retener la licencia de conductor constituye una causa efectiva de intimidación y que generalmente se le teme más que a la multa. "En la práctica, el conductor que ha sido descalificado con frecuencia, continúa manejando sin licencia, porque, como hemos dicho, son pocas las razones que tiene para temer a la policía.

e) *Medidas diversas*

En países con sistemas penales elásticos se han probado diversas medidas, pero se sabe poco de su efectividad. En Santa Mónica, California, un juez de tránsito sentenció a un ofensor a ver películas de accidentes de tránsito horribles. En otro caso, cinco conductores que se habían excedido en el límite de velocidad fueron vestidos de presos y obligados a limpiar los escombros de un accidente. Otros ofensores tuvieron que caminar 65 kilómetros, hasta los límites de la ciudad, para buscar sus automóviles, los cuales les habían sido confiscados. En Fort Wayne, Indiana, tres ofensores fueron sentenciados a exhibir cartelones en la parte trasera de sus automóviles, indicando las ofensas que habían cometido, en letras que podían leerse a la distancia. Un juez en Nevada sentenció a una mujer que había lanzado una botella de Coca Cola fuera del automóvil, mientras guiaba, a pasar cuatro días en el lugar de los hechos recogiendo desperdicios de papel y botellas tiradas a orillas de la carretera. En Nueva Jersey, cuando a una persona le es suspendida la licencia de guiar, al cabo de la suspensión recibe, no la licencia normal, sino una licencia roja, con los detalles de todas las penalidades de tránsito que ha recibido.

⁷⁷ Willett, *loc. cit.*, p. 206.

Si el tenedor de esa licencia ocasiona otro accidente, enseguida se le descalifica para manejar otra vez. Se cree que los tenedores de ese tipo de licencias, manejarán más cuidadosamente.⁷⁸ Bekaert ha propuesto que se dé publicidad a las sentencias de las cortes de tránsito. No está claro si divulgando o no los nombres de los ofensores, como se viene haciendo en Bélgica en los casos de violaciones de las leyes sobre alimentos.⁷⁹ Actividades no judiciales "para mejorar la calidad de los conductores" han sido organizadas, especialmente en los Estados Unidos, pero puede decirse muy poco todavía sobre sus méritos.⁸⁰ Un informe de California llega a la conclusión de que las reuniones de conductores, con ese objeto, han tenido muy poco éxito:

"1. No hay indicio de que pueda atribuirse al programa DIM reducción alguna en los accidentes de tránsito;

2. El programa DIM es un método efectivo para reducir las convicciones de tránsito entre las personas que son elegibles para el mismo;

3. En lo relativo tanto a los accidentes como a las convicciones, no hay evidencia de que el programa DIM sea más efectivo para un sexo que para el otro, ni para una edad que para otras edades;

4. Entre las personas participantes no existe evidencia de que la asistencia a las reuniones de DIM resulta en una reducción de los accidentes o de las convicciones futuras".⁸¹

En California se iniciaron cursos especiales de manejar para jóvenes y adolescentes, comparándose los accidentes y convicciones de los participantes con los de otros grupos que no habían participado. El resultado fue que los grupos adiestrados cometieron menos violaciones de tránsito, pero no hubo diferencias significativas entre los grupos adiestrados y los no adiestrados en cuanto a accidentes. Aunque es muy posible que algunos programas, en determinados distritos escolares, sean efectivos, este hallazgo levanta serias dudas sobre la efectividad general del adiestramiento, en escala estadual, para reducir los accidentes.⁸² Se ha tenido mucho éxito hasta ahora, en la esfera de la ley sobre delincuencia juvenil, a través de métodos no convencionales y de la iniciativa personal. Esto lo ha hecho especialmente la policía, la cual ha jugado, en los Estados Unidos, un papel importante en la labor preventiva y de tratamiento de la misma.⁸³

⁷⁸ Kraftfahrt und Verkehrsrecht, 7, 1965, p. 304 et seq.

⁷⁹ Bekaert, *loc. cit.*, p. 676.

⁸⁰ The Annals, noviembre 1958, p. 58.

⁸¹ *A Re-Evaluation of Group Driver Improvement Meetings*, State of California, Dept. of Motor Vehicles, Informe 17, 1965, p. 1 and 2.

