

# Trabajo Fin de Máster

---

## La crisis de la COVID-19 como factor criminógeno en la delincuencia vial

*-Conclusiones tras el estudio de la delincuencia vial  
en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria-*

Máster Universitario en Análisis y Prevención del Crimen

**Autor:** Alejandro Díaz González

**Tutor:** Dr. Abel González García



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>6</b>
<b>2. SOCIEDAD DE LA COVID-19 Y DELINCUENCIA VIAL</b> .....	<b>9</b>
2.1 <i>LA SOCIEDAD DE LA COVID-19</i> .....	10
2.1.1 <i>Origen del SARS-CoV-2) o COVID-19</i> .....	11
2.1.2 <i>La epidemia COVID-19 en España</i> .....	11
2.1.3 <i>La epidemia COVID-19 en Las Palmas de Gran Canaria</i> .....	14
2.2 <i>DELINCUENCIA VIAL</i> .....	16
2.2.1 <i>Tipos penales contra la seguridad del tráfico</i> .....	16
2.2.2 <i>Infracciones administrativas contra la seguridad del tráfico</i> .....	18
2.3 <i>CRIMINOLOGÍA AMBIENTAL (TEORÍAS DE LA OPORTUNIDAD)</i> .....	18
2.3.1 <i>Teorías de la oportunidad</i> .....	19
2.3.1.1 <i>Teoría del patrón delictivo</i> .....	19
2.3.1.2 <i>Teoría de la elección racional</i> .....	20
2.3.1.3 <i>Teoría de las actividades cotidianas</i> .....	20
<b>3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA</b> .....	<b>23</b>
3.1 <i>OBJETIVOS</i> .....	24
3.2 <i>METODOLOGÍA</i> .....	25
3.1.1 <i>Metodología del análisis de datos cuantitativos</i> .....	26
<b>4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b> .....	<b>28</b>
4.1 <i>EVOLUCIÓN DE LA DELINCUENCIA VIAL ENTRE 2011-2020</i> .....	29
4.1.1 <i>Sobre el alcohol y las drogas en la conducción</i> .....	30
4.1.2 <i>Sobre el exceso de velocidad en la conducción</i> .....	31
4.1.3 <i>Sobre la conducción temeraria</i> .....	32

4.1.4 Relativa a la conducción careciendo de autorización.....	33
4.1.5 Sobre la negativa a las pruebas de detección de alcohol/drogas .....	34
4.1.6 Sobre delitos por generación de riesgos para la seguridad vial.....	35
4.2 ANÁLISIS DE LA DELINCUENCIA VIAL EN EL AÑO 2020.....	36
4.3 ANÁLISIS DE LA EFICACIA POLICIAL .....	40
4.3.1 Análisis cuantitativo de determinadas estadísticas policiales .....	40
4.3.1 Medidas organizativas de la Policía Local para alcanzar una mayor eficacia	41
4.4 TRIANGULACIÓN DE RESULTADOS CON OPINIÓN EXPERTA .....	43
<b>5. CONCLUSIONES .....</b>	<b>47</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>52</b>



## Resumen

La actual crisis global originada por la pandemia de la COVID-19 ha tenido consecuencias en todas las dimensiones de la sociedad y se ha convertido, a nivel científico, en un fenómeno digno de estudio para las ciencias sociales.

En este trabajo de investigación arrojaremos luz sobre cómo ha afectado esta crisis al ámbito criminal, centrándonos específicamente en la delincuencia vial de nivel local y utilizando como muestra la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria a través de los datos facilitados por el Cuerpo de la Policía Local.

Partiendo de las principales teorías criminológicas sobre la oportunidad del delito, se plantea la hipótesis de que la delincuencia vial debería haber descendido notablemente en el año 2020 a consecuencia principalmente de la restricción a la libertad de circulación y al ocio. Sin embargo, el resultado del análisis de datos nos muestra una realidad diferente a la esperada y será a través de un estudio de la eficacia policial cómo explicaremos que los registros de delincuencia vial en el 2020 se hayan mantenido en niveles de años anteriores.

### Palabras clave

*Criminología, Criminalidad vial, delincuencia vial, COVID-19, crisis sanitaria, Las Palmas de Gran Canaria*

## Abstract

The current global crisis caused by COVID-19 pandemic has had consequences in all dimensions of society and has become, at a scientific level, a phenomenon worthy of study for the social sciences.

In this research work we will shed light on how this crisis has affected the criminal sphere, focusing specifically on traffic crime and using the city of Las Palmas de Gran Canaria as a sample through the data provided by the Local Police Department.

Starting from the criminological theories on the opportunity for crime, our hypothesis is that road crime should have decreased in 2020 as a consequence of the restriction on freedom of movement and leisure limitation. However, the result of the data analysis shows us a different reality than expected and it will be through a study of police effectiveness that we will be able to explain that road crime records in 2020 have been maintained at the levels of previous years.

### Keywords

*Criminology, Traffic crime, road crime, COVID-19, health crisis, Las Palmas de Gran Canaria*

## **1. INTRODUCCIÓN**

---



## 1. INTRODUCCIÓN

La pandemia COVID-19 ha sido mucho más que una emergencia sanitaria, pues sus efectos han trascendido el ámbito de la sanidad y han afectado al ritmo y el estilo de vida en comunidad, han cambiado el curso de la micro y la macroeconomía, han dañado gravemente al mercado laboral, y en definitiva han traído consigo una crisis social de magnitud y características sin precedentes.

La inexperiencia de las Autoridades gubernamentales ante esta nueva amenaza que no conoce de países ni fronteras, ha puesto en evidencia las limitaciones y vulnerabilidades del actual modelo de Naciones-Estado, incapaz de enfrentar eficazmente los nuevos riesgos globales.

A nivel local, la crisis de la COVID-19 ha roto nuestra cotidianeidad a consecuencia principalmente de las medidas que los Gobiernos han ido adoptando frenar la evolución de esta desconocida amenaza.

Se ha confinado a la población en sus domicilios, se ha restringido la libertad de circulación, se han limitados las actividades de ocio e incluso prohibido el ocio nocturno... y todas estas medidas, al tiempo que nos protegían contra el coronavirus, tenían un impacto directo sobre la sociedad y, por ende, sobre la criminalidad.

Para Felson (2020) la COVID-19 ha traído el “experimento criminológico más grande de la historia” y ha convertido a la sociedad en un inmenso “un laboratorio natural”. Por lo tanto, si existe algo positivo que pueda dejarnos esta crisis sociosanitaria, seguramente sean las lecciones que podamos adquirir a través del estudio de la misma.

Es por tanto ambición de este alumno del Máster en Análisis y Prevención del Crimen del Centro Crimina, contribuir en la generación de conocimientos aprovechando dicho experimento criminológico de la COVID-19, en este caso a través de una investigación a nivel local y circunscrito a un sector concreto de la criminalidad como es el de la delincuencia vial o relacionada con el tráfico.

Concretamente, en este trabajo estudiaremos en qué medida la pandemia de la COVID-19 ha repercutido sobre la criminalidad vial durante el 2020 en Las Palmas de Gran Canaria, la mayor ciudad de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Apoyándonos en la teoría criminológica de las *actividades cotidianas* de Cohen y Felson (1979) y otras teorías basadas en la oportunidad del delito, partimos de la hipótesis inicial de que el descenso de la actividad social, la limitación de la circulación, la prohibición del ocio nocturno y otras medidas restrictivas de libertades adoptadas en el último año han supuesto la reducción de “oportunidades” para el delito y reducido el número de “delincuentes motivados”, lo que debería traducirse en una caída de los índices de delincuencia vial.

Sin embargo, la citada teoría también señala a los “guardianes capaces” como un elemento de influencia en la generación de las tasas de delincuencia, motivo por el que incluimos en nuestra investigación un estudio del esfuerzo policial realizado en el último año en el que afrontaron una misión esencial durante la crisis de la COVID-19, de tal forma que conozcamos si la eficacia policial ha sido mayor y si esto ha tenido un impacto sobre los registros de delincuencia vial.

Tras llevar a cabo el análisis de datos facilitados por la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria, observamos que lejos de lo esperado, en el años 2020 no se produjo un cambio de tendencia en los índices de delincuencia vial respecto a los años anteriores.

