

VICTIMOLOGÍA VIAL: LA PREVENCIÓN VICTIMAL EN LOS SINIESTROS DE TRÁFICO

ROAD VICTIMOLOGY: THE VICTIMAL PREVENTION ON TRAFFIC ACCIDENTS

JUAN ANTONIO CARRERAS ESPALLARDO

PALABRAS CLAVE / KEYWORDS

Victimología vial | Accidentes de tráfico |
Prevención victimal

*Road Victimology | Traffic Accidents | Victimal
Prevention*

RESUMEN / ABSTRACT

La victimología vial es una disciplina que estudia, dentro de la criminología vial, los factores que rodean los siniestros viales. La clasificación tipológica de las víctimas, el estudio del delincuente del tráfico y de los factores que inciden en las medidas de acción preventiva de tipo mecánico, legislativo, de infraestructuras e informativo, podrán repercutir en la reducción de los siniestros viales.

The Road Victimology is a discipline that studies, into Road Criminology, the factors around road accidents. The typological classification of the victims, the study of traffic offenders and the factors that influence preventive measures of mechanical action, legislative, and informational infrastructure may impact on reducing road accidents.

AUTORÍA DEL ARTÍCULO

Juan Antonio Carreras Espallardo
Asociación de Criminólogos de Murcia
(ACM-FACE)
carris@carris.es | www.carris.es

“La victimología vial es una disciplina que, dentro de la criminología vial, estudia los factores que rodean los accidentes de tráfico.”

La criminología, como ciencia empírica (de la práctica) y multidisciplinar, que tiene por objeto el estudio del crimen, del autor, de la víctima y del control social del comportamiento desviado del individuo, nace con la finalidad de conocer, dar información real de esos objetos de estudio, intenta averiguar cuál es el origen, la etiología, el desarrollo y las variables que intervienen en el fenómeno criminal. Aporta conocimientos, si son verificados, sistemáticos y ciertos, porque en el método de estudio predomina más lo práctico que lo normativo. En el estudio de la siniestralidad vial, la criminología, basada en una nueva disciplina de criminología vial, trata de ofrecer soluciones prácticas, en base a experimentos reales y a la observación, desarrolladas en la carretera, tanto urbana como interurbana, para tratar de reducir el número de accidentes y por ende, de víctimas.

Por lo tanto, son funciones de la criminología explicar el crimen, prevenir la delincuencia e intervenir en la persona del delincuente. Pero actualmente –sin dejar al margen al victimario– las medidas se enfocan a paliar la situación de la víctima y ofrecer información al conductor para evitar que pueda convertirse en víctima, o lo que mejor puede controlar, que es victimizar a otros.

La victimología vial es una disciplina que estudia, dentro de la criminología vial, **los factores que rodean los siniestros viales**. La clasificación tipológica de las víctimas, el estudio del delincuente del tráfico y de los factores que inciden en las medidas de acción preventiva de tipo mecánico, legislativo, de infraestructuras e informativo, podrán repercutir en la reducción de los siniestros viales.

Uno de los objetos de estudio de la criminología es la víctima, la gran olvidada históricamente, y a la que no se le ha prestado atención hasta el año 1973, en el Simposium de Jerusalén, donde **Benjamín Mendelsohn** estableció sus postulados. No olvidemos el papel del criminólogo alemán **Hans Von Hentig** en la defensa de las víctimas. Estos dos autores son considerados los padres del estudio de la victimología.

El estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinar, desde diversos campos de estudio. Así, no solamente se estudian los siniestros viales en los que interviene un victimario por delito, sino también aquellos accidentes de tráfico que dejan víctimas sin mediar delito penal. Hay un interés concreto en el papel que desarrolla la víctima en el *iter criminis* ya que su intervención puede modificar el comportamiento del victimario o simplemente del suceso criminal. Desde hace algunos años, en España, se ha adoptado una política criminal –referida a la seguridad vial– de endurecimiento de penas y represión del comportamiento de los conductores infractores; sin embargo, desciende el número de accidentes de tráfico, con su consiguiente reducción de víctimas mortales, pero los juicios por delitos contra la seguridad vial abarcan la mitad de las causas judiciales. Las frecuentes campañas de diversas entidades –como Stop Accidentes, DIA, PAT-APAT, AESLEME, la Plataforma Ponle Freno o la propia Dirección General de Tráfico (DGT)– y la modificación de las leyes viales tienen sus efectos positivos en la reducción de los siniestros viales. Las estadísticas están ahí, cada año se reducen los fallecidos en las carreteras españolas.