⁸² *The Teen-aged Driver*, State of California, Dept. of Motor Vehicles, Informe 21, 1965, p. 23; para otro punto de vista, véase: The Annals, noviembre 1958, p. 98.

⁸³ Sobre este particular, véase: Middendorff, *Jugendkriminalologie*, Ratingen, 1956, p. 261 et seq.

En Inglaterra se han desarrollado proyectos de enlace policíaco-juvenil, iniciados en Liverpool, que han demostrado tener éxito en el trabajo con niños y jóvenes delincuentes y han contribuido también a cambiar la imagen pública sobre la policía.⁸⁴

f) *Combinaciones*

En la ley criminal relacionada con el tránsito hay muchas más oportunidades que en la ley criminal general, para combinar sentencias y otras medidas; como por ejemplo, en el caso de un adulto, una sentencia suspendida puede ser combinada con una multa, o con algunas otras medidas de probación y con la descalificación para manejar. No se sabe nada, al presente, sobre los posibles efectos específicos de una combinación de sanciones.

La sanción combinada se presta para que la corte procure un efecto u otro, como lo requiera el caso, pero la pena, en casos comparables, nunca debe pesar más sobre un ofensor que sobre otro. Así, por ejemplo, el efecto de una sentencia a prisión puede ser diferente en el campo y en el anonimato de una ciudad grande. En la ciudad ni siquiera hay manera de comprobar si una persona que ha sido descalificada para manejar ha vuelto a manejar o no. En tales casos, el mérito de una sentencia a prisión es mayor, por razón de la prevención especial. Además, la transportación pública en una ciudad grande, generalmente está tan bien organizada que la descalificación para guiar no causa al ofensor los mismos inconvenientes que en el campo, donde éste ni siquiera podría usar su tractor para cultivar la tierra. Las cortes, por lo tanto, deben tomar precauciones en cada caso individual, para obtener el mejor resultado posible, lo que implica evitar las violaciones, mediante una combinación adecuada de penalidades y de otras medidas.

III. *Adelantos deseables*

Los adelantos deseables en la administración de la justicia incluyen:

1. La aprobación de mejores leyes;
2. El mejoramiento de los procedimientos penales;
3. El mejoramiento de los métodos para imponer sentencias;
4. La obtención de mejores resultados en la investigación criminológica.

⁸⁴ Mack, "Police Juvenile Liaison Schemes." *The British Journal of Criminology*, abril 1963, p. 361 et seq.; Walker, *loc. cit.*, p. 179.

1) *El procedimiento criminal*

El procedimiento penal ideal provee para la celeridad y claridad del encausamiento y para la uniformidad de la pena. Mientras antes se imponga el castigo, después de la comisión de un delito, la pena será más justa y más útil. Mientras más corto sea el intervalo entre la comisión del delito y la imposición del castigo, más fuerte y duradera será la asociación entre los dos principios de considerar, el primero como la causa, y el segundo como el efecto necesario e inevitable. (Beccaria). El Gobierno Irlandés llega a la siguiente conclusión, en un reciente informe:⁸⁵ "La certeza de la convicción es la intimidación ideal. No siempre puede lograrse, pero a mayor probabilidad de una convicción, mayor es el efecto intimidatorio. Si no hay la probabilidad de una convicción, la severidad de la pena solamente tendrá, de hecho, muy poco efecto."

Entre las recomendaciones posibles, una de las más importantes es el fortalecimiento de la policía. Su eficiencia podría incrementarse considerablemente aumentando su número, mejorando su educación y su preparación para el servicio, sus métodos de trabajo y el uso que haga de éstos. El hecho mismo de la presencia constante del mayor número posible de policías en motocicletas, constituye una medida educativa de primer orden que tiene unos efectos directos en la prevención general. Es por lo tanto esencial que la disponibilidad activa de la policía de tránsito vaya siempre en aumento y guarde proporción con el aumento del tránsito, tanto en número como en la sistematización de sus labores, particularmente en la rendición de informes.⁸⁶ Las patrullas en ropas de paisano también son valiosas.⁸⁷

La policía debe estar al tanto, principalmente, de aquellos tipos de delitos que causan accidentes en las calles y durante las horas de mayores riesgos. Como hay muy pocos policías, la ejecución efectiva es la ejecución selectiva. Es también necesario hacer mayor uso de instrumentos técnicos, como cámaras automáticas en las intersecciones de las carreteras, el radar y otros instrumentos de medición. El policía bien educado y adiestrado debe tener poderes para recaudar pequeñas multas de los ofensores de tránsito en las carreteras; en muchos casos esto es más efectivo que una multa mayor impuesta por un juez, uno o dos meses después. En la República Federal de Alemania los policías están autorizados a formular amonestaciones, sujetas al

⁸⁵ *Driving While under the Influence of Drink or a Drug*, Dublín, 1963, p. 60.