No obstante, sí quedó probada la influencia de la COVID-19 en la criminalidad vial tras realizar un estudio pormenorizado del año 2020, donde observamos un desmoronamiento de la delincuencia en abril tras declararse el estado de alarma, y una posterior recuperación de los registros hacia valores normales tras la llegada de la «nueva normalidad».

Los elevados registros de delincuencia vial en Las Palmas de Gran Canaria durante el segundo semestre del 2020 encuentran explicación en un aumento significativo de la eficacia en el trabajo de la Policía Local, conclusión a la que se llegó tras estudiar determinados datos estadísticos que demuestran dicho aumento del rendimiento, y también tras valorar las medidas organizativas que fueron adoptadas por el Cuerpo policial tras declararse el estado de alarma.



Concluimos la investigación conociendo una opinión experta, la del Subinspector responsable de la Unidad de Atestados de la Policía Local, el cual también explicó el mantenimiento de los registros sobre criminalidad vial en 2020 señalando a una mejora sin precedentes en la eficacia del Cuerpo policial gracias a los cambios organizativas que se realizaron y a la mayor capacidad de control que otorga el que haya menos actividad en la ciudad.

Las conclusiones del trabajo confirman por tanto la influencia de la COVID-19 sobre la delincuencia vial tras observar la caída de los registros en los meses de confinamiento y apuntan al aumento en la eficacia policial para explicar el mantenimiento de los registros policiales sobre criminalidad vial en 2020.

En opinión del autor, el presente TFM consigue probar la aplicabilidad de la teoría de las actividades rutinarias como herramienta de prevención, tras haber observado cómo en esta crisis por la COVID-19 los cambios que se han producido en los tres elementos señalados por Cohen y Felson (1979) como esenciales para generar conductas delictivas (delincuentes motivados, objetivos apropiados, existencia de guardianes capaces) han generado variaciones en los registros de delincuencia.

## **2. SOCIEDAD DE LA COVID-19 Y DELINCUENCIA VIAL**

---

## 2.1 LA SOCIEDAD DE LA COVID-19

Para Ulrich Beck (1986), hemos construido a lo largo de las últimas décadas una *sociedad del riesgo global* que ha dado lugar a una situación paradójica. Por una parte, la mayor conectividad e interdependencia entre los diferentes Estados nación, que continúan perpetrados en la tradicional concepción soberanista, ha reducido sus capacidades de acción para proteger a sus ciudadanos de las amenazas actuales. Y mientras tanto, un amplio espacio transnacional ha emergido y no cuenta con las instituciones ni los marcos regulatorios adecuados.

La tesis de Beck destaca precisamente esa contradicción, que el propio autor denominó de “irresponsabilidad organizada”, donde pese a existir conciencia de la existencia de nuevos riesgos “inasegurables” que exceden la capacidad estatal para combatirlos, se ha aceptado convivir con un nivel indeterminado de incertidumbre y renunciado a articular los mecanismos de gobernanza global que permitirían enfrentar esas nuevas amenazas, minimizar su impacto y mitigar los posibles daños.

Para Sanahuja (2020), aunque en su origen se presentó como una crisis sanitaria, la pandemia de la COVID-19 ha tenido un alcance sistémico que ha afectado a todas las dimensiones de la vida social. Se trata de una crisis generada por un evento discreto –la aparición del virus–, pero su rápida propagación y graves consecuencias sistémicas se explican, más allá de la virulencia y características de ese patógeno, por las carencias de ese sistema y su baja resiliencia: en concreto, las fallas que radican en una globalización en crisis, caracterizada por un alto grado de interdependencia y una alta conectividad, sin los necesarios mecanismos de gestión y prevención de los riesgos globales inherentes a esa interdependencia, y sin una gobernanza global legítima y eficaz.

En definitiva, la crisis global de la COVID-19 se ha alzado como la evidencia más severa hasta el momento de la enorme vulnerabilidad que padece el tradicional modelo de Estados naciones, insuficientemente armado para hacer frente a amenazas transnacionales cuyo impacto se acaba sufriendo en la escala local. En este sentido, la crisis de la COVID-19 ha sido también una buena muestra del fenómeno acuñado como *glocalización* (Roland Robertson, 1995).

### **2.1.1 Origen del SARS-CoV-2) o COVID-19**

En algún momento de noviembre de 2019 el coronavirus causante del Síndrome Respiratorio Agudo Severo 2 (SARS-CoV-2) o COVID-19 migraba de un animal a un ser humano, o, de haberse producido antes esa migración, sufría una mutación que daba origen a la enfermedad, y permitía, desde ese momento, su transmisión entre humanos. A mediados de diciembre de ese año los hospitales de Wuhan, en China, empezaban a encontrarse con casos atípicos de neumonía con consecuencias letales, causadas ya por este coronavirus, y el 31 de diciembre el gobierno chino notificó oficialmente a la Organización Mundial de la Salud (OMS) la aparición de un nuevo virus causante de SARS (Sanahuja, 2020).

En aquel tiempo se consideraron válidas las medidas que previamente se aconsejaban para la gripe y las infecciones respiratorias graves y no se estimó necesario limitar los viajes internacionales, con la esperanza de que el brote epidémico pudiera ser controlado a nivel local en su origen. El 11 de marzo de 2020, ante la rápida y progresiva expansión de la epidemia a nivel internacional, la OMS decretó el estado de pandemia global (Serrano-Cumplido, y otros, 2020).

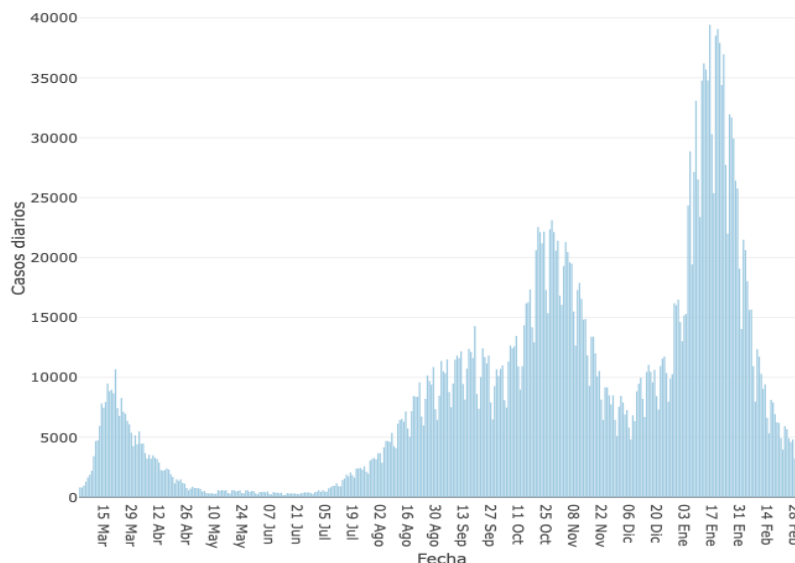
### **2.1.2 La epidemia COVID-19 en España**

El 31 de enero de 2020 se detectó el primer caso de COVID-19 en la isla de la Gomera (España), tratándose como un caso importado de un contagio en Alemania. El 24 de febrero de 2020 se notificaron los primeros casos en la España peninsular, si bien posteriormente se comprobó que el primer caso de fallecimiento sucedió el 13 de febrero en Valencia.

Desde entonces el número de contagios en nuestro país ha sufrido diversas oleadas, y mientras se redacta este TFM podríamos afirmar que en España se ha acaba de superar la tercera oleada, tal y como se observa en la gráfica publicada por la Red Nacional de Vigilancia Epidemiológica (RENAVE)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Los datos que se aportan son los comunicados oficialmente a día de 6 de marzo de 2021, fecha en que el autor se encuentra redactando el presente TFM.



**Gráfico nº 1.** Casos de COVID-19 en España desde marzo de 2020 hasta el 6 de marzo de 2021. (Fuente: RENAVE).

Así, el balance de la pandemia en nuestro país, desglosado por Comunidades Autónomas y según la gravedad, es de un total de 2.902.612 casos de COVID-19 detectados en España, de los cuales un 7,2% de los casos han sido hospitalizados, un 0,6% han sido admitidos en UCI y un 1,4% han fallecido a causa de la enfermedad.

