

**LAS VÍCTIMAS DEL TRÁFICO Y LOS DELITOS EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL: ESTUDIO, REGULACIÓN Y PROBLEMAS ACTUALES. UNA VISIÓN JURÍDICA Y CRIMINOLÓGICA (ÁMBITO DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA)**

Óscar Antonio Muñoz Tabernero  
UNED Tudela

oscmunoz@tudela.uned.es

Recepción: 1 de diciembre de 2019; Aceptación: 7 de enero de 2020.  
Citación APA: Muñoz Tabernero, Óscar A. (2020). «Las víctimas del tráfico y los delitos en el ámbito de la seguridad vial: estudio, regulación y problemas actuales. Una visión jurídica y criminológica (ámbito de la Comunidad Foral de Navarra)». *Revista de Humanidades Cuadernos del Marqués de San Adrián*, n.º 12, UNED Tudela, pp. 41-62.

**Resumen:**

La tendencia creciente de los fallecidos y lesionados en siniestros producidos en el ámbito de la seguridad vial, unida a la falta de definición óptima de los bienes jurídicos protegidos en la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, así como las últimas modificaciones legales operadas en el ámbito jurídico penal han expulsado a las víctimas del ámbito de protección del derecho a la tutela judicial efectiva desdibujando los objetivos y funciones que el derecho penal debe, de modo legítimo, desplegar en este ámbito.

**Palabras clave:** Delitos contra la seguridad vial; víctimas de siniestros viales; tutela judicial efectiva; objetivos del derecho penal.

**Abstract:**

The growing trend of deceased and injured people in road traffic accidents produced in the area of road safety—together with the lack of optimal definition of the legal assets protected in the classification of crimes against road safety—as well as the latest legal modifications operated in the criminal legal law, have been able to expel to the victims from the scope of protection of the right to effective judicial protection by blurring the objectives and functions that the criminal law must legitimately deploy in this area.

**Keywords:** Crimes against road safety; road traffic victims; effective judicial protection; objectives of criminal law.

### Résumé :

La tendance croissante des décédés et blessés en accidents produits dans le domaine de la sécurité routière, attachée à la faute d'une optime définition des biens juridiques protégés dans la classification des délits contre la sécurité routière, de même que les dernières modifications légales opérées dans le domaine juridique pénal ont rejeté les victimes du domaine de protection du droit vers le droit d'accès aux tribunaux, en esquissant les objectifs et fonctions que le droit pénal doit, d'une manière légitime, montrer dans cette domaine.

**Mots-clés :** Délits contre la sécurité routière, victimes des accidents routiers, protection du droit vers le droit d'accès aux tribunaux, objectifs du droit pénal.

## I. Dificultades de y en la investigación

Uno de los principales problemas al que nos hemos enfrentado en el desarrollo de esta investigación es la ingente cantidad de datos que podemos encontrar, datos que no obstante y debido a las erráticas políticas en materia de tráfico, la distribución de competencias y la falta de una adecuada coordinación institucional, yacen dispersos, descoordinados y carentes de relación, así como de imposible interpretación aplicando una metodología adecuada.

La metodología para la obtención de datos se ha basado en un primer momento en la consecución de las autorizaciones y permisos oportunos para acceder a las bases de datos de la Policía Foral de Navarra, la Policía Municipal de Pamplona, Jefatura Provincial de Tráfico de Pamplona, Instituto Navarro de Medicina Legal y Juzgados de Instrucción del partido judicial de Pamplona. Esta última a través de la Presidencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra.

Cabe destacar en primer lugar que pese a la absoluta colaboración y disposición de la Jefa Provincial de Tráfico de Navarra, sin embargo y tras innumerables gestiones telefónicas, vía electrónica y personales y qué a pesar de haber obtenido las autorizaciones necesarias, ha sido del todo imposible obtener las estadísticas de la Dirección General de Tráfico respecto del ámbito temporal y espacial de Navarra en el que se ha centrado la investigación. Se desconoce la causa o el porqué, el organismo estatal dependiente del Ministerio del Interior y responsable de la seguridad vial no ha prestado unos datos para una investigación académica entre cuyos objetivos, uno de los principales, es elaborar propuestas con el objetivo de la minoración de la siniestralidad y por ende de las víctimas de siniestros viales. Y ante la decepción y la sorpresa, así como el retraso que ha motivado en la evolución de la investigación, creo que es del todo necesario destacarlo.

La absoluta falta de colaboración desde la Dirección General de Tráfico se ha intentado salvar a través de la extracción personal de las estadísticas generales que publican anualmente, datos que tras su adecuado cotejo con los obtenidos de las demás instituciones que si han prestado su total colaboración han permitido alcanzar el objetivo de obtener los datos estadísticos necesarios para un cotejo ajustado y real de los valores y categorías que configuran la parte de la investigación de carácter criminológico.

Ha sido ardua la tarea de extracción de los datos de las diferentes bases de datos policiales, su contraste, su cotejo con los datos de las bases de datos judiciales y del Instituto Navarro de medicina legal, la depuración en su trasvase al ámbito judicial y finalmente, su homogeneización y producción confrontándolos a las estadísticas «oficiales» de la Dirección General de Tráfico. Todo ello con el fin de buscar la realidad frente a lo publicado y encontrar una base empírica de carácter criminológico sobre la que sustentar las conclusiones derivadas de las hipótesis teóricas.

## II. Justificación y objetivos propuestos en el desarrollo de la investigación

Ciertamente parece ampliamente justificada la presente investigación, destinada a aportar conclusiones y orientaciones para conseguir la disminución de los fallecidos y lesionados en los siniestros de seguridad vial, salvar una sola vida y conseguir erradicar el terreno de la impunidad en el ámbito de los siniestros viales en los que la imprudencia causa fallecidos o lesionados, o al menos devolver a las víctimas de estos siniestros la protección jurídica que requieren y que les ha sido sustraída por las reformas legales referidas justificaría ampliamente toda la investigación. No podemos olvidar que detrás de todo siniestro vial con víctimas y sin perjuicio de la imposibilidad de reemplazo de la vida humana existe un tremendo dolor, trauma y sufrimiento que sufren las propias víctimas y su entorno. Pero podemos ir más allá, a los puros motivos crematísticos y es que los costes económicos que derivan de la siniestralidad vial son unos costes insoportables para cualquier sociedad desarrollada y que ponen en evidencia la necesidad de destinar un mayor esfuerzo financiero a la prevención de la siniestralidad vial.

La DGT estima qué, de media, un fallecido en nuestro país, en este tipo de accidentes, supone un coste de 1,4 millones de euros (incluyéndose dentro de este coste los gastos directos e indirectos y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en accidente de tráfico, co-

nocido como el valor de una vida estadística). Asimismo, el cálculo de los costes asociados a un herido grave por accidente de tráfico son de 219 000 euros y un herido leve 6100 euros.

Vistos los datos obtenidos y a la vista de los escalofriantes resultados, debemos, en primer lugar reseñar que el aumento de los accidentes con víctimas en Navarra han ido elevándose desde el año 2014, al igual que en el conjunto del territorio español, sin embargo, debemos destacar matices importantes como son los siguientes.

Mientras que el incremento de los accidentes de tráfico con víctimas en España, entre los años 2014 y 2017 ha sido de un 10,43 %, en la Comunidad Foral de Navarra, el incremento de los accidentes de tráfico con víctimas durante el mismo período temporal ha sido de un 90,81 %.

Entre los años 2014 y 2017, el incremento de las víctimas en accidentes de tráfico en España, ha supuesto un aumento del 9,88 % de víctimas, mientras que durante el mismo período temporal, el incremento de víctimas de accidentes de tráfico en Navarra ha supuesto un 120,67 %.

Finalmente, respecto al número de fallecidos, en España, entre los años 2014 y 2017, se incrementaron en un 8,41 %, frente a ello, en la Comunidad Foral de Navarra, la diferencia en el número de fallecidos entre los años 2014 y 2017 es de un -29,27 %, si bien es cierto, que Navarra parte de un dato absolutamente anómalo como fueron 41 fallecidos, el peor dato entre los años 2008 y 2014, y 13 fallecidos más que el año 2013, posteriormente, durante los años 2015, 2016 y 2017, los datos son de 26, 26 y 29, por lo que salvando el dato absolutamente anómalo del año 2014, se corregiría el resultado en un 11,54 %.

Derivado de ello y de los costes estimados por la Dirección General de Tráfico respecto de los siniestros viales, podemos concluir que, durante el año 2017, último año de análisis en la investigación, la Comunidad Foral de Navarra ha incurrido en un gasto de 300 115 000 Euros, y ello, debemos enmarcarlo en la continúa polémica del traspaso de las competencias de tráfico, continua y reiteradamente exigidas por los sucesivos Gobiernos Forales de Navarra, es evidente que la actual situación que podríamos definir como de competencia compartida o concurrente en este ámbito, el tráfico y la seguridad vial, está perjudicando a Navarra, Comunidad Foral con Cuerpo Policial propio y con competencias en la vigilancia y la seguridad del tráfico pero sometido a la indefinición e incertidumbre las difusas líneas que separan la actuación de una y otra administración.

Las modificaciones normativas producidas en los últimos años en esta materia hacen necesaria una actualización de las normas que delimitaban las facultades de vigilancia y sancionadoras de Navarra. Asimismo la aplicación de los principios de eficacia y economía aconseja una delimitación

de las funciones de vigilancia de tráfico ejercidas por la Policía Foral para evitar la duplicidad con la Guardia Civil.

Evidentemente el principal motivo no es el importante ahorro que para la economía de la Comunidad puede suponer, además de otorgar la capacidad al Gobierno Foral para destinar ese remanente económico, a la inversión en mejoras de seguridad y vigilancia vial, sino por el simple motivo de salvar vidas, ya que detrás de todas estas frías y escabrosas cifras económicas existe el dolor, la tragedia y la pérdida de vidas humanas.

Y para ello, es absolutamente necesario ante las trágicas cifras obtenidas, que también se dote a la Comunidad Foral de las competencias de gestión necesarias en materia de gestión, mejora y mantenimiento de las infraestructuras viarias, permitiéndole, por supuesto, la capacidad de implementar medidas de innovación técnica y jurídica en la mejora de la seguridad vial y la reducción de las cifras de siniestralidad en su ámbito territorial

A ello, debemos añadir, todas las medidas y propuestas que derivadas de los resultados y conclusiones de la investigación, pueden impulsarse y realizarse desde el ámbito del Gobierno Foral en pro de la protección y retorno al ámbito de la tutela judicial efectiva de las víctimas causadas en los hechos o siniestros de la seguridad vial, desde el apoyo del Instituto Navarro de Medicina Legal, pasando por su margen de actuación en el ámbito de la justicia gratuita, establecimiento de protocolos de investigación para las Policías Forales y Locales de su competencia, así como el resto incluidas en las conclusiones de la investigación.

Y todo ello, sin perjuicio de todas las conclusiones y propuestas realizadas al legislador como poder constitucional competente para retornar las víctimas de los delitos de resultado cometidos en el ámbito de la seguridad vial, al camino constitucionalmente protegido de modo esencial, a ese derecho fundamental que es la tutela judicial efectiva.

### 1. Modificación legislativa sobrevenida durante el desarrollo de la presente investigación, La Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo. *Excursus*

Durante el desarrollo de la presente investigación, en fecha de 2 de marzo de 2019 y el Boletín Oficial del Estado número 53 se publicó la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica, 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

Esta modificación legal, justificándose en una demanda social vino a modificar los artículos 142 y 382 del Código Penal e introdujo los artículos 152 bis y 382 bis.

En su preámbulo, que no exposición de motivos, el legislador manifiesta el cumplimiento de tres objetivos, los supuestos en que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, el aumento de la punición de este tipo de conductas y la introducción del delito autónomo de abandono del lugar del accidente.

Sin embargo y pese a la importancia de la imprudencia como hemos venido destacando a lo largo de toda esta investigación, el legislador continúa e insiste en no definir en ningún texto legal un concepto de imprudencia, en esta apresurada y, a mi modo de ver, irreflexiva enésima modificación legal que intenta parchear al ritmo de los medios de comunicación y la encadenación sucesiva de terribles siniestros con ciclistas implicados que se dieron en los meses anteriores a esta reforma, pretende dar, según manifiesta el mismo en el preámbulo los casos de imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave sin haberse detenido en ningún caso a conceptualizar la imprudencia en el ámbito penal.

Así el artículo 5 del Código Penal establece: «No hay pena sin dolo o imprudencia»; mientras que el artículo 12 dispone: «Las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley».

Si bien es cierto que los requisitos y elementos del delito imprudente han venido siendo perfilados por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, no es menos cierto que respecto a la gradación de la imprudencia y la diferente evolución que hemos sufrido desde el Código Penal de 1848 hasta el Código Penal de 1995, pasando por la L.O. 3/1989 y la fundamental para el objeto de esta investigación, la L.O. 1/2015, que establece la imprudencia menos grave, nueva categoría de imprudencia frente a la que tendremos que esperar a su evolución y lo que determine el Tribunal Supremo.

Pero no olvidemos en ningún caso que pese a esta última reforma, la L.O. 2/2019, la imprudencia leve sigue despenalizada mientras que respecto a la menos grave, parece que intenta indicarnos que es una imprudencia de menor entidad.

Lo que en todo caso no hace la Ley Orgánica, 2/2019, es concretar o, al menos, esbozar e intentar alcanzar una verdadera definición de la imprudencia, intentar recortar o al menos vislumbrar unos límites razonables y comúnmente aceptados entre las imprudencias graves y las menos graves.

Por supuesto tampoco se refiere a la despenalización de la imprudencia leve, ni siquiera en el preámbulo, que no exposición de motivos, ante ello, debemos preguntarnos ¿Porqué esta Ley carece de exposición de motivos? ¿Cómo es posible que una Ley de carácter orgánica y que modifica, nada más y nada menos que el Código Penal, carezca de exposición de motivos? Cuando precisamente la exposición de motivos debe, al menos, en teoría, presentar de forma técnica las causas y los fines que pretende la reforma.

En ese mismo preámbulo se refiere expresamente a la imprudencia en el ámbito de la conducción de los vehículos a motor y ciclomotores, sin embargo modifica todo el régimen de la imprudencia, en todos los ámbitos de aplicación, consecuencia de uno de los lastres que este autor viene manifestando a lo largo de toda la investigación y que no es otra que la ausencia de la correcta sistematización de los delitos de resultado por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial con su caracterización y sistematización adecuada, habiendo sido olvidados de nuevo en favor de los delitos de peligro en el ámbito de la seguridad vial.

Volvemos, de nuevo, a la indefinición y la ausencia de una conceptualización adecuada del bien jurídico de la seguridad vial, y con ello, a la reafirmación de las conclusiones extraídas de la presente investigación. No obstante, dado el carácter sobrevenido de la reforma y la ausencia del tiempo necesario desde su entrada en vigor para verificar su incidencia en el ámbito y el objeto de esta investigación, deberá ser objeto de estudio y desarrollo en un momento ulterior.

### III. Conclusiones y propuestas

A modo de resumen, se detallan específicamente las conclusiones y propuestas que tras la confirmación de las hipótesis y premisas de partida, se han visto ampliamente respaldadas por los resultados obtenidos de la investigación empírica de carácter criminológico realizada.

#### 1. Respecto a los delitos de resultado en el ámbito de la seguridad vial

La conversión de la delincuencia de tráfico o de la delincuencia contra la seguridad vial en un fenómeno de masas es un fenómeno indiscutible en la actualidad. Desde el punto de vista estrictamente jurídico, esta situación nos lleva a enfrentarnos al problema de la «adecuación social» o del «riesgo lícito», encontrándonos con el derecho penal del tráfico o los delitos en el ámbito de la seguridad vial. Y la resolución de esa incer-

tidumbre, la búsqueda de la conceptualización adecuada de la materia sobre la que vamos a investigar, dotándola del contenido adecuado, será uno de nuestros primeros objetivos a conseguir.

Es indispensable una correcta y, sobre todo, adecuada y precisa definición del bien jurídico protegido por esta área particular de la parte especial, qué, aunque supera el objeto de la presente investigación, bien debería rebasar los límites de la seguridad vial como seguridad colectiva y aunar e integrar los bienes jurídicos básicos y esenciales que se puedan lesionar y, efectivamente, se lesionan, en el ámbito de la seguridad vial o el tráfico, como son la vida y la integridad física.

Lo cierto es que, una profundización en la relación y el análisis de los datos obtenidos nos lleva en primer lugar a analizar el dilema del derecho penal respecto a esta tipología delictiva, puesto que la creciente extensión del derecho penal de un modo, según algún sector de la doctrina, como, invasivo y excesivo en los aspectos de la normativa referida al tráfico, ciertamente introduce desconcierto en los "fundamentos del derecho penal. A este desconcierto, debemos aunar también, el conflicto que aparentemente se produce también con el principio de intervención mínima como limitación de intervención del derecho penal a los casos de ataques muy graves a los bienes jurídicos más importantes y especialmente en su aspecto de subsidiariedad del Derecho penal en lo referente al derecho administrativo sancionador, ámbito de histórica y acreditada legitimidad y extensión en lo referente a la normativa en materia de tráfico del cuál, este sector de la doctrina, pregona y difunde que ha quedado absolutamente devaluado, de tal modo que los fines de la prevención general se ven minimizados por la citada amplia expansión y la normalización y asunción cotidiana del castigo penal frente a estas conductas.

Ahora bien, frente a ellos, no sería lícito en el ámbito de esta investigación, obviar la elevada peligrosidad social y el elevado número de resultados lesivos alcanzada por, los calificados de modo habitual como delitos imprudentes o culposos, cuyo incremento se acompasa a la evolución que la dogmática, la criminología y la valoración social, principalmente y de modo más relevante, por el tratamiento que respecto a ellos, los delitos culposos o imprudentes, está realizando el legislador.

## 2. La correcta acotación y definición del rol del derecho penal en la Seguridad Vial. «Más allá de los delitos de peligro»

A la vista de los resultados de esta investigación entiendo que puede considerarse que uno de los factores que han llevado a la confirmación de ese pronóstico de esos sectores académicos y profesionales que au-

guraban la no reducción del fenómeno con el aumento de la severidad de las penas y con la creación de nuevos delitos ha sido el de no incluir en el tratamiento y en las diferentes visiones doctrinales los delitos de homicidio y lesiones que por imprudencia se cometen en el ámbito de la seguridad vial.

Por ello se destacaba lo que, en el humilde juicio de este autor, ha sido un grave error, si bien se han incrementado las penas en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial e incluso se han tipificado nuevos delitos, ámbito comprendido en el capítulo IV del título XVII del Código Penal, no ha ocurrido así con aquellos delitos de homicidio y/o lesiones por imprudencia que se cometen en el ámbito de la seguridad vial, siendo este tipo de delitos que, además, sistemáticamente se encajan en otros títulos y capítulos del Código Penal, los que han sido no solamente abandonados de la atención que la importancia de los bienes jurídicos que protegen tiene, la vida y la integridad física, sino que se han visto gravemente afectados en cuanto a su vigencia y consideración por las sucesivas reformas penales operadas en nuestro país e incluso, en virtud de la última y en el caso de la imprudencia leve, expulsados del ámbito de protección penal con la consiguiente afección a la eficacia del derecho penal en este ámbito, el aumento de la cifra negra de delincuencia en el mismo junto a la impunidad y, lamentablemente, el incremento del número de fallecidos y lesionados en el ámbito de la seguridad vial.

Así y tras la reforma introducida por la Ley Orgánica 1/2015, los delitos contenidos en los artículos 142.1 y 152.1 en los que se regulan los delitos de homicidio y lesiones imprudentes por imprudencia grave se han mantenido bajo el régimen de persecución pública, sin embargo los delitos de homicidio y lesiones imprudentes por imprudencia menos grave, contenidos en los artículos 142.2 y 152.2 del Código Penal, han pasado al régimen de delitos semipúblicos a lo que debemos añadir que por la pena que les corresponde, pena de delito leve, multa de 3 a 18 meses en el caso del homicidio por imprudencia menos grave y multa de 3 meses a doce meses, añadiendo el requisito de que deben ser lesiones del 149 y 150, nos lleva al procedimiento de enjuiciamiento por delitos leves.

Se acredita la relación directamente proporcional entre la prácticamente completa despenalización de los delitos de resultado en el ámbito de la seguridad vial y el drástico incremento de los accidentes con víctimas y el número de lesionados en el ámbito temporal y espacial analizado de la Comunidad Foral de Navarra, interrelación que se afianza como puede observarse en los datos y tablas obtenidos.

### 3. El principio de culpabilidad y la seguridad vial

En los delitos imprudentes la actividad final del sujeto no va dirigida a la producción del resultado típico. Siguiendo a Romeo Casabona, la norma subyacente en el delito imprudente (o culposo) persigue, por consiguiente, que la vida social se desenvuelva bajo aquellos presupuestos y, por tal razón, impone a los ciudadanos que su participación en la vida social se acomode a ciertos deberes o reglas, con el fin de evitar la lesión o peligro de los bienes jurídicos.

Y ha sido precisamente ese ámbito, el de los delitos imprudentes contra la vida y la integridad física, delitos cometidos en el ámbito del tráfico o los siniestros viales, los que han sido objeto de la más absoluta desvalorización e incluso de su extinción y expulsión del Derecho Penal en el caso de la imprudencia leve, así como las dificultades e incluso su transformación en delitos semipúblicos en el caso de la imprudencia grave y menos grave.

Visto todo lo anterior, nos encontramos en la actualidad con, me atrevo a afirmar, una situación de general confusión respecto a la siniestralidad vial. El Derecho Penal en este ámbito, el tráfico rodado, la seguridad vial, el uso común de las vías y espacios públicos por diferentes medios de transporte o estilos de uso, ha venido desarrollándose en franca expansión, sin embargo, la siniestralidad vial, el número de fallecidos y lesionados, en los últimos años ha sufrido un trágico cambio de orientación.

### 4. La problemática de la seguridad vial en la Comunidad Foral de Navarra

Vistos los datos obtenidos, debemos, en primer lugar reseñar que el aumento de los accidentes con víctimas en Navarra han ido elevándose desde el año 2014, al igual que en el conjunto del territorio español, sin embargo, debemos destacar matices importantes como son los siguientes.

Mientras que el incremento de los accidentes de tráfico con víctimas, en España, entre los años 2014 y 2017 ha sido de un 10,43 %, en la Comunidad Foral de Navarra, el incremento de los accidentes de tráfico con víctimas durante el mismo período temporal ha sido de un 90,81 %.

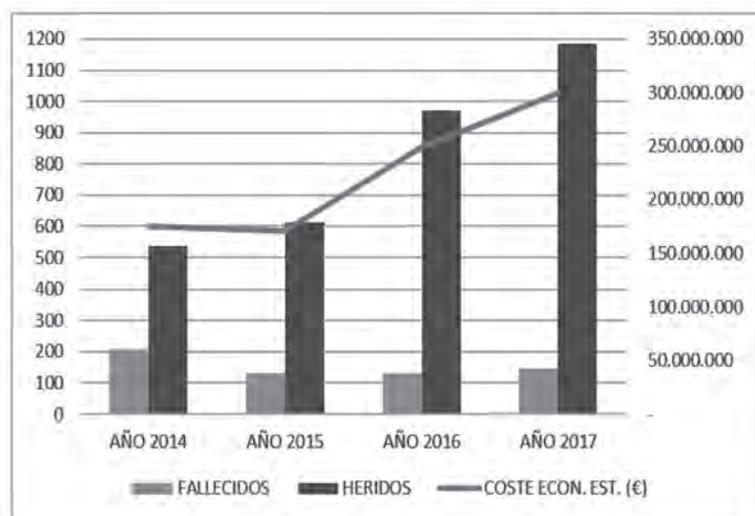
Entre los años 2014 y 2017, el incremento de las víctimas en accidentes de tráfico en España, ha supuesto un aumento del 9,88 % de víctimas, mientras que durante el mismo período temporal, el incremento de víctimas de accidentes de tráfico en Navarra ha supuesto un 120,67 %.



Finalmente, respecto al número de fallecidos, en España, entre los años 2014 y 2017, se incrementaron en un 8,41%, frente a ello, en la Comunidad Foral de Navarra, la diferencia en el número de fallecidos entre los años 2014 y 2017 es de un -29,27 %, si bien es cierto, que Navarra parte de un dato absolutamente anómalo como fueron 41 fallecidos, el peor dato entre los años 2008 y 2014, y 13 fallecidos más que el año 2013, posteriormente, durante los años 2015, 2016 y 2017, los datos son de 26, 26 y 29, por lo que salvando el dato absolutamente anómalo del año 2014, se corregiría el resultado en un 11,54 %.

### 5. Los costes económicos de la siniestralidad vial en Navarra

Recordemos que la DGT estima que, de media, un fallecido en nuestro país, en este tipo de accidentes, supone un coste de 1,4 millones de euros (incluyéndose dentro de este coste los gastos directos e indirectos y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística). Asimismo, el cálculo de los costes asociados a un herido grave por accidente de tráfico son de 219 000 euros y un herido leve 6100 euros.



## 6. La expulsión del ámbito de protección penal de las víctimas de accidentes de tráfico

Las cifras de la drástica disminución de las diligencias previas tanto por delito de homicidio como de lesiones por imprudencia debemos contrastarlas con la cifras totales de disminución de registro de diligencias previas en los órganos jurisdiccionales penales de Navarra, y así, mientras en el año 2014 fueron 64 245, las diligencias previas incoadas, durante el año 2015 fueron 58 552 las diligencias previas incoadas, 23 929 las correspondientes al año 2017 y 23 472 las diligencias previas incoadas durante el año 2018 en los órganos jurisdiccionales penales de Navarra.

De ello derivamos que frente a las 64245 diligencias previas incoadas en el año 2014 en Navarra ya fueron 58 552, las incoadas durante el año 2015, una disminución del 9,72 % , disminución a la que en ningún caso puede afectar la supuesta justificación de la Ley 41/2015, de 5 de octubre, que modifica la LECrim, en concreto su artículo 284, al establecer que la policía no remitirá el atestado al Juzgado cuando se trate de un hecho delictivo sin autor conocido, salvo que se trate de delitos contra la vida, integridad física, contra la libertad e indemnidad sexual o de delitos relacionados con la corrupción, o bien que se practique

cualquier diligencia después de transcurridas setenta y dos horas desde la apertura del atestado y estas hayan tenido algún resultado.

Y no puede afectar respecto a los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia a esta reseñable disminución puesto que la misma no entró en vigor hasta el 6 de diciembre de 2015. Si es evidente que la reforma legal operada por la Ley 41/2015, fue la que fundamentalmente dio lugar a que de las 58 552 diligencias previas que se incoaron en el año 2015 se haya pasado a las ya indicadas 23 929 en el año 2016, es decir, un 59,1 % de diferencia negativa que vuelve a ampliarse, sin embargo, aunque muy levemente durante el año 2017, incoándose tan solo 23 472 diligencias previas.

No obstante todo lo anterior, no debemos caer en la desorientación que supone la drástica caída de las Diligencias Previas en su conjunto entre los años 2015 y 2016 en virtud de la entrada en vigor de la Ley 41/2015, ya que esa caída conjunta, un 59,1 % no justifica en ningún caso que las diligencias previas por los delitos de lesiones y homicidios por imprudencia entre los años 2014 y 2017 hayan sufrido una disminución del -64,29 %, mientras que el número de diligencias previas tramitadas por delito de lesiones por imprudencia han sufrido una caída del 53,69 %, muy superior a los datos anteriores y cuya principal disminución se produjo entre los años 2014 y 2015.

Es decir, durante la entrada en vigor de la Ley 1/2015 y antes de la entrada en vigor de la Ley 41/2015, una disminución nada más y nada menos que un -73 % respecto de los delitos de homicidio por imprudencia y de un -42 % en el ámbito de los delitos de lesiones por imprudencia.

De esta drástica disminución de diligencias previas, insisto, extremadamente drástica, no podríamos sino colegir, sin necesidad de ulterior análisis de datos, que la reforma operada por la Ley 1/2015, ha supuesto una auténtica expulsión de las víctimas de los delitos de lesiones y homicidios imprudentes en el ámbito de la seguridad vial y la circulación.

Pero quizás ese análisis adoleciera de un sesgo que podemos evitar, así, aún a pesar de que como podemos ver la radical disminución de diligencias previas por este tipo de delitos comenzó antes de la aplicación de la Ley 41/2015, entre los años 2014 y 2015, pero es que además, la Ley 41/2015, desde el 6 de diciembre de 2015, excluye la remisión de diligencias policiales relativas a hechos sin autor conocido salvo que se refieran a las delitos contra la vida, integridad física, indemnidad sexual y corrupción, evitando así incoar un importante número de diligencias previas.

Pero los delitos en el ámbito en el que nos encontramos, lesiones y homicidios por imprudencia, son delitos contra la vida y la integridad física. Luego los mismos siguen siendo remitidos por las Fuerzas y Cuerpos

de Seguridad. Por lo que a la vista del contraste entre el aumento de los lesionados y fallecidos en el ámbito de la seguridad vial, la disminución de las diligencias previas por delitos de lesiones y homicidios por imprudencia de carácter genérico desde la entrada en vigor de la Ley 1/2015, el 1 de julio de 2015 y antes de la entrada en vigor de la Ley 41/2015, el 6 de diciembre de 2015 en mucha mayor medida que el porcentaje de disminución del resto de diligencias. El mantenimiento de las diligencias realizadas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias de policía judicial en materia de tráfico en la Comunidad Foral de Navarra y en el ámbito del partido judicial estudiado, Policía Foral y Policía Municipal de Pamplona, puede indicar, sin perjuicio de un análisis más exhaustivo la afección al derecho a la tutela judicial efectiva de los heridos y fallecidos en el ámbito de la seguridad vial, al menos hasta el momento en el ámbito penal.

Ahora bien, la despenalización de estas conductas, de acuerdo con algunos operadores jurídicos, se recondujo a la vía civil, por lo tanto, podríamos considerar que se mantiene el derecho a la tutela judicial efectiva en el ámbito civil, sin embargo basta con acercarnos a las estadísticas de las Memorias del Tribunal Superior de Justicia de Navarra para desmentir ese dato, puesto que si en el año 2014, se frenó la tendencia a la bajada en el ingreso de asuntos iniciada en 2010, con un ligero incremento del 3,31 %, siguiendo con esta línea ascendente, así, mientras en el año 2015 el ingreso de asuntos se disparó un 25,47 %, lo cual podría llevarnos a pensar que se trata del trasvase de asuntos despenalizados por la modificación operada por la Ley 1/2015, sin embargo lo cierto es que durante el año 2016, el ingreso de asuntos descendió un 15,54 % y durante el año 2017 volvió a producirse otro descenso de otro 9,60 %.

Luego en ningún caso puede afirmarse que las víctimas de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en el ámbito vial se hayan reconducido a la vía de la jurisdicción civil.

Ello es debido, en primer lugar a la no consideración como infracción penal de las imprudencias leves desde la entrada en vigor de la modificación operada por la Ley Orgánica 1/2015, en segundo lugar a la necesidad de denuncia previa de la persona agraviada o de su representante legal en el caso de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave y finalmente a la modificación operada por la Ley 41/2015 respecto a la no remisión de los atestados salvo en los casos expresamente previstos en la actual Ley de Enjuiciamiento Criminal modificada. Todo ello hace que únicamente que, en el caso de la Policía Municipal de Pamplona, únicamente se remitan de oficio aquellos atestados o diligencias en que la producción de las lesiones y/o el fallecimiento se hayan producido en el ámbito de un delito contra la seguridad vial o la

imprudencia que se observe por los instructores de las diligencias revisa un carácter indubitadamente grave, como por ejemplo los atropellos de peatones en pasos peatonales y todo ello siempre que las lesiones causadas se enmarquen en las contenidas en el artículo 147.1 en el caso de la imprudencia grave.

No así en el caso de la Policía Foral de Navarra que sigue instruyendo atestados en todos los siniestros viales con heridos graves, fallecidos y cuantiosos daños así como remitiéndolos al Juzgado de Instrucción competente.

Añadiendo a ello que, en el caso de la imprudencia menos grave, solamente están tipificados aquellos delitos de lesiones tipificados en los artículos 149 y 150 del Código Penal, es decir, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, y en el caso del artículo 150, pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal.

## 7. La afección al derecho a la tutela judicial efectiva de las víctimas de accidentes de tráfico en la Comunidad Foral de Navarra y su situación respecto de la asistencia jurídica gratuita

A la vista de los resultados obtenidos y en la actualidad, el desarrollo del proceso penal, el único en que las víctimas tienen los derechos y la tutela del Estatuto de la Víctima, está sufriendo un relevante retroceso en el ámbito del Derecho Penal del Tráfico.

El resultado de todo ello es su situación de indefensión, en especial de las más vulnerables económicamente cuyos derechos procesales no son tutelados y que se ven abocadas a una negociación desigual con las compañías aseguradoras o a un pleito civil cuyos gastos no pueden afrontar. Junto a ello y no menos importante, se está extendiendo una amplia área de impunidad en este ámbito delictivo causada por el reinado de la consideración culposa de los mismos, en aquellos casos en que se considere, frente al desconocimiento de la comisión dolosa, aunque fuera por dolo eventual, de los mismos.

Esta falta de acceso a la tutela judicial efectiva en el ámbito del tráfico, se sostiene en que, en la actualidad, el desarrollo del proceso penal, el único en que las víctimas tiene los derechos y la tutela del Estatuto de la Víctima, está sufriendo un relevante retroceso en el ámbito del Derecho Penal del Tráfico, resultando una tendencia de absorción del ámbito civil y administrativo en detrimento de la tutela de los bienes jurídicos de las víctimas que se ven absolutamente indefensas e incapaces de hacer

frente a procedimientos civiles, todo ello sin perjuicio de la extensión continuada y sin pausa del ámbito de impunidad de la delincuencia en este ámbito delictivo.

Es preciso, por lo tanto una llamada de atención sobre las víctimas de accidentes de tráfico en situación de vulnerabilidad económica, teniendo en cuenta los derechos de las víctimas y particularmente sus derechos de información y a la asistencia jurídica gratuita proclamados en la mencionada Directiva 2012/29/UE.

La protección otorgada queda constreñida, por tanto, a las víctimas de los delitos de los arts. 142 y 152 y siempre que se den las circunstancias expresadas y por ello, desde la entrada en vigor de la L.O. 1/2015, se ha producido una reducción muy significativa del número de las tuteladas por la legislación europea y nacional.

Analizando los resultados obtenidos, especialmente el cotejo del número de lesionados en siniestros viales en la Comunidad Foral de Navarra atendidos por el Instituto Navarro de Medicina Legal desde la entrada en vigor de la Ley 1/2015, de 30 de marzo, con un descenso de un 107,54 %, con el incremento del número de víctimas en el mismo período temporal, un aumento del 120,67 % y contrastar ambos datos con la disminución de las diligencias previas por delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en la Comunidad Foral, con el acreditado descenso también de los asuntos en la jurisdicción civil para concluir la expulsión de las víctimas del ámbito de protección del sistema judicial, tanto de la jurisdicción penal como de la civil, quedando, en su caso, a merced de las compañías aseguradoras.

Podemos observar que tras la modificación operada por la Ley 2/2017, de modificación de la Asistencia Jurídica Gratuita, el art. 2, apartado h sólo exige de los requisitos para disfrutar de la asistencia jurídica gratuita a las víctimas de accidentes que cumplan con los siguientes requisitos: «Con independencia de la existencia de recursos para litigar, se reconoce el derecho de asistencia jurídica gratuita a quienes a causa de un accidente acrediten secuelas permanentes que les impidan totalmente la realización de las tareas de su ocupación laboral o profesional habitual y requieran la ayuda de otras personas para realizar las actividades más esenciales de la vida diaria, cuando el objeto del litigio sea la reclamación de indemnización por los daños personales y morales sufridos», es decir, se exigen secuelas permanentes y lesiones que impidan realizar «las tareas más esenciales de la vida diaria», en definitiva a los grandes lesionados, quedando fuera del ámbito tuitivo de la norma todas las demás con inclusión de los casos de fallecimiento.

Por tanto, no se ha dado sólo la expulsión del ámbito de protección del sistema judicial de los lesionados y fallecidos en el ámbito de los si-

niestros viales, sino qué además, aquellos que de los que hayan podido quedar dentro, en el ámbito de la asistencia jurídica gratuita, se expulsa también a todos aquellos que no sean grandes lesionados, incluidos los fallecidos, en este último caso, quienes ostenten legalmente su representación a estos efectos.

Como hemos dicho, la reforma expulsa del ámbito de tutela del Código Penal y sustrae a la víctima de la posibilidad de acceso al derecho penal por hechos que son o bien, atentatorios contra la vida, homicidio, o bien atentatorios contra la integridad física, lesiones. Bienes jurídicos fundamentales y por tanto dignos de la más alta protección, que de acuerdo con el legislador y el contenido de la reforma, merecen una mera remisión a la vía civil, la cual en muchos casos, ni siquiera se producirá, de tal modo que sin perjuicio de la tragedia humana que debe afrontarse tras ser víctimas en el ámbito del tráfico, si a ello unimos una situación de debilidad económica y/o social, nos encontraremos que la expulsión del ámbito de la protección penal deriva en una situación de absoluta indefensión.

#### **8. La correcta sistematización de los delitos de resultado en el ámbito de la seguridad vial**

Se formaliza la crítica a la exclusión de los delitos por imprudencia contra la vida y la integridad física del ámbito sistemático de los delitos contra la seguridad vial, con una ubicación correcta y una penalidad adecuada, como delitos de resultado cuyo bien jurídico ha sido lesionado tras, sin duda, la lesión del bien jurídico mediato o instrumental que es la seguridad vial en el ámbito y como subespecie de la seguridad colectiva.

La correcta sistematización de estos delitos, además de evitar la situación actual, la despenalización de este tipo de conductas en el ámbito de la imprudencia leve y la práctica extinción de la consideración de los supuestos de imprudencia menos grave, junto a la más que notable disminución de la imprudencia grave como ha quedado acreditado en los datos obtenidos de las memorias de la Fiscalía Superior de Navarra y su cotejo con los datos obtenidos de las demás instituciones intervinientes en el objeto de la presente investigación, conseguiría visibilizar y dimensionar de modo más adecuado la protección de los bienes jurídicos, vida e integridad física en el ámbito de la seguridad vial.

Ello supondría la ubicación de los delitos de lesiones y homicidios por imprudencia cometidos con ocasión de uso de vehículo a motor o ciclomotor en el ámbito de la seguridad vial en el capítulo IV del título XVII, del libro II del Código Penal, dándoles la relevancia de protección de los

bienes jurídicos que realmente protegen estos tipos delictivos y que no son otros que la vida y la integridad física a través del bien mediato que es la seguridad vial.

### 9. La devaluación de los delitos por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial

A la vista de la despenalización que se ha llevado de la imprudencia, los resultados lesivos de entidad y contenidos en el artículo 147.1 del Código Penal, tipo que protege bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad física han quedado absolutamente desprotegidos circunscribiéndose al ámbito de los contenidos en los artículos 149 y 150 del Código Penal, en el caso de la imprudencia menos grave.

En el caso del homicidio imprudente por imprudencia menos grave, además de haber despenalizado el caso de la imprudencia leve, exige un mayor desvalor de la acción en este caso lo que apareja una mayor graduación de las penas, lo cual, de nada sirve si la consideración de ese mayor desvalor que exige la acción y a la vista de los resultados obtenidos el mismo no se aprecia, produciéndose lo que a mi entender podría definirse como una despenalización secundaria de los hechos contenidos en esos tipos.

A ello debemos añadir que en el caso de las lesiones por imprudencia grave, la pena se ha suavizado incluyendo una alternativa de multa.

Derivado de todo ello, si ya anteriormente había quedado acreditado, baste con ver las Memorias de las Fiscalías General del Estado, que en muchos casos, las imprudencias graves eran remitidas al anteriormente existente juicio de faltas, en la actualidad y tras la reforma, las imprudencias menos graves se han asimilado a las anteriores leves siendo fruto de despenalización secundaria y las graves se tienden a considerar en el ámbito de las menos graves, con las consecuencias procesales y penales que conllevan e inevitablemente un insoportable aumento de la impunidad y la desprotección de las víctimas de estos delitos en el ámbito de la seguridad vial.

En ningún caso podemos obviar que esa devaluación legal, procesal, directa y secundaria de la respuesta penal a la delincuencia imprudente en el ámbito de la seguridad vial es uno de los factores del aumento sostenido de las víctimas en siniestros viales.

La despenalización de la imprudencia leve unida al régimen semiprivado al que se han sometidos las imprudencias menos graves han obviado la respuesta que el derecho penal debe dar a este tipo de delincuencia, convirtiéndolo en una cuestión privada entre partes que vulnera absolutamente los derechos de las víctimas.

### 10. La afección a las víctimas de accidentes de tráfico de la Ley 35/15, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios

El 1 de enero de 2016 entró en vigor la Ley 35/2015 que introduce el nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las víctimas de accidentes de tráfico que se produzcan desde el 1 de enero de 2016. Tras la desaparición de la falta del art. 621 del CP y la despenalización de algunas de las conductas en el reguladas, la responsabilidad civil derivada de un gran número de accidentes de tráfico, se preveía que fueran dirimidas en la vía jurisdiccional civil, sin incoación de diligencias en un Juzgado de Instrucción y sin intervención del médico forense, pero los datos obtenidos en la presente investigación acreditan que pese al continuo aumento de víctimas en los años objeto de estudio de la presente investigación, no sólo no han disminuido el número de ingresos de causas civiles en el partido judicial de Pamplona, sino que han disminuido, por lo que se unimos ello a la disminución de las clínicas por accidente de tráfico realizadas por el Instituto Navarro de Medicina Legal solo podemos concluir que todas esas víctimas han sido excluidas de la tutela judicial efectiva, tanto penal como civil.

Y es evidente que el médico designado por la aseguradora, que puede valorar a la baja la entidad de las lesiones y secuelas sufridas por el accidentado y de esa manera el lesionado puede ver reducida su indemnización, que paradójicamente debería aumentar con el nuevo sistema de valoración.

### III. Propuestas a partir de las conclusiones de la investigación

Consecuencia del resumen de conclusiones expuesto, se formularon las siguientes propuestas al Gobierno de Navarra y al legislador, veamos primero las propuestas al Gobierno Foral de Navarra dirigidas a la minoración de las víctimas en siniestros de seguridad vial así como la minoración de la ingente cuantía económica destinada a las consecuencias personales y materiales de los siniestros viales:

- 1.- Retorno de las competencias integrales de tráfico en la Comunidad Foral de Navarra, los principios de eficiencia y economía públicas requieren la evitación de solapamientos competenciales. Máxime a la vista de los escabrosos resultados obtenidos en la investigación.
- 2.- Planteamiento en virtud de las competencias en materia de Educación de la introducción o abordaje continuado y programado de la seguridad vial como una asignatura más de carácter curricular o promoción de ofertas como actividad extraescolar de carácter continuo.

3.- Reingreso de las víctimas de accidentes de tráfico en el ámbito de la justicia gratuita a través de la modificación del Decreto Foral 17/2012, de 21 de marzo.

4.- Implementación de las medidas necesarias para el reingreso de las víctimas de accidentes de tráfico en la clínica de valoración del Instituto Navarro de Medicina Forense

5.- Protocolización y coordinación a través de la Ley Foral 23/2018, de Policías de Navarra para la creación en las propias policías, Foral y Municipales, de las funciones de las inoperantes, por diferentes motivos y causas, Unidades de Víctimas de Accidentes de Tráfico de la Dirección General de Tráfico e incluyendo un protocolo de buenas prácticas en el ámbito de la realización de sus funciones en las propias diligencias de investigación de los siniestros viales.

6.- Promover a través de la Escuela de Seguridad y Emergencias de Navarra e incluso a través de Convenios o Acuerdos con las Universidades de Navarra, la formación y mejora en los ámbitos de investigación de siniestros viales, coordinando incluso diversas especialidades con el objetivo del fomento de equipos multidisciplinares dirigidos a las causas técnicas y prevención de accidentes de tráfico.

7.- Promover las reuniones e intercambios de información y formación necesarios con los medios de comunicación a efectos de fomentar un "Código de Buena Conducta" en relación a la difusión de noticias relacionadas con los siniestros viales.

Respecto a las propuestas destinadas al legislador, podemos resumirlas en las que a continuación se exponen:

1.- Es inaplazable la correcta sistematización y ubicación de los delitos de resultado de homicidio y/o lesiones en el capítulo IV del Libro II del Código Penal, en el ámbito de los Delitos contra la Seguridad Vial en virtud de los motivos razonados y expuestos en la presente investigación.

2.- No cabe demora alguna en la modificación legislativa que retorne a las víctimas de siniestros viales al ámbito de la tutela judicial efectiva, tanto de carácter penal como, en su caso, en la jurisdicción civil.

3.- Es absolutamente necesaria una definición auténtica de la imprudencia y su caracterización en el ámbito tripartito actual

4.- La modificación en algunos puntos, especialmente los referidos a la necesidad de peritos médicos, desaparición del «auto de cuantía máxima» y la desigualdad de armas de las víctimas de accidentes de tráfico frente a las compañías aseguradoras e instaurada por la Ley 35/2015 debe ser objeto de especial atención y reforma.

5.- Es necesaria la implementación de un procedimiento civil especial en el ámbito del juicio verbal u ordinario para las reclamaciones judiciales civiles derivadas de los siniestros viales, proceso exento de costas e incluso en el ámbito de la justicia gratuita que evite la absoluta desprotección de los damnificados en estos siniestros.

#### IV. Bibliografía

- Alba/García/Iglesia. (2019) «El difuso concepto de «causa» como impedimento para la prevención de accidentes de tráfico», *Revista de Tráfico y Seguridad Vial*, 240.
- Bader, F. (1961) *Technik und Kriminalität in Die Rechtsordnung im technischen Zeitalter*.
- Benlloch, G. (2005) «La eficacia de las sanciones penales y administrativas en la lucha contra la siniestralidad viaria», *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, 73.
- Bernabeu, F.J. (2013) *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*.
- Carreras, J.A. (2016) *Criminología Vial*. Criminología y Justicia Editorial.
- Castro, Abraham (2008) *El porqué y el para qué de las penas*, Madrid, Dykison.
- Corcoy, M. (2013) «Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales», Institut de seguretat pública de Catalunya.
- De Vicente, R. (2008) *Derecho Penal de la Circulación*, Bosch.
- Díez, J.L. (2016) *Derecho Español Parte General*, Tirant Lo Blanch
- Díez, J.L. (2005), «De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana», *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 75.
- Frey, L. (1969) *Reobjektivierung des Strafrechts*, pág. 268.
- García, R. (2007) «La nueva política criminal de la Seguridad Vial: reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de Reforma del Código Penal», *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 09.
- Gómez, P. (2015), *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Bosch.
- Hilterman, P. Ed / TRASOVARES, Mavi (2010), «¿Cómo conducimos después de un programa formativo de seguridad vial?», CEFJE
- Márquez, P./González, J.C. (2016) «Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España»
- Mir, S. (2008) *Seguridad Vial y Derecho Penal*, Tirant Lo Blanch
- Miró, F. (2009), «El "moderno" Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso»
- Miró, F. / Bautista, R (2013), «¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial». *Revista para el análisis del derecho*, 3.
- Miró, F. /Bautista, R. (2014) *Delincuencia Vial y Reincidencia*. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.
- Muñoz, F, en Prólogo a Díez, J.L. (2007) *Los elementos subjetivos del delito*. Bases metodológicas. Editorial B de F.

- Muñoz, F. (2007) *Derecho Penal. Parte especial*, Tirant Lo Blanch.
- Rey, L. F. (2010) «La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas», Aranzadi.
- Rodríguez, L. (2006) «El bien jurídico protegido en el delito de conducción bajo el efecto de las drogas y el alcohol». Comares
- Romeo, C y otros. P.G. (2016) *Derecho Penal*. Comares.
- Romeo, C. (2005) *Conducta peligrosa e imprudencia en la sociedad del riesgo*, Comares.
- Roxin, C. (2014) *Derecho Penal. Parte General*, Civitas.
- Serrano, A./Realpe, M.F. (2014) «Un estudio empírico sobre la generalidad de la desviación y la oportunidad en la circulación de vehículos a motor en Cali, Colombia». *Cuadernos de Política Criminal*, 7.
- Tamarit, J.M. (2016) *De los delitos contra la seguridad vial*, Aranzadi
- Tamarit, J.M/ Luque, M.E. (2007) *Automóviles, delitos y penas: estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*, Tirant Lo Blanch.
- Tamarit, J. (2007), «Política criminal con bases empíricas en España», *Política Criminal*, 7.
- Vargas, B. (2007) «El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 del Código Penal». CGPJ
- Varona, D. (2008), «El después de la sentencia: El papel reeducador de la justicia», V Foro contra la violencia vial.
- Yañez de Andrés, A. (2016) «Baremo y responsabilidad civil», *Revista Aranzadi*, 1.

## OFICIOS DEL AGUA EN LA RIBERA DE NAVARRA

José Antonio Perales Díaz

UNED Tudela

japerales@tudela.uned.es

Recepción: 8 de enero de 2020; Aceptación: 29 de enero de 2020.  
Citación APA: Perales Díaz, José A. (2020). «Oficios del agua en la Ribera de Navarra». *Revista de Humanidades Cuadernos del Marqués de San Adrián*, n.º 12, UNED Tudela, pp. 63-73.

### Resumen:

Este artículo presenta los resultados de un estudio antropológico sobre oficios ligados a la cultura fluvial del valle del Ebro medio. Además de realizar un primer inventario y clasificación de los citados trabajos, en esta investigación se recogen un conjunto de testimonios de personas de edad avanzada que, en el momento de ser entrevistadas, mantienen conocimientos y técnicas en riesgo de desaparición. Este estudio pretende recuperar la memoria del agua, teniendo en cuenta la historicidad del líquido elemento y, también, contribuir al conocimiento y puesta en valor del patrimonio cultural de la Ribera de Navarra.

**Palabras clave:** Oficios fluviales, memoria colectiva, patrimonio cultural, Ebro medio.

### Abstract:

This paper presents the results of an anthropology study on crafts related to river culture from the middle Ebro valley. Apart from making a first inventory and a classification of the mentioned jobs, this research collects a set of testimonies by elderly people who—at the time of being interviewed—kept knowledge and techniques in risk of disappearing. This study aims to recover the memory of water, taking into account the historicity of the liquid element, as well as contributing to the knowledge and enhancement of the cultural heritage from la Ribera of Navarra.

**Keywords:** River trades, Collective memory, Cultural heritage, Middle Ebro.