⁸⁶ Frey en: *Wie Polizei und Justiz noch mehr helfen Konnten, Unfälle im Strassenverkehr zu vermindern*, München, 1962, p. 65 y p. 71.

⁸⁷ Para argumentos a favor y en contra, véase: Willett, *loc. cit.*, p. 108.

pago de hasta DM 5. Se realizan esfuerzos para que la suma pueda ser aumentada a DM 20.

La policía, además, debería ser autorizada a marcar las licencias de los conductores, una vez hayan cometido alguna ofensa específica, como correr a velocidad excesiva dentro de los límites urbanos, y a retener las licencias por un determinado período, digamos como por cuatro semanas, cuando se haya cometido una tercera ofensa de esta índole.

Probablemente también sería una buena práctica que la policía detuviese por unas cuantas horas en el propio lugar de los hechos a los conductores que fueran sorprendidos manejando a velocidad excesiva o pasándole a otros peligrosamente con sus automóviles. Si como resultado de esto el conductor pasase por el inconveniente de perder algunas de sus citas, ello haría una impresión mucho mayor en él que el pago de una multa en una fecha posterior.

La policía podría y debería hacer mucha más labor preventiva, como lo ha hecho con éxito en varios países combatiendo la delincuencia juvenil.⁸⁸

En los procedimientos criminales se hace un esfuerzo para balancear los intereses del individuo y los requisitos de la comunidad. La comunidad debe asegurarse de que los controles sociales son efectivos, mientras que el acusado tiene el derecho a la protección de su libertad individual tanto como sea posible. Como con frecuencia estos dos intereses no pueden ser reconciliados en los procesos criminales y no es posible una solución ideal, uno de ellos debe ceder, a veces. En cuanto a la ley de tránsito, esto implica que los procedimientos deben estar divididos, prevaleciendo los intereses de la comunidad en los casos menos serios, y los del individuo en los más serios, ya que los derechos de éste han de estar bien protegidos contra la interferencia más severa. La noción de "gravedad" puede referirse al hecho o al autor, y en los casos de tránsito, especialmente, a la peligrosidad del delito y del delincuente. La Ley Americana de la Sentencia Modelo ha definido cuidadosamente el criterio de la peligrosidad, en su sección 5. Es necesario, también, desarrollar una definición especial de la peligrosidad en los casos de tránsito. Por ejemplo, es "peligroso" manejar un automóvil en estado de embriaguez o bajo la influencia del alcohol y puede serlo el incumplimiento de las normas sobre la velocidad de los vehículos y el derecho de paso.

Las propuestas para la reforma de los procedimientos criminales en los casos de tránsito a que dan base estos principios pueden ser

⁸⁸ Véase: *The Role and Future of the Police in the Field of Crime Prevention*. Interpol ed., Paris, 1965.

descritas brevemente; ellas han sido discutidas en la literatura sobre la materia durante varios años.⁸⁹

En los casos menores, el objetivo principal es alcanzar el efecto deseado, a través de la claridad, la celeridad, y la uniformidad del proceso. Sería deseable tratar de adaptar los procedimientos al "proceso simplificado" que dispone el Código Juvenil Alemán, o el sistema de cédulas americano. Al mismo tiempo, los procedimientos deben ser despojados de su carácter criminal y tan objetivos como sea posible, a fin de que el juez pueda pasar por alto los aspectos subjetivos de la ofensa, tanto como se pueda. Ello implica que debe haber causa estrictamente criminal para que puedan simplificarse la investigación y el encausamiento por violaciones de los estatutos destinados a controlar la conducta colectiva, aplicándose preferiblemente el método de grupo al enfoque individual, pero no al extremo de "cómo aumentar las fatalidades de tránsito".⁹⁰