Comunidad Autónoma	Casos totales	Hospitalizados <sup>1</sup>	UCI <sup>1</sup>	Defunciones <sup>1</sup>
Andalucía	467539	31967 (6,8)	2996 (0,6)	7037 (1,5)
Aragón	101657	9625 (9,5)	775 (0,8)	2385 (2,3)
Asturias	41499	6263 (15,1)	423 (1,0)	1447 (3,5)
Baleares	54203	3246 (6,0)	481 (0,9)	497 (0,9)
Canarias	38901	3259 (8,4)	624 (1,6)	439 (1,1)
Cantabria	22543	2245 (10,0)	304 (1,3)	304 (1,3)
Castilla-La Mancha	152317	7800 (5,1)	718 (0,5)	2677 (1,8)
Castilla y León	187492	17245 (9,2)	1420 (0,8)	3639 (1,9)
Cataluña *	451197	16356 (3,6)	1210 (0,3)	4195 (0,9)
C. Valenciana	368578	25702 (7,0)	2090 (0,6)	5270 (1,4)
Extremadura	65838	4322 (6,6)	376 (0,6)	1209 (1,8)
Galicia	103209	9267 (9,0)	1294 (1,3)	1615 (1,6)
Madrid	522257	49887 (9,6)	3317 (0,6)	5357 (1,0)
Murcia	105026	7868 (7,5)	978 (0,9)	1349 (1,3)
Navarra	46290	2906 (6,3)	308 (0,7)	571 (1,2)
País Vasco	138998	7427 (5,3)	730 (0,5)	2236 (1,6)
La Rioja	23554	2163 (9,2)	278 (1,2)	362 (1,5)
Ceuta	4587	247 (5,4)	26 (0,6)	79 (1,7)
Melilla	6927	456 (6,6)	73 (1,1)	70 (1,0)
<b>Total España</b>	<b>2902612</b>	<b>208251 (7,2)</b>	<b>18421 (0,6)</b>	<b>40738 (1,4)</b>

<sup>1</sup> n (%) calculado sobre el total de casos en cada CCAA.

**Tabla nº 1.** Casos de COVID-19 por nivel de gravedad a fecha de 6 de marzo de 2021. (Fuente: RENAVE).

Sin embargo, aunque se hable de crisis sanitaria por haberse gestado a consecuencia de una pandemia, el impacto de la COVID-19 ha ido más allá del ámbito sanitario y ha

afectado de forma grave y repentina a otras esferas como la economía, el mercado laboral, la vida social en comunidad y, en definitiva, el bienestar de la población.

Como ejemplo pueden citarse los datos relativos al mercado laboral, con 622.600 puestos de trabajo destruidos en 2020 y otros 527.900 puestos desocupados, alcanzando una cifra total (que sería peor de no ser por los ERTES que continúa manteniendo el Gobierno) de 3,71 millones de parados y elevándose la tasa de paro de un 13,78% al final de 2019 a un 16,13% al finalizar 2020, de acuerdo con los datos obtenidos de la Encuesta de Población Activa (EPA) del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Estos efectos indirectos se han producido debido a las medidas adoptadas por las autoridades gubernamentales, primero por el propio Estado y posteriormente por las Comunidades Autónomas, a través de los estados de alarma declarados para limitar el ejercicio de determinados derechos constitucionales y frenar el contacto interpersonal, requisito imprescindible para la propagación del coronavirus.

El de libre circulación y el de libertad económica han sido los principales derechos restringidos. En una primera fase (entre los meses de marzo y mayo de 2020) estos derechos se restringieron de una forma drástica con la orden de confinamiento de la población y la paralización de toda la actividad laboral y económica salvo para los servicios esenciales para la supervivencia de la población.

Posteriormente y hasta la actualidad, estas medidas han ido cambiándose continuamente por las autoridades de gobierno, flexibilizándose y endureciéndose en función de la evolución de la pandemia en el país y, por qué no decirlo, fruto de la improvisación y continua corrección ante una situación inédita y no esperada, de dimensión transnacional y frente a la que las instituciones de los Estados nación han mostrado su incapacidad para resolverla.

Durante el último año la sociedad española ha convivido con una nueva amenaza para la salud y la vida que ha cambiado de manera drástica sus usos y costumbres. Y a este nuevo temor a ser contagiados nosotros o nuestros seres queridos por esa nueva enfermedad de la que poco conocemos aún, hemos tenido que sumar la capacidad para adaptarnos a los continuos vaivenes en las medidas adoptadas por las autoridades que nos

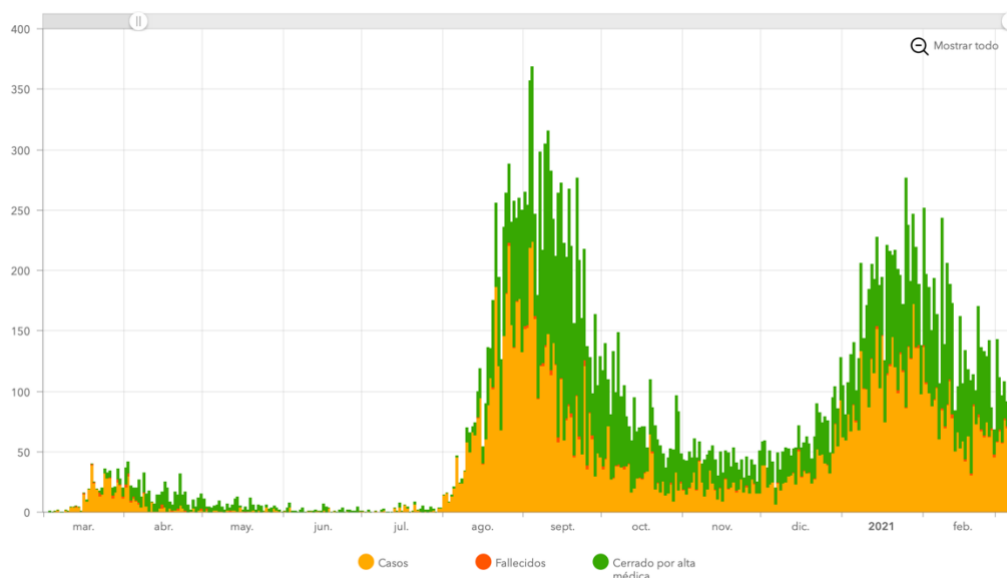
han confinado mucho tiempo en casa, han traído una enorme incertidumbre laboral (salvada de forma temporal gracias a los ERTES), dificultades para llevar a cabo nuestra vida familiar y social, la paralización y posteriores medidas de restricción para la educación escolar y universitaria, la restricción del ocio, la limitación del contacto social y la obligación de usar siempre una mascarilla, y otros efectos indirectos pero de enorme calado para nuestra integridad física, psicológica y social.

Para este estudiante de criminología, esta nueva coyuntura social supone una excelente ocasión para poner a prueba las teorías criminológicas que señalan a «la oportunidad» como el principal factor constituyente de la conducta criminal, y comprobar si dichas teorías sirven para explicar los cambios que se han producido en las tasas de delincuencia en este último año, y concretamente en nuestro caso, la referidas a la criminalidad vial.

### **2.1.3 La epidemia COVID-19 en Las Palmas de Gran Canaria**

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es la capital de Canarias (junto a Santa Cruz de Tenerife) y el municipio de mayor población del archipiélago, constituyendo la novena ciudad del país con 381.223 habitantes según los datos del INE y conformando junto a los municipios colindantes un área metropolitana de más de 600.000 habitantes. Para resaltar su actividad diaria incesante, un dato representativo es que según el Instituto Canario de Estadística (ISTAC) más de la mitad de los puestos de trabajo de toda la isla están en Las Palmas de Gran Canaria, concretamente un porcentaje del 55% sobre el total, pese a conformar tan solo un 6% del territorio de la isla.

