

Ley de 1870 hace con los indultos particulares, esta prerrogativa de gracia, que hemos entendido como indulto general, no tendría límites en su utilización.

Concluye insistiendo en la necesidad de una Ley que regule el indulto general para poder aceptar su legalidad en nuestro ordenamiento jurídico.

El indulto particular es tratado minuciosamente en la última parte de la obra. En su introducción nos da la normativa aplicable, que no es otra que la Ley de ejercicio de la Gracia de Indulto de 18 de junio de 1870; declarada en vigor con algunas modificaciones, por Decreto de 22 de abril de 1938.

Expone su postura netamente favorable sobre la aplicación del indulto del Régimen General de la Ley de 18 de junio de 1870, que estudia ampliamente no sólo en lo referente a sus efectos, sino también en lo que afecta a sus sujetos, objeto y régimen jurídico.

Es interesante constatar la diferenciación que hace, dentro del indulto particular, del indulto contemplado en el artículo 3.º de la citada Ley de 1870, del que hace un estudio extenso y aparte, llegando a la conclusión de que tanto por su objeto como por sus efectos quedan poco precisas sus fronteras con la amnistía, pudiendo entonces calificarlo de "amnistía particular encubierta técnicamente bajo el ropaje de un indulto".

Trata, en último lugar, aunque de forma muy sucinta, de otros indultos particulares: el indulto de la pena de muerte, el indulto particular del Código de Justicia Militar y el indulto particular de la Ley de Contrabando y Defraudación.

CLOTILDE ROMERO SIRVENT,  
Profesora Ayudante de Derecho Penal

**MIDDENDORFF, Wolf:** "Estudios sobre la delincuencia en el tráfico, en Estudios de Psicología criminal", Vol. XII, trad. José Belloch Zimmerman, Espasa-Calpe, Madrid, 1976.

La obra, publicada en Alemania en 1972, bajo el título *Beitrag zur Verkehrskriminologie* (Contribución a la Criminología de los delitos de tráfico), está dividida en una introducción y dos partes: La personalidad del delincuente de tráfico y la lucha contra la delincuencia de tráfico.

En la Introducción expone el contenido del libro y sus propósitos, señalando la importancia cuantitativa de estos delitos (el 50 por 100 en Alemania), y la coincidencia existente muchas veces con la delincuencia común, que hace que en algunos casos se puedan considerar "verdaderos actos criminales" (pág. 12).

En la primera parte resalta la importancia de hacer un balance de todo cuanto se sabe de este tipo de delincuentes, la imposibilidad de diferenciar al transgresor de las normas del que no lo es, en base a los delitos sin aclarar, y, por último, la imposibilidad de eliminar el delito, así como el desconocimiento de la estructura de la personalidad del delincuente, aunque ningún acto sea ajeno a la personalidad de quien lo realiza. Se puede afirmar una

conexión entre la delincuencia común y la de tráfico, sobre todo en los autores de repetidos delitos de circulación, así como, por lo menos, una conducta asocial. Conecta también la delincuencia juvenil y el automóvil que puede constituir un medio para cometer delitos o el objeto del delito mismo.

Se muestra partidario de la construcción de una tipología, en la que se tengan en cuenta las diferencias nacionales. La reincidencia la conecta a la posesión de antecedentes penales por delitos comunes, considerándola probable en la conducción alcohólica. El grupo más peligroso, por razón de la edad, es el de los adolescentes y adultos jóvenes (entre los dieciocho y veinticinco años). La causa será la inexperiencia y afición al riesgo, vinculando a ésta el deseo de aventuras. Señala, por otra parte, un mayor aumento del riesgo relativo (específico de la edad) después de los cincuenta y cinco años. Al hablar del sexo, hace notar la menor participación de la mujer, pero también la mayor benevolencia con que son tratadas. Dedicó después unas páginas al conductor ebrio, al que se da a la fuga, al que conduce sin carnet y al autor de homicidio culposo.

Como conclusión mantiene la importancia de la intensidad de la acción para enjuiciar la personalidad del autor, siendo el hecho la manifestación más importante sobre el infractor mismo. Conducir en estado de embriaguez, darse a la fuga, conducir a pesar de haber sido retirado el permiso y cometer repetida y acumulativamente infracciones simples de tráfico, califican al contraventor de criminal.

En la segunda parte, dedicada a la lucha contra la delincuencia de tráfico, sostiene que son válidas muchas de las ideas utilizadas en la criminalidad común, por la relación existente entre ambas.

Se muestra partidario de una rápida actuación policial, incluso si es posible castigarlos en la misma calle. Critica la tendencia de los tribunales alemanes a rebajar las multas impuestas por la policía de tráfico. Propugna una unificación en la medida de la pena, incluso a nivel europeo. Esta puede conseguirse a través del legislador, o por la jurisprudencia de los tribunales superiores.

Señalando que las sanciones para los delitos de tráfico son fundamentalmente las multas y las penas cortas privativas de libertad, se declara partidario de estas últimas, por su efecto estigmatizante, y que sólo tendrán una finalidad de prevención especial, debiendo ser cumplidas en establecimientos especiales. Considera el medio más eficaz la retirada del permiso de conducir, incluso como pena única, pero por períodos no excesivamente largos, ya que harían caer en la tentación de conducir sin permiso. Propone la publicación de la sentencia condenatoria en determinados casos y la lista de conductores privados del permiso.

PILAR GÓMEZ PAVÓN,

*Profesora Encargada de Curso*