Estos procedimientos sencillos, en los casos de tránsito, serían ventilados ante una corte, o mejor aún, ante una autoridad administrativa, sistema que ha demostrado su eficacia en Austria. Podría prescindirse por completo de la cooperación del Ministerio Fiscal; ciertamente en Estados Unidos e Inglaterra, por ejemplo, su puesto lo ha tomado, en gran medida, la policía. Aún la defensa sería innecesaria; podría perjudicar u obstaculizar una rápida y efectiva justicia. Esto es aplicable especialmente en países como Alemania, donde el conductor puede asegurarse, como suele decirse, "contra" la justicia. El seguro le garantiza la defensa, aún en casos en que es inútil la asistencia legal. La posibilidad de apelación tendría que ser también limitada en esos casos. La situación en los Estados Unidos es tal que raras veces se radica una apelación del veredicto de un juez de tránsito.

Para poder bregar razonablemente, en casos especiales debería ser posible su traslado o disponerse que sean vistos bajo el proceso regular, como se provee para los casos más graves (jurisdicción concurrente).

En los casos graves, el proceso criminal normal debe conservarse con todas las garantías para el acusado, pero debe estar rigurosamente separado de los procedimientos civiles. En la República Federal de Alemania la intervención de la parte perjudicada en el procedimiento criminal, por vía de alguna acción subsidiaria, ha demostrado ser un obstáculo a la rápida terminación de los procedimientos, y por consiguiente, sólo debe permitirse en los casos más

⁸⁹ The Annals, noviembre 1958, p. 42 et seq.; Middendorff, "Die Verkehrsdelikte in Kriminologie, Strafrecht und Strafverfahren," in: *Strafrechtspflege und Strafrechtsreform*, Bundeskriminalamt ed., Wiesbaden, 1961, p. 119 et seq.

⁹⁰ Mueller, "How to Increase Traffic Fatalities: A Useful Guide for Modern Legislators and Traffic Courts," *Columbia Law Review*, vol. 60, 1960, p. 944-945.

graves, vg., el homicidio por negligencia. Por otra parte, en los casos más graves es que se necesita investigar sobre la personalidad del acusado, en cuanto a su tipología criminal.

Ambos tipos de procedimiento deben extenderse a los límites políticos en su aplicación y para la sentencia. Los Estados Miembros del Consejo Europeo han suscrito el Convenio Europeo sobre la imposición de castigos por delitos de tránsito. El artículo 1 lee: "Cuando una persona residente en el territorio de una de las partes contratantes ha cometido un delito de tránsito en el territorio de otra de las partes contratantes, el Estado donde se haya cometido la violación podrá, o si lo requiere la ley local, deberá solicitar del Estado de residencia, si no lo hubiera hecho y si lo hubiera hecho y estimara imposible llevar a cabo el proceso hasta el final, o ejecutar la pena plenamente, que asuma jurisdicción en el asunto."

En la ciudad de Nueva York no es ni siquiera posible ejecutar las citaciones que por violación de las leyes de tránsito se entregan a los visitantes de Nueva Jersey; o cobrar las multas de ellos.

No debe haber excepciones en la aplicación de las leyes de tránsito ni aún para los miembros de la legislatura o de los cuerpos diplomáticos. Todas las personas que usan las carreteras tienen los mismos derechos y deberes. "No debe haber lugar alguno en la extensión total del estado, donde sus leyes no sean aplicables. El poder de la ley debe seguir a todo ciudadano, como la sombra al cuerpo". (Beccaria).

2) *Investigaciones futuras*

La investigación criminológica puede contribuir a llenar muchas lagunas en nuestros conocimientos del presente. Una de las mayores responsabilidades de la investigación es ayudar a conseguir mayor uniformidad en la sentencia impuesta. La manera de hacerlo es proveyendo a los jueces de un manual en que aparezcan para cada caso individual los factores que la experiencia criminológica ha demostrado tienen significación en la imposición de la sentencia. Antes de la Primera Guerra Mundial, los jueces en Escocia eran provistos con una lista de las sentencias impuestas por otros jueces en casos similares.⁹¹ En siglos pasados el castigo se ajustaba más al delito. Una de las más importantes tareas del futuro podría ser, tal vez, volver a alcanzar ese objetivo.