Puesto que nuestro TFM se realizará utilizando los datos sobre delincuencia vial de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, Los datos mostrados a continuación han sido analizados para conocer si la evolución de la COVID-19 en el municipio de estudio ha sido similar a la evolución de la pandemia a nivel estatal. Este extremo nos indicará si el estudio de la COVID-19 como factor criminógeno en Las Palmas de Gran Canaria puede servir para obtener conclusiones extrapolables a nivel estatal o por el contrario serían conclusiones muy particulares sobre lo ocurrido en la citada ciudad.



**Gráfico n° 2.** Casos de COVID-19 en Las Palmas de Gran Canaria desde marzo de 2020 hasta el 6 de marzo de 2021. (Fuente: Servicio Canario de Salud).

Como se puede observar de su comparación con el Gráfico 1 que muestra los casos a nivel estatal durante el mismo periodo de tiempo, la evolución de la pandemia en Las Palmas de Gran Canaria ha sido similar a la estatal, con tres oleadas de contagio fácilmente detectables que coinciden en el tiempo.

No obstante, se observan ligeros matices que distinguen a ambas. Si bien a nivel estatal la tercera oleada (enero y febrero de 2021) ha sido más fuerte que la segunda (verano de 2020), esto no ocurre en Las Palmas de Gran Canaria, donde la tercera oleada de contagios ha tenido un pico más bajo que la de verano del 2020. Además, la tercera oleada en la capital canaria se muestra más larga o prolongada en el tiempo que la misma oleada a nivel estatal.

Finalmente, para ilustrar el enorme impacto económico que ha tenido la crisis del COVID-19 en la ciudad, sirve saber que en 2020 el turismo ha descendido en un 53,07% respecto a 2019 según el Observatorio de Turismo del Ayuntamiento, y aunque no se conocen datos a nivel municipal, según el ISTAC durante 2020 el paro ha crecido en Canarias un 28,33%, lo que significa que 61.590 personas perdieron su empleo (no contando en estos datos el número de personas que de momento permanecen en ERTE).



## 2.2 DELINCUENCIA VIAL

Para la Real Academia Española delincuencia significa “*Hecho de cometer un delito*”. Para los analistas, por delincuencia se entiende al conjunto de delitos observables en un grupo social determinado y durante un periodo de tiempo concreto.

En este TFM abordaremos como delincuencia vial al conjunto de infracciones legales que atentan contra un determinado bien jurídico protegido, que no es otro que la seguridad del tráfico, el cual se refiere a la vida y la integridad física de los usuarios que conviven en las vías de circulación.

Por lo tanto no observaremos únicamente las infracciones penales, es decir, los delitos, sino que también abordaremos en nuestra investigación determinadas infracciones de carácter administrativo que ponen en riesgo el mismo bien jurídico, si bien podríamos considerar que lo hacen a una intensidad menor y por ello reciben el castigo por la vía administrativa y no penal.

Por tanto, en la evaluación que realicemos sobre la delincuencia vial en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, además de los delitos por conducción con alcohol, conducción con drogas, exceso de velocidad y conducción temeraria, se tendrán igualmente en cuenta las infracciones que hayan sido detectadas por la Policía Local por hechos similares pero denunciadas por la vía administrativa.

En los siguientes subapartados se explica de forma específica cuáles son las infracciones penales y administrativas que serán objeto de estudio en este trabajo.

### 2.2.1 Tipos penales contra la seguridad del tráfico

La siguiente tabla contiene los comportamientos tipificados por la vía penal que ponen en riesgo la seguridad del tráfico y que serán objeto de estudio.

TIPO PENAL	DESCRIPCIÓN
Conducción a gran velocidad	Tipificado en el artículo 379.1 del Código Penal <sup>2</sup> (en adelante, CP), castiga a quienes condujeran un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.
Conducción bajo influencia del alcohol o drogas	Tipificado en el art. 379.2 CP, castiga a quien conduzca un vehículo de motor o ciclomotor bajo influencia de drogas tóxicas o bebidas alcohólicas. Dicha influencia puede demostrarse por los síntomas que los agentes denotaran o, con independencia de la influencia, que arrojará una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o superior a 1,2g/l en sangre.
Conducción temeraria con peligro para la vida	Este tipo penal, contemplado en el art. 380 CP, castiga a los conductores de vehículos a motor o ciclomotor que circulen con temeridad manifiesta y pusieran en concreto peligro la vida o integridad física. A estos efectos, el CP considera que también existe temeridad manifiesta cuando concurren el delito de gran velocidad con la superación de la tasa penal de alcohol.
Conducción con desprecio para la vida humana	Se trata de un tipo agravado del caso anterior tipificado en el art. 381 CP. Contempla una pena más grave para el conductor temerario que además de poner en concreto peligro la vida de otras personas, muestre un manifiesto desprecio por la vida de los demás. En un subtipo menos grave, se contempla una pena menor para quien muestre un manifiesto desprecio por la vida de los demás, pero no llegue a poner en concreto peligro la vida.
Negación a someterse a las pruebas de alcohol o drogas	El art. 383 CP tipifica como delito la negativa de los conductores de vehículos a motor o ciclomotor a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas habiendo sido requeridos por los agentes.
Conducción sin permiso o con permiso sin vigencia	El artículo 384 CP castiga a quienes conduzcan un vehículo a motor o ciclomotor por las vías de tráfico sin haber obtenido nunca ninguna clase de permiso de conducción. También se castiga a quienes conduzcan poseyendo un permiso de conducción que carezca de vigencia por haber perdido la totalidad de puntos o haber sido privado del mismo por un juez.
Originar un grave riesgo para la seguridad vial	Se trata del único delito contra la seguridad vial donde el sujeto activo no tiene que ser conductor. El art. 385 CP castiga a quienes originen un grave riesgo para la circulación por colocar en la vía obstáculos imprevisibles, sustancias deslizantes o inflamables, por sustraer o anular la señalización, o por cualquier otro medio. También se castiga a los usuarios que no restablezcan la seguridad de la vía cuando tuvieran la obligación de hacerlo.
Abandono del lugar del accidente	Esta conducta criminal fue introducida en el año 2019 en el Código Penal <sup>3</sup> a través del art. 382bis, y castiga a los conductores de vehículos a motor o ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195 (delito de omisión del deber de socorro), voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o para terceros, abandonen el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieron una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito de lesiones.
Homicidio o lesiones por imprudencia	Aunque el art. 382 ya contemplaba las lesiones a consecuencia de delitos de velocidad, alcohol y/o drogas, o conducción temeraria, a través de la modificación del Código Penal del año 2019 se introdujeron dos modificaciones que contemplan de forma específica la imprudencia grave en la conducción, así como una definición sobre cuándo se considerará que existe imprudencia menos grave. Estas modificaciones en el art. 142 y 152 pueden dar lugar a delitos de homicidio imprudente o de lesiones por imprudencia respectivamente.

**Tabla nº 1.** Descripción de los delitos contra la seguridad vial. (Fuente: elaboración propia).

<sup>2</sup> Ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal

<sup>3</sup> Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre.

### 2.2.2 Infracciones administrativas contra la seguridad del tráfico

Para abarcar una muestra más representativa de la delincuencia vial registrada en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, se ha considerado oportuno recopilar y analizar aquellas infracciones administrativas consistentes en comportamientos que también son castigados por la vía penal, pero que por no alcanzar una mayor gravedad reciben el castigo por la vía administrativa.

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN
Exceso de velocidad	Los límites de velocidad en las vías de circulación se encuentran regulados en los artículos 45 a 52 del Reglamento General de Circulación. La infracción administrativa por superar los límites establecidos puede ser grave o muy grave en función de cuánto se supere dicho límite, por lo que la sanción será de una multa desde 100 a más de 500 euros y la detracción de hasta 6 puntos.
Superar la tasa máxima permitida de alcohol o drogas en el organismo	El alcohol y las drogas en la conducción y su constitución como infracción administrativa están reguladas en los artículos 20 a 28 del Reglamento General de Circulación. La infracción administrativa por superar la tasa máxima permitida de alcohol o conducir con drogas en el organismo, constituyen una infracción muy grave sancionada con una multa de hasta 1.000 euros y la detracción de hasta 6 puntos del permiso de conducción.
Conducción temeraria	La infracción administrativa por conducción temeraria se regula en el artículo 3 del Reglamento General de Circulación, siendo esta muy grave y castigada con multa de 500 euros y detracción de 6 puntos. La única distinción entre la infracción administrativa y el delito es que el segundo requiere que se ponga en concreto peligro la vida de una determinada persona, de no producirse ese concreto peligro porque, por simple cuestión de suerte, ningún peatón u otro usuario estuviera en el camino de dicho conductor temerario, se castigaría como infracción administrativa.

## 2.3 CRIMINOLOGÍA AMBIENTAL (TEORÍAS DE LA OPORTUNIDAD)

Este trabajo de investigación se realiza para conocer la influencia de la crisis COVID-19 en las tasas de delincuencia vial. El objetivo no es otro que contrastar la hipótesis inicial de que los delitos relacionados con la seguridad vial han descendido en este último año con ocasión de los cambios sociales ocasionados por la mencionada crisis.

Los fundamentos teóricos que podrían explicar la hipótesis planteada los encontramos en la denominada criminología ambiental, una corriente criminológica relativamente reciente que pone el foco de atención sobre el evento criminal y las circunstancias inmediatas del mismo y no solamente en el sujeto, ganando especial relevancia el factor de «la oportunidad».

Por lo tanto, es primordial que conozcamos en este TFM las principales teorías de la oportunidad en criminología, prestando especial atención a la conocida como *teoría de las actividades cotidianas*.

### **2.3.1 Teorías de la oportunidad**

Para Felson y Clarke (1999), las teorías de la oportunidad son aquellas basadas en “*una perspectiva que explica la conducta delictiva como una función de las características propias de ciertas situaciones en que, quienes son propensos a aprovecharlas, encuentran oportunidades de obtener beneficios mediante la comisión de un acto ilegal*”.

El principal elemento común de las teorías de la oportunidad es la racionalidad que otorgan al comportamiento delictivo, al considerar que la conducta criminal es fruto de una elección meditada por el sujeto (en mayor o menor medida, dado que indudablemente existe un componente emocional) y que en función de las oportunidades, los riesgos y los beneficios que se presenten, este tendrá más oportunidades de decidir delinquir.

Para obtener una mayor aproximación a las teorías de la oportunidad, se explicarán brevemente aquellas destacadas por el profesor Van Durmen (2013), deteniéndonos especialmente en la teoría de las actividades cotidianas ya que la consideramos la más aplicable al caso de estudio.

#### ***2.3.1.1 Teoría del patrón delictivo***

El matrimonio Brantingham (1991) desarrolló esta teoría tras estudiar la influencia del entorno físico y social de los delincuentes en la elección de sus objetivos. Valoraron cómo el entorno físico, las pautas sociales y el comportamiento de las víctimas aumenta las oportunidades para el delito.

Las conclusiones de esta teoría establecen un patrón delictivo bastante definido por el que el delincuente siempre encontraría mayores oportunidades para el delito en las zonas de gran concentración e inter-relación de personas, que serían de tránsito habitual para los mismos.

### *2.3.1.2 Teoría de la elección racional*

De Cornish y Clarke (1986), quienes plantearon que la delincuencia es una decisión lógica adoptada por un sujeto que previamente ha realizado un juicio donde ha enfrentado las oportunidades de éxito y los beneficios al nivel de riesgo de ser arrestado. Para estos autores, el ambiente es determinante en la conducta delictiva al ofrecer los estímulos que despiertan la intención criminal.

El infractor es por tanto un ser racional, que emplea las claves presentes en el escenario del delito para elegir el modo de delinquir. Partiendo de dicha base, Cornish y Clarke propusieron las técnicas de prevención situacional más conocidas: aumentar el esfuerzo, aumentar el riesgo, disminuir las ganancias reducir provocaciones y eliminar excusas para modificar el balance del análisis de daños y beneficios y reducir las oportunidades del delito.

### *2.3.1.3 Teoría de las actividades cotidianas*

Esta teoría criminológica es la última que expondremos ya que conforma, junto a las anteriores sobre la opción racional (el delito se concibe como resultado del libre arbitrio del individuo tras analizar los costes y beneficios de su acción) y las del medio físico (que ponen de relieve el “atractivo” que suponen ciertos lugares para los delincuentes), una de las principales y más trascendentes teorías de la criminología ambiental, siendo además la que mayor soporte dará al autor de este TFM si del análisis de los datos puede confirmarse finalmente la hipótesis planteada.

Esta teoría, formulada inicialmente por Lawrence E. Cohen y Marcus Felson (1979) y desarrollada posteriormente por el último, sostiene que son los cambios que producen en la organización social y en la estructura de los patrones de actividad diaria de las personas pueden explicar la evolución de la delincuencia en general o de determinados tipos delictivos.

Es decir, que los delitos están relacionados con la naturaleza de los patrones cotidianos de interacción social, de manera que cuando cambian los patrones de comportamiento de una sociedad, las oportunidades para el delito cambian también (Vozmediano y San Juan, 2010).

Y si en el año 1979 los autores Cohen y Felson postularon que el aumento de las actividades fuera del hogar tras los cambios sociales surgidos desde el fin de la Segunda Guerra Mundial habían hecho que incrementasen las posibilidades para el crimen y por ello subieran las tasas de delitos; para el autor de este TFM es lógico pensar que, en el año 2020, fruto del cambio repentino de la actividad social fuera del hogar ocasionado por la crisis de la COVID-19, podría predecirse que la actividad delincuencia, y más concretamente la delincuencia vial al requerir del desplazamiento por la vía pública, debería haber disminuido en un porcentaje notable.

Esta teoría tiene una aplicación práctica preventiva, pues para Cohen y Felson, si se realizaran ciertos cambios en las actividades que realizamos de forma rutinaria podríamos influir en la tasa de criminalidad. Los autores explicaron que para producirse una conducta delictiva deben converger tres elementos en el mismo lugar y al mismo tiempo:

- Un delincuente motivado.
- Un objetivo apropiado.
- Ausencia de vigilancia



**Ilustración n° 1.** Representación de los tres elementos de la teoría de las actividades cotidianas.

Solamente con conseguir eliminar uno de los tres elementos, podríamos evitar la conducta delictiva.

Para este alumno, la aplicación de esta teoría de las actividades rutinarias al estudio de la evolución de la delincuencia vial en la actual crisis de la COVID-19 explicaría perfectamente una caída en el número de delitos. Y es que si analizamos lo ocurrido en esta época con los tres elementos que conforman la actividad delictiva, encontramos que:

- **Sobre el delincuente motivado:** puesto que la motivación en los delitos contra la seguridad vial surge normalmente de la influencia del alcohol o las drogas, o bien de la actividad social en la vía pública y las medidas implementadas por las autoridades este último año han eliminado o reducido drásticamente el ocio en espacios públicos y, especialmente, el ocio nocturno, principal motivación para el delincuente vial.
- **Sobre el objetivo apropiado:** podríamos definir que el objetivo de los delincuentes contra la seguridad vial es, en la mayoría de ocasiones, trasladarse a un determinado lugar, normalmente en circunstancias inapropiadas para la conducción. Las restricciones para circular en la vía pública en este último año, así como la clausura de los establecimientos de ocio hacen que se reduzcan los casos donde exista un objetivo apropiado para los tipos delictivos contra la seguridad vial.
- **Sobre la ausencia de vigilancia:** por el contrario, un factor de influencia en las tasas de delincuencia y que podría haber aumentando en esta crisis de la COVID-19 ha sido la vigilancia en la vía pública, tanto por el incremento de la conciencia ciudadana y su preocupación por la situación sanitaria actual, que ha conllevado al incremento de la vigilancia informal por familiares, vecinos, etc., como especialmente ante el esfuerzo realizado por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad durante esta etapa, que se han visto obligados a incrementar los controles y tareas de vigilancia para asegurar el cumplimiento de las normas de lucha contra la pandemia.

La caída del número de delincuentes motivados y de objetivos apropiados deberían haber propiciado este último año, a juicio de quien escribe, una reducción de las tasas de delincuencia vial con respecto a años anteriores de normalidad en la sociedad.

Sin embargo, el refuerzo de la vigilancia y un presumible aumento de la efectividad policial podría contrarrestar la situación e ir a favor de una mayor detección de delitos en la vía pública. Por tal motivo es fundamental que en este trabajo de investigación abordemos la etapa COVID-19 pensando no solamente en el factor de descenso de la actividad social, sino también en el factor de un posible aumento de la eficacia policial.

### **3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

---



### 3.1 OBJETIVOS

El **objetivo general** de este trabajo de investigación es comprobar si la crisis sanitaria del COVID-19 se ha constituido como un factor criminógeno de influencia sobre las tasas de delincuencia vial en 2020, así como vislumbrar si dicha influencia ha propiciado una evolución favorable o desfavorable respecto a los años anteriores y encontrar las causas que expliquen dicho resultado.

Abordaremos dicho objetivo en una investigación que partirá de la **hipótesis general** de que la crisis de la COVID-19 debería haber reducido las tasas de delincuencia vial, atendiendo especialmente a la caída de la actividad social por la limitación del derecho de libre circulación y otras restricciones como las de ocio nocturno.

No obstante, a lo largo del TFM se pretende la consecución de los siguientes **objetivos específicos**:

- Valorar la relevancia de la crisis por la COVID-19 como factor criminógeno en la delincuencia vial.

En este sentido, nuestra **primera subhipótesis** de partida es que la crisis de la COVID-19 sí se ha mostrado como un factor muy influyente en la delincuencia vial y que ha hecho que decaiga debido a la paralización del ritmo social, si bien habrá que valorar lo ocurrido y tener en cuenta otros aspectos como el incremento de la vigilancia policial.

- Realizar un estudio de la evolución de la delincuencia vial en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria durante los últimos 10 años.
- Comprobar si en el último año, tras la entrada en vigor de las medidas de protección frente a la COVID-19, ha cambiado la tendencia en los índices de criminalidad vial respecto a los años anteriores.
- Realizar un análisis más pormenorizado de la delincuencia vial a lo largo del año 2020 y valorar si se aprecia relación con la evolución de la pandemia.  
En este punto, plantearíamos como **segunda subhipótesis** que en el mes de marzo de 2020, justo con el inicio del estado de alarma y confinamiento de la

población, la delincuencia vial debe haberse reducido casi por completo, para luego ir produciéndose un aumento progresivo a lo largo del año, con los datos más elevados posiblemente en los meses de verano y en el de diciembre.

- Valorar si otros factores como la eficacia policial ha tenido un papel relevante para explicar la delincuencia vial registrada durante el año 2020

Al abordar la influencia de la crisis de la COVID-19 sobre la delincuencia vial no podemos limitarnos a pensar en la paralización de la actividad social como el único factor de influencia. Basándonos en la teoría de las actividades rutinarias, valoraremos también la eficacia policial como elemento de influencia en las tasas de delincuencia.

En este sentido, nuestra tercera subhipótesis es que la eficacia policial ha sido mayor, puesto que los Cuerpos policiales han aumentado en el último año su presencia, los controles y tareas preventivas en los espacios públicos para asegurar el cumplimiento de las medidas anti COVID-19, lo que combinado con una menor presencia de personas en las vías públicas les otorga una mayor capacidad de control. Este hipotético aumento de la eficacia policial debe haber tenido un impacto sobre los índices de delincuencia vial.

### 3.2 METODOLOGÍA

Este trabajo de investigación se realizará empleando los datos de delincuencia vial registrados en una base territorial municipal, concretamente de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Para conocer cuál ha sido el impacto de la COVID-19 sobre la delincuencia vial y comprobar si la hipótesis de una reducción de las tasas de delincuencia vial se cumple, se buscarán evidencias a partir de un análisis de los datos cuantitativos que han sido registrados por la Policía Local de la citada ciudad.

El análisis de datos cuantitativo se realizará en dos fases, divididas en dos subapartados. En un primer subapartado se analizarán los datos de delincuencia vial registrados en el periodo comprendido entre los años 2011 y 2020, lo que nos permitirá

conocer cuál ha sido el escenario y la tendencia delincriminal en el citado municipio durante la última década y si se ha producido un cambio notable en el último año.

En un subapartado posterior, analizaremos de forma más pormenorizada los datos de delincuencia vial registrados durante el año 2020, lo que nos permitirá conocer cómo se ha desarrollado la influencia de la crisis COVID-19 sobre la delincuencia vial.

Posteriormente, para valorar la eficacia policial como factor de influencia los índices de delincuencia vial en 2020 con ocasión de la COVID-19, se llevará a cabo un análisis mixto en el que se valorarán datos cuantitativos sobre estadística policial comparada, y también se valorarán otros datos cualitativos relativos a las medidas organizativas adoptadas por el Cuerpo de Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria para hacer frente a la situación del COVID-19.

Para concluir la investigación, se buscará triangular los resultados alcanzados en el análisis de datos con la opinión de un experto en la materia, lo cual se realizará a través de una entrevista en profundidad con el Subinspector responsable de la Unidad de Atestados de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria.

Por consiguiente y según la clasificación de los tipos de investigación realizada por Hernández, Fernández y Baptista (2003), en este TFM se empleará un método de tipo deductivo en el que, partiendo de una hipótesis basada en una teoría general (teorías criminológicas ambientales), se analizarán los datos en particular para comprobar si la misma se cumple. Así pues, las conclusiones que se obtengan dependerán de la validez de las premisas o hipótesis y subhipótesis tomadas como referencia, y tanto si estas se cumplen como si no, los resultados aportados por el alumno serán razonados y deberán contribuir al conocimiento sobre la materia.

### **3.1.1 Metodología del análisis de datos cuantitativos**

La recopilación de datos cuantitativos sobre delincuencia vial se obtendrá de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria, y más concretamente del documento de Memoria Estadística que dicha institución elabora anualmente, así como de los datos obrantes en la Unidad de Atestados encargada de la instrucción de los delitos contra la seguridad vial en el municipio.

Toda la información será de tipo numérica y en ningún caso contendrá datos de carácter personal. Una vez recopilada la información de interés por el alumno, los datos serán categorizados en las siguientes categorías y subcategorías:

❖ **Alcoholemias/drogas**

- Delitos
- Administrativas
- Total

❖ **Exceso de velocidad**

- Delitos
- Administrativas
- Total

❖ **Conducción temeraria**

- Delitos
- Administrativas
- Total

❖ **Carecer de permiso de conducción**

❖ **Negación a realizar pruebas de alcohol/drogas**

❖ **Generar peligro contra la seguridad vial**

Con relación a dicha categorización de datos, es necesario matizar que la misma se ha realizado teniendo en cuenta los diferentes tipos penales contra la seguridad vial que ya fueron expuestos en el apartado 4.2.1 e infracciones administrativas expuestas en el 4.2.2.

No obstante, no se han incluido datos sobre el delito de abandono del lugar del accidente por no haberse instruido ninguno en la ciudad desde que entrara en vigor la reforma penal en 2019. Tampoco se han incluido datos sobre lesiones u homicidios imprudentes por no haberse podido facilitar dichos datos por la Unidad de Atestados de la Policía Local.

## 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

---

## 4.1 EVOLUCIÓN DE LOS DATOS SOBRE DELINCUENCIA VIAL ENTRE 2011-2020

En la siguiente página, se muestra la tabla obtenida tras haber realizado la recopilación y categorización de datos registrados por la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria en el periodo comprendido entre los años 2011 y 2020.

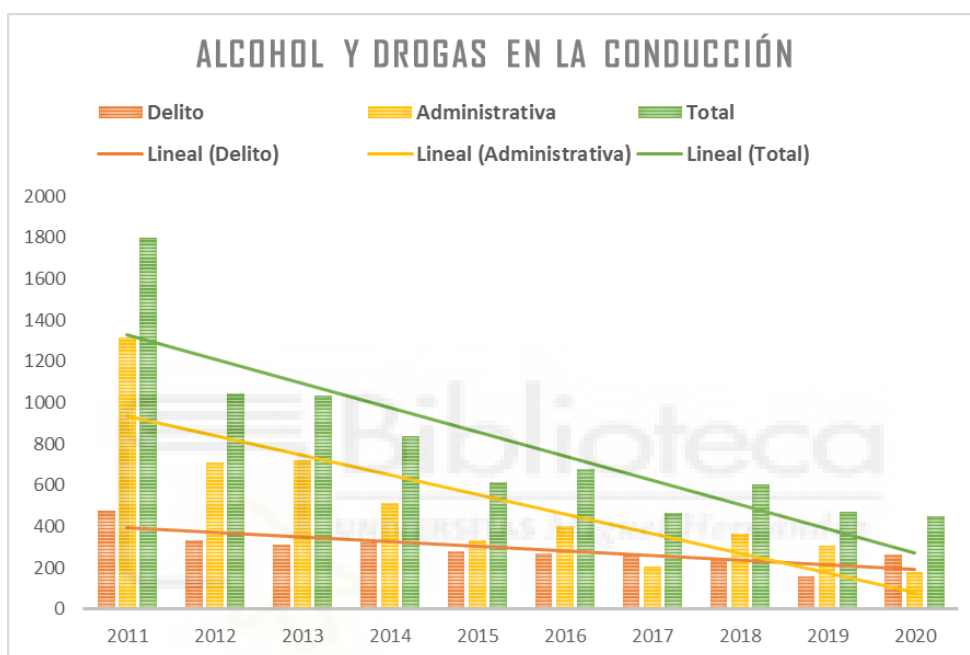
	Alcoholemia/drogas		Exceso velocidad		Conducción temeraria		Carecer de permiso de conducción	Negación a realizar pruebas alcohol/drogas	Generar peligro para seg. vial
	Delito	Administrativa	Delito	Administrativa	Delito	Administrativa			
2011	478	1318	14	13394	0	278	278	8	0
2012	334	712	14	16440	3	220	223	9	0
2013	311	723	12	23261	0	156	156	9	0
2014	322	516	16	32023	0	60	60	10	0
2015	283	333	9	30962	0	405	405	11	1
2016	271	405	6	24853	2	294	296	14	0
2017	262	206	9	31696	4	276	280	9	1
2018	236	368	11	36669	5	190	195	6	1
2019	160	309	4	18467	10	180	190	7	0
2020	266	182	18	15474	5	150	155	6	6

Tabla nº 2. Datos de delincuencia vial en Las Palmas GC de 2011 a 2020. (Fuente: elaboración propia).

De un simple vistazo a la tabla de datos ya se puede extraer una impresión que ha resultado, cuando menos, desconcertante para el autor de este TFM, pues lejos de mostrar un descenso de la delincuencia vial en 2020, los datos parecen mostrar cierta continuidad respecto a años anteriores y, en algunos casos, incluso se habrían incrementado.

Veámoslo con mayor detalle en las siguientes ilustraciones.

#### 4.1.1 Sobre el alcohol y las drogas en la conducción



**Gráfico nº 3.** Evolución de la delincuencia vial relacionada con el alcohol y las drogas al volante entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

La influencia del alcohol y las drogas en la conducción supone el tipo penal más detectado en Las Palmas de Gran Canaria año tras año desde 2011 y así ha sido igualmente en el 2020.

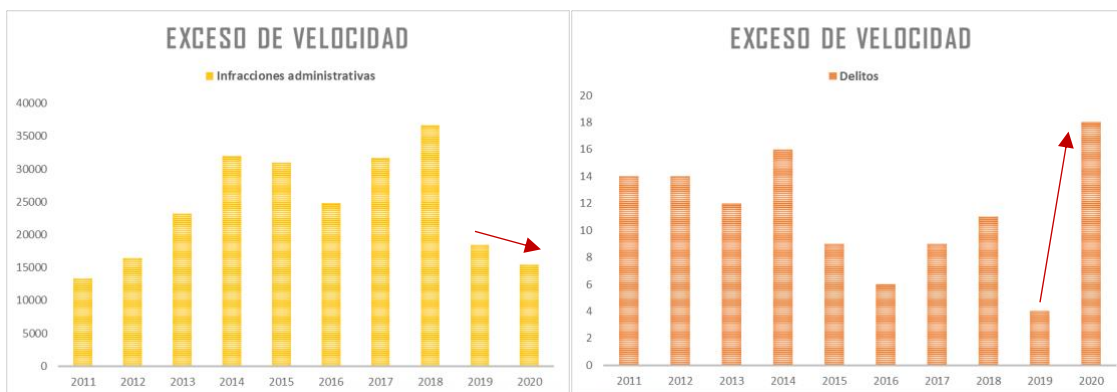
En la gráfica expuesta se aprecia claramente una tendencia a la baja durante la última década para este tipo de comportamientos penados administrativa y penalmente, con una caída en las infracciones administrativas de un 76,6% en 2019 respecto a 2011, mientras los delitos también se redujeron un 66,5% en el mismo periodo.

En el año 2020, si bien las infracciones administrativas han continuado a la baja al registrar la Policía Local un 41,1% menos de resultados positivos en alcohol o drogas

respecto de 2019, en materia penal la situación se muestra totalmente contraria con un número de delitos detectados que muestra una subida de un 66,3% con respecto a 2019.

#### 4.1.2 Sobre el exceso de velocidad en la conducción

Sigamos con el análisis de la delincuencia vial relacionada con los excesos de velocidad en la circulación por vías urbanas.



**Gráficos n° 4 y n° 5.** Evolución de la delincuencia vial relacionada con la velocidad en la circulación entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

Nuevamente, encontramos disparidad al comparar la evolución de las infracciones sancionadas con los delitos investigados.

En el caso de las infracciones administrativas por exceso de velocidad, se observa en la gráfica una tendencia más o menos clara al alza entre los años 2011 y 2018, que de forma repentina se cae en 2019 con una reducción de un 49,6% con respecto a 2018, y que en 2020, que es nuestro año de mayor interés, muestra simplemente una constancia con respecto al año anterior, con un descenso mínimo del 16,2%.

Esta caída en el año 2019 respecto a 2018 es significativa respecto a la tendencia marcada desde 2011 pero, sin embargo, el descenso que se produce en el 2020 no es reseñable y no podría obtenerse una conclusión en el sentido de la hipótesis formulada.

Sin embargo, tras observar que el número de delitos por exceso de velocidad también sufrió una caída repentina en 2019 de nada menos que un 63,6%, este alumno ha podido realizar las averiguaciones oportunas en la Sección de Radar de la Unidad de Tráfico de la Policía Local y constatar que, por diversas averías, durante los meses de enero a junio



de 2019 tanto los radares de posición fija como el radar móvil con el que cuenta la Policía Local no estuvieron operativos.

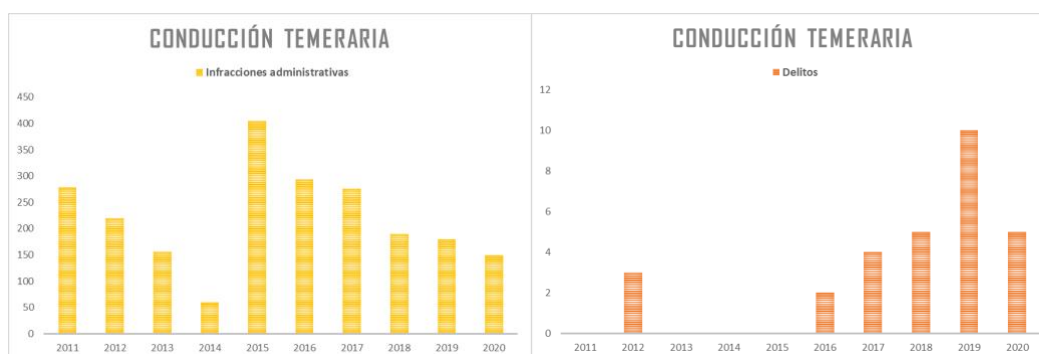
Lo anterior es un dato bastante relevante ya que muestra que los datos de 2019 se registraron únicamente durante la segunda mitad del año, mientras que los datos de 2020 sí fueron tomados durante todo el año.

Si partiéramos de la suposición de que en la primera mitad del 2019 se hubieran detectado un número similar de denuncias que en la segunda mitad del mismo, significaría que los datos en 2019 se mantendrían similares a 2018 en cuanto a infracciones administrativas y tendrían un descenso mínimo del 10% aproximadamente en el número de delitos.

En dicho supuesto, los datos registrados en el 2020 sí mostrarían un descenso muy significativo con respecto a los años anteriores, superior al 50% tanto en el número de infracciones administrativas como de delitos por exceso de velocidad en la circulación.

#### 4.1.3 Sobre la conducción temeraria

Al igual que en los casos anteriores, para la conducción temeraria se han tenido en cuenta los delitos tipificados al respecto en el Código Penal y también las infracciones administrativas que, si bien implican menor trascendencia o riesgo para la vida o integridad de otros usuarios, suponen el mismo hecho.



**Gráficos nº 6 y nº 7.** Evolución de la delincuencia vial por conducción temeraria entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

Para el autor de este TFM, ninguna conclusión clara puede obtenerse del análisis de los datos registrados por conducción temeraria que, nuevamente y al igual que en el caso

de las infracciones anteriores, muestran resultados dispares en la vía administrativa y la vía penal.

En cuanto a las infracciones administrativas, se puede distinguir con nitidez dos periodos claramente diferenciados. Un primer periodo entre 2011 y 2014 muestra una tendencia clara a la baja, donde las infracciones son cada año menores y en 2014 ya eran 78,4% menos que en 2011. En 2015 se iniciaría el otro periodo en el que hemos de incluir al 2020, y que comienza con un incremento digno de análisis donde de las 60 infracciones de 2014, el dato casi se septuplica y alcanza las 405 infracciones en 2015. A partir de ahí, la tendencia es a la baja de forma bastante lineal, y en 2020 se sigue dicha tendencia sobre 2019 con un descenso de un 16,7%.

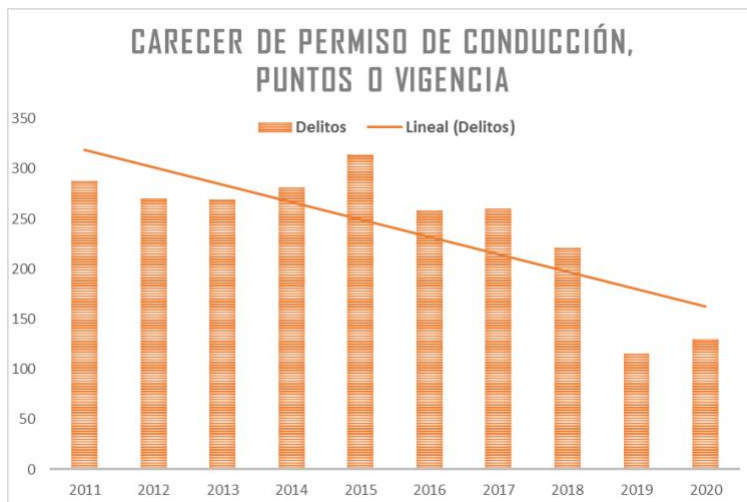
Este último dato es, nuevamente, contrario a la hipótesis formulada acerca de una caída reseñable de la delincuencia vial con la llegada de la crisis sanitaria. En 2020 simplemente continúa la tendencia que ya venía marcada.

Y con respecto a los delitos por conducción temeraria, no se puede hablar de tendencias en la última década, puesto que hasta 2016 apenas hay datos y, a partir de ahí, si bien comienza una tendencia muy marcada al alza, esta decae en 2020 respecto de 2019 pero no debiera leerse como una caída demasiado significativa, ya que en 2020 se registran los mismos datos que en 2018 y hasta más que en 2017 y 2016.

En definitiva, tampoco encontramos en el análisis de la conducción temeraria evidencias de un cambio significativo de la delincuencia vial por la llegada de la crisis sanitaria en el último año.

#### **4.1.4 Relativa a la conducción careciendo de autorización**

En este apartado englobamos los delitos tipificados en el artículo 384 del CP por conducir careciendo de permiso de conducción, o bien careciendo de puntos o con un permiso sin vigencia. Veamos cuál ha sido la evolución en el periodo de estudio.



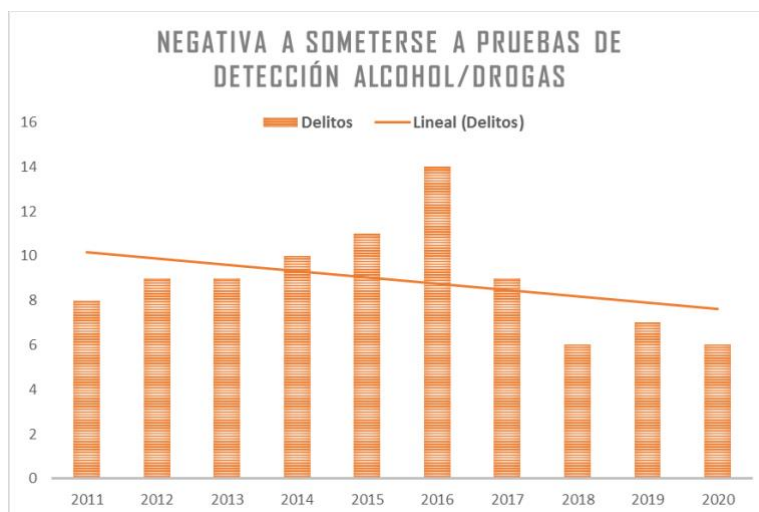
**Gráfico n° 8.** Evolución de la delincuencia vial por conducir sin autorización entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

Vemos una línea que marca una tendencia negativa con carácter general, si bien es reseñable el descenso en el número de delitos detectados en los dos últimos años.

En cualquier caso, a los efectos que nos son de interés, no se observa en el año 2020 un cambio significativo o en la línea de la hipótesis puesta a prueba en este trabajo de investigación, sino que más bien al contrario, lo que dicen los datos es que en dicho año se detectó incluso un leve incremento del 12,1% en la delincuencia de este tipo penal.

#### 4.1.5 Sobre la negativa a las pruebas de detección de alcohol/drogas

De la recopilación de los datos sobre el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas, ha podido obtenerse el siguiente gráfico.



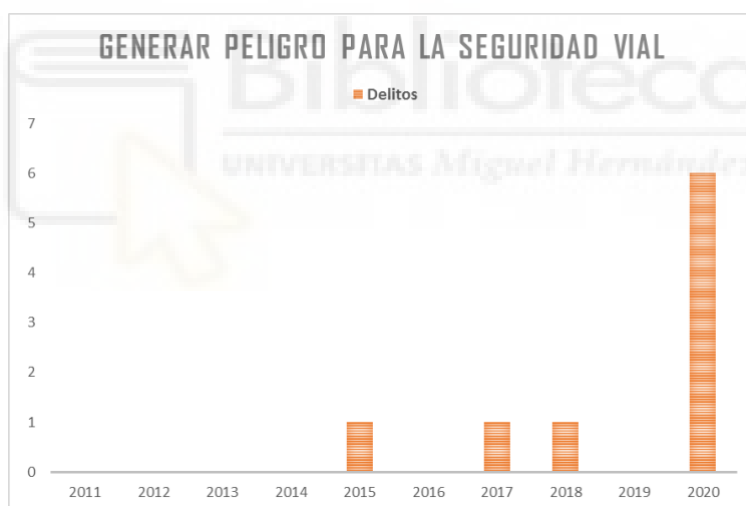
**Gráfico n° 9.** Evolución de la delincuencia vial por negación a someterse a las pruebas de alcohol y/o drogas entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos Policía Local Las Palmas de GC).

Aunque la línea de tendencia se muestra a la baja, se podrían distinguir dos periodos más o menos claros. El primero entre 2011 y 2016, con una tenencia al alza que, a partir de entonces, se vuelve a la baja con una caída significativa en 2017 de un 35,7% que se mantiene en los años siguientes con una ligera tendencia a la baja que incluye al año 2020.

No se aprecia, por lo tanto, ninguna variación reseñable en el año de la pandemia COVID-19 con respecto a los años inmediatamente anteriores, por lo que no encontramos evidencias que