La victimología vial actual se acerca a la esfera de la persona no culpable en el desenlace traumático que deja un siniestro vial. En los últimos años la estrategia en materia de normativa viaria ha ido criminalizando las conductas de los conductores, como peligro potencial de la circulación. Desde los colectivos victimales **se defiende que debemos basarnos en un concepto real denominado “siniestros”, dejando el obsoleto concepto de “accidente”,** por no ser exacto, ya que si realmente fuese un accidente no habría culpa de las partes, que sí existe en los siniestros, generalmente por fallo en el factor humano. Es la nueva violencia vial, donde hay personas que provocan el accidente de tráfico y otras –las víctimas– que se ven envueltas en él sin buscarlo, por el simple hecho de circular libremente. El infractor se convierte así en un enemigo para la sociedad, en un violento, casi definido como “terrorista

viario”. El conductor es percibido como una “fuente de peligro” y la conducción como una conducta peligrosa y arriesgada. Lo que históricamente se ha considerado como una utilidad –la conducción– hoy pasa a ser una conducta delictiva si no se ponen los medios necesarios; y el vehículo, como el arma del delito, es una herramienta de hierro, poderosa y capaz de producir daños irreversibles. Y recordando su comiso en los delitos contra la seguridad vial, como ocurre con otras armas (cuchillos, pistolas, etc.) en el resto de delitos del Código Penal.

Los riesgos del tráfico rodado no son nuevos, siempre han estado ahí, pero asistimos actualmente a una nueva atención a las víctimas de los accidentes. **El foco se sitúa en el conductor como un peligro y en la víctima como la protagonista inocente.** Pero no olvidemos que ambos roles están presentes en la

“El estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinar, desde diversos campos de estudio.”



misma persona. Solo una acción desafortunada puede convertir a esa persona en victimario o víctima.

Los medios de comunicación contribuyen a ofrecer la realidad, sobre el número de accidentes, de heridos y de fallecidos. La colaboración ciudadana hace posible conocer el mal estado de las infraestructuras viarias, la defectuosa señalización, la persistencia de “puntos negros”, etc. Pero recordemos que el más importante, y sobre en el que más debemos incidir es en el “factor humano”, el verdadero causante de todos los accidentes.

EL DELINCUENTE DEL TRÁFICO

La clasificación tipológica de Seeling habla de infractores de las normas de circulación, dentro de los denominados “delincuentes por falta de disciplina social”. A ellos se refiere cuando dice *que son individuos que no presentan ninguna tendencia criminal, pero que sin embargo no son capaces de mantenerse dentro de los límites establecidos por las leyes. No presentan ninguna característica física, psicológica o de carácter típica que los diferencie del resto de las personas normales; no obstante, esta clasificación tiene demasiados destructores, hoy en día, para seguir vigente.*

El estudio del delincuente o victimario relacionado con delitos contra la seguridad vial es digno de un estudio más amplio y que desde el punto de vista criminológico es interesante porque son muchos los factores sociales, relacionados con el entorno –algunos con la cultura o el estatus social– que llevan a una persona a menospreciar las normas sociales y pasar el límite legal a la hora de conducir. En dicho estudio hay que



incluir una serie de medidas sociales para incidir en la persona del victimario y evitar que cometa delitos viales. En delitos relacionados con el tráfico no se sigue un patrón común, como ocurre con el resto de delitos. El victimario en estos casos lo suele ser por azar, no común, y posiblemente una vez en su vida, salvo casos de reincidencia, fortalecidos por la falta de efectividad del sistema penal. El arma empleada es el vehículo, un instrumento legal, al alcance de todos, a diferencia de los instrumentos de otros delitos (armas de fuego por ejemplo). ¿Qué cara tiene un delincuente vial? Al ser un delincuente al azar no suele guardar un perfil concreto, como decimos, **cualquier persona puede victimizar vialmente a otra.**

En el ámbito judicial, en delitos relacionados con la seguridad vial, desde un punto de vista criminológico, toda persona que participe en el tráfico rodado es un criminal en potencia, y durante su



“Desde los colectivos victimales se defiende que debemos basarnos en un concepto real denominado “siniestro”, dejando de lado el obsoleto de ‘accidente.’”

participación se halla casi continuamente en una situación potencialmente delictiva. Continuamente nos exponemos a convertirnos en víctimas y victimarios por el mero hecho de utilizar las vías públicas, algo tan necesario en estos tiempos. El hecho de convertirse en un delincuente para un ciudadano medio, sin intención de delinquir, y con un comportamiento general irreprochable, se convierte en un hecho puntual, pero real, y esa persona, convertida en victimario, se encuentra con antecedentes penales. Por eso, tradicionalmente, se ha llamado a los delitos contra la seguridad vial (antiguos delitos contra la seguridad del tráfico) como delitos *light*, con un trato menos victimizante en la persona del infractor que el resto de delitos.

CLASIFICACIÓN DE LAS VÍCTIMAS

Son diversas las clasificaciones o tipologías formuladas acerca de las víctimas.

Son muchos los autores que han formulado sus planteamientos, algunos de ellos están relacionados en cuanto a definiciones. **Mendelsohn** se basa en el grado de culpabilidad que tiene la víctima en relación con el infractor: a mayor culpabilidad de la víctima, menor culpabilidad del victimario (y a la inversa).

En victimología vial interesa conocer la víctima completamente inocente o “ideal”; por ejemplo, los niños que viajan en el vehículo y que no participan de forma activa. También la víctima tan culpable como el infractor o víctima voluntaria, en aquellos casos relacionados con las carreras ilegales o el desafío tipo duelo donde dos vehículos circulan en sentido contrario hasta que uno de ellos se aparte. También tenemos la víctima más culpable que el infractor, que es aquella víctima provocadora (con su conducta incita a cometer la infracción mediante insultos,



por ejemplo una discusión entre dos conductores o una mala maniobra de uno tomada a mal por el otro, que desemboca en una disputa arriesgada en la carretera) y la víctima por imprudencia (aquella que provoca un accidente por su falta de control, de diligencia); y, por último, la víctima simuladora (como la que acusa falsamente a otro de haberle provocado un accidente), y la víctima imaginaria, con problemas mentales (delirios de persecución, paranoias,...) que cree haber sufrido un accidente o haberlo sufrido a consecuencia de una imaginada persecución.

Von Hentig establece cinco categorías de clases generales y luego seis tipos psicológicos, pero destacamos aquellas relacionadas con los impulsos y la eliminación de inhibiciones de la víctima (víctima con ánimo de lucro que por codicia es fácilmente victimizable, por estafadores por ejemplo). Nos referimos a aquellas que con ánimo de

lucro aceptan participar en un accidente con la promesa de recibir una indemnización. En cuanto a la propensión a ser víctima o víctima propensa, nos interesa la víctima falsa, que se autovictimiza para obtener un beneficio (por ejemplo: busca un accidente para cobrar un seguro).

Son muchos los autores –Jiménez de Asúa, Seelig, Fattah, Wolfgang, Aniyar, Neuman, Gerardo Landrove Díaz, etc. Éste último clasifica las víctimas recopilando los postulados de estos autores y con muy buena aceptación; pero en victimología vial nos interesan las tipologías victimales que estén relacionadas con los accidentes de tráfico.

Generalmente van a ser víctimas fungibles, pero cuando sean infungibles (insustituibles) tendremos grandes posibilidades de prevenir el delito; por lo tanto, tenemos que incidir de forma genérica

con medidas de prevención dirigidas a toda la sociedad. Si cabe, hay determinadas víctimas (por ejemplo, las personas mayores y los niños) que son propensas a convertirse en víctimas de atropellos, por ello debemos incidir también en educación vial destinada a esos colectivos.

CLASES DE VICTIMIZACIÓN

- Según la naturaleza de la infracción podemos hablar de victimización antisocial (no constitutiva de delito) y victimización criminal (constitutiva de delito).
- Según las personas, tenemos la primaria, secundaria y terciaria.
- Según la extensión del hecho hablamos de directa [proyectada sobre la víctima en sí (atropello)] e indirecta, que es consecuencia de la directa y recae sobre personas que tienen una relación estrecha con el agredido (las consecuencias que tiene para la familia ese atropello).
- Tengamos en cuenta los factores victimógenos, que predisponen a una persona o grupo a ser víctimas y su importancia para determinar lo que llamamos "víctimas vulnerables". Estos factores son endógenos o exógenos (edad, sexo, domicilio, etc.).

TIPOLOGÍAS PARA VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

La diferencia entre víctima falsa o real viene puesta de manifiesto por la propia consideración de víctima; es decir, la víctima real es un sujeto que ha sido victimizado, mientras que la víctima falsa es la que creemos en principio que ha sido victimizada, pero que *a posteriori* se demuestra su falsa victimización.

VÍCTIMA FALSA

Hay autores que niegan su consideración por cuanto no se trata de víctima en sentido estricto; sin embargo, a efectos operativos nos interesan porque también su falsa consideración de víctima puede llevar consigo alguna responsabilidad *a posteriori*:

- **Víctima imaginaria:** comprendería aquella persona que debido a determinados factores bio-psicosociales va a creerse víctima de un delito. Suelen ser personas que sufren enfermedades, paranoicos, individuos con personalidad histriónica, aquellos que mienten hasta creerse sus propias ideas, algunas psicosis, delirium, esquizofrenia, etc. También son habituales los menores de edad y los ancianos.
- **Víctima simulada:** aquellos individuos que, mediando algún tipo de interés propio o ajeno, actúan como si verdaderamente fueran víctimas, sabiendo interiormente que no lo son; por ejemplo, una simulación de accidente para cobrar el seguro. Puede tener responsabilidad penal. La víctima imaginaria cree realmente que es víctima, y la simulada sabe que no lo es, pero actúa como si lo fuera.

VÍCTIMA REAL.

Comprende el caso más habitual de víctima, incluye aquellas hipótesis en las que hay una víctima real, que ha sufrido las consecuencias lesivas por parte del victimario:

- **Víctima inocente:** es la víctima inocente accidental, el caso más común en los siniestros del tráfico, aquella cuya victimización se produce por causa ajena a la persona, el caso fortuito producido por otra persona, en accidente de trá-

"Hay determinadas víctimas que son propensas a convertirse en víctimas de atropellos, por ello debemos incidir también en educación vial destinada a esos colectivos."

fico en el que el conductor ha llevado todas las precauciones necesarias y sin embargo se convierte en víctima. Puede ser directa (cuando de algún modo ha podido evitar el accidente, aunque no se le reprocha que no lo haya logrado) o indirecta (cuando no tiene ninguna posibilidad de controlar el suceso, por ejemplo los pasajeros del vehículo).

- **Víctima por imprudencia:** la que ejecuta una acción imprudente que la convierte en víctima; si, por ejemplo, rebasa una señal de stop y, para evitar colisionar con otro vehículo, choca contra una vivienda o vehículo.
- **Víctima voluntaria:** es la persona que se ofrece como sujeto pasivo en la comisión de un delito. Se caracteriza por el carácter voluntario y libre que manifiesta en su actuación. Tiene que haber un pacto o acuerdo entre el sujeto pasivo y el activo. El grado de responsabilidad víctima-victimario es del 50% cada uno (simulación de accidente de tráfico).
- **Víctima provocadora:** engloba los supuestos en los que la víctima incita al sujeto activo a cometer la conducta delictiva, muy próxima a la voluntaria. La víctima provoca hasta que el sujeto activo desarrolla la acción victimizante. Porcentaje víctima 75%, victimario 25%. La diferencia de la voluntaria en que hay provocación, mientras que en la voluntaria hay un acuerdo.
- **Víctima culpable:** en este supuesto, la víctima presenta un 100% respecto al hecho victimizante y el victimario no tiene responsabilidad. Hay un intercambio de roles, el hipotético victimario pasa a ser víctima y viceversa, lo habitual es que se absuelva de respon-



sabilidad penal al hipotético victimario (por ejemplo, arrojarse delante de un coche para que lo atropelle).

MEDIDAS DE PREVENCIÓN VICTIMAL

Son infinitas las medidas que se pueden llevar a cabo, que no forman un catálogo cerrado, sino que son ampliables y modificables, adaptándolas a la realidad del entorno, y que pueden favorecer la reducción de víctimas en el ámbito de la circulación rodada. Estas medidas pueden ser de tipo mecánico, incidiendo en los sistemas de los vehículos; legislativo, con nuevas políticas criminales que regulen nuevas realidades; e informativo en la infraestructura viaria, encaminadas a señalar mejor las vías públicas, con información más directa a los conductores:

MECÁNICAS

- Limitación mecánica del límite de velocidad de los vehículos a 120 kilómetros

por hora, que es el máximo permitido en España, a través de un limitador obligatorio por ley.

- Instalación del dispositivo de control de alcoholemia en los vehículos, para impedir que sea conducido por una persona que arroje una tasa positiva de alcohol.
- Control en los tiempos de conducción.

LEGISLATIVAS

- La implantación del carné por puntos supuso un paso adelante, en la prevención de violencia vial y en la reducción del número de víctimas mortales. Se han realizado reformas en materia sancionadora administrativa y penal, pero es necesario abordar los siniestros de tráfico, no como accidentes, sino como siniestros violentos. El delincuente viario es tratado de forma distinta al resto, tanto a nivel policial como judicial. No existe esa consideración de haber cometido un delito en la persona del victimario.
- Elaboración de unos modelos comunes, unificados para todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la instrucción de atestados por accidentes de circulación y delitos contra la seguridad vial, con una exhaustiva recogida de datos, ampliando diligencias de atención a las víctimas y de prevención social hacia los victimarios.
- Creación de la Ley contra la victimología vial, que incluya los delitos contra la seguridad vial y un protocolo asistencia a víctimas de estos delitos.
- Los funcionarios de policía deberían estar formados para tratar a las víctimas de modo comprensible, constructivo y tranquilizador, informándole sobre

todo del proceso y derechos que le asisten. Además de involucrarse en la detección de falsas víctimas.

INFORMATIVAS Y DE INFRAESTRUCTURA VIARIA

- Mayores inversiones en seguridad vial.
- La información, donde juegan un papel fundamental los medios de comunicación y la formación, basada en la educación vial como base en nuestra enseñanza, desde educación infantil y sin olvidarla en la tercera edad. Reforzada con cursos para profesionales y colectivos determinados.
- Más información sobre los derechos de las víctimas en los siniestros de tráfico y consecuencias para los victimarios.
- Mayor inversión en infraestructura viaria, eliminando puntos negros y dotando a las carreteras de elementos de seguridad (guardarraíles, asfalto antideslizante, eliminación de curvas, etc.).
- Intensificar la vigilancia policial en los intervalos horarios cuando se producen más accidentes.

Estas son algunas de las medidas que se deberían llevar a cabo para reducir el número de víctimas por siniestros viales en nuestras carreteras. Sabemos que todo lo que se haga es poco, y que hay que seguir trabajando mientras haya una persona que pierda la vida en la carretera. El trabajo unificado de todos los colectivos y la concienciación de los participantes en el tráfico rodado hará de esta utopía una realidad. La victimología vial seguirá estudiando de cerca la figura del victimario y de la víctima para buscar puntos clave donde incidir. ■

“Es necesario abordar los siniestros de tráfico, no como accidentes, sino como siniestros violentos.”



BIBLIOGRAFÍA

Novela
Criminología
Derecho
Medicina
Legal
Ensayo

SANGRE EN LA CALLE DEL TURCO

José Calvo Poyato
[Plaza y Janés]
22,90 €

Un joven periodista encuentra una pista tenebrosa que le involucrará en la trama que se teje alrededor del general Prim, en el atentado que le costó la vida al presidente en la madrileña calle del Turco.

GUIA PRACTICA PROFESIONAL DE INVESTIGACION POLICIAL...

Vicente Magro Servet
[La Ley]
97 €

...Y MEDIOS DE PRUEBA EN EL PROCESO PENAL es una guía de criterio que ayudará a los agentes policiales y actualizará el trabajo de los letrados que intervienen en el orden penal.

EL HIPNOTISTA

Lars Kepler
[Planeta]
21,50 €

El matrimonio sueco formado por Alexander Ahndoril y Alexandra Coelho firma bajo este pseudónimo una estremecedora novela negra en la que un niño de 15 años debe recordar quién mató a sangre fría a su familia.



TRATADO DE LA INJUSTICIA

Reyes Mate
[Anthropos]
20 €

El autor –Premio Nacional de Ensayo– considera que la memoria es justicia y que el terror produce un daño social porque divide a la sociedad entre los que lloran los crímenes y quienes los celebran.

INVESTIGACIÓN CRIMINAL.

Jesús Fernández Sánchez
[Bosch]
56,16 €

Con el subtítulo “Una visión innovadora y multidisciplinar del delito”, este práctico y reflexivo libro, analiza la criminalidad desde la aportación común de las distintas disciplinas que intervienen en la investigación.

VAMPIRISMO IBÉRICO

Salvador García
[Melusina]
19,10 €

Cartografía del reguero de sangre infantil que dejaron, tras sus horribles crímenes, nuestros desconocidos vampiros. Algunos acabaron juzgados y ejecutados, pero de otros, nada se sabe.



ESTIMACIÓN DE LA EDAD DENTAL

Gretel G. Colmenares
[EAE]
69 €

El uso de múltiples indicadores de edad, ofrece resultados superiores, pero cuando estos métodos son evaluados de forma individual, los que se basan en la estructura dental ofrecen una mayor precisión.

PRISIONES DE EMPRESA...

Jacobo Dopico
[Tirant]
19 €

...REFORMATORIOS PRIVADOS. ¿El carácter estrictamente estatal de las instituciones penitenciarias es irreversible? El autor analiza los pros y contras del sistema de prisiones privadas.

ESTUDIO MÉDICO LEGAL DE LAS ASFIXIAS MECÁNICAS

AA.VV.
[Comares]
16 €

Los doctores Fernando Verdú, Hugo Rodríguez, Francesc Francès y Ana Castelló realizan un completo estudio sobre la ahorcadura, estrangulación, sofocación y sumersión.