En cuanto a esto, se necesitan nuevas investigaciones sobre los

⁹¹ Keedy, "Criminal Procedure in Scotland," *The Journal of Criminal Law and Criminology*, 3, 1913, p. 844.

propósitos de la justicia, especialmente el valor de la intimidación colectiva y la predicción de la fluctuación nacional del crimen.

Los resultados de un estudio danés, "Predicción del crimen", fueron: "Aunque los resultados de los esfuerzos para hacer precisas las 'pretendidas predicciones' fracasaron totalmente, se aprendieron algunas lecciones en el proceso, que pudieran ser útiles en trabajos futuros.

"Antes que nada, resultaron claras una serie de condiciones previas a la formulación de previsiones. La más importante y evidente fue la necesidad de estadísticas confiables, detalladas y consistentes, sobre el crimen y los factores sociales. La necesidad de derivar predicciones básicas, precisas, es esencial al pronosticador social en toda situación de vida real y verdadera.

"Segundo, se hizo evidente que se necesita más trabajo de investigación criminológica de fondo, tanto en la búsqueda de posibles relaciones entre factores simples, como para detectar las relaciones entre los factores criminógenos, incluyendo métodos para pesar y combinar dichos factores en más complejos índices.

"Hasta que la primera serie de condiciones previas se haya logrado, la mejor inversión del tiempo de los criminólogos probablemente sea en el mayor desarrollo de una teoría del crimen como fenómeno de masas en la sociedad moderna. Este proceso debe ser acompañado con el estudio de datos para períodos de tiempo, como los que se han conseguido, con frecuencia a un alto costo, en los estudios pilotos escandinavos".⁹²

El desarrollo de una criminología comparada del tránsito y la coordinación internacional de la investigación científica son muy importantes. El Consejo Europeo ha comenzado la publicación de un boletín sobre la investigación criminológica en Europa. Es esencial el intercambio de experiencias con los criminólogos americanos.

Existen, desde luego, serias dificultades y están divididas las opiniones en ambos lados del Atlántico, sobre qué métodos pueden y deben aplicarse en la investigación criminológica. En un comentario sencillo, yo diría que Europa necesita investigación empírica más cuidadosamente planeada, mientras que América sufre, como lo pronosticó Max Weber, de "especialistas sin espíritu y sin visión". Esta situación es el resultado del hecho de que como 30 años atrás Michael y Adler establecieron "normas himaláyicas de investigación científica".⁹³ Para llegar a esas normas, la investigación empírico-sociológica moderna puede autocondenarse a muerte. Hasta cierto punto,

⁹² Forward Europe, abril-mayo, 1967, p. 23.

⁹³ Mueller, *American Criminal Law: The History of Its Scholarship*, informe, sin publicar, Walter E. Meyer, Research Institute of Law, 1963, p. 285.

pueden alcanzarse mejores resultados en el empleo de los métodos sociológicos para la compilación y evaluación de datos; pero de ahí en adelante, el costo y los resultados de la investigación no serán proporcionados. La investigación sociológica, con frecuencia, implica el gasto de mucho dinero, envolviendo a muchas personas, durante mucho tiempo; discutiendo métodos de procedimiento que cubren muchas páginas de lenguaje altamente artificial, y no produciendo nada al final, o produciendo trivialidades y datos conocidos por los criminólogos desde hace mucho tiempo. Parafraseando a Bentham, la sociología representada por ciertos eruditos modernos puede ser definida como el arte de permanecer metodológicamente ignorante de lo que todo el mundo sabe. La moderna criminología necesita más ideas y menos contar de narices. Desde Beccaria hasta Hans V. Hentig surgieron resultados más estimulantes, en criminología, de los pensadores independientes, que de ocupadísimos grupos que alimentaron computadores y celebraron infinidad de reuniones.⁹⁴

Por último, los criminólogos deben buscar medidas preventivas, en cooperación con todas las agencias interesadas en la seguridad del tránsito, no solamente en las carreteras, sino también en el espacio. En los Estados Unidos hay ya registrados 90,000 aeroplanos particulares. En Alemania, cerca de 2,000.⁹⁵ Una política prudente de prevención puede evitar mayores problemas, antes de que el tránsito crezca demasiado.

⁹⁴ Ver Tunley, *Kids, Crime and Chaos*, New York, 1964, p. 268 et seq.; y Mueller, *loc. cit.*, p. 282.

⁹⁵ "Die Welt", March 5, 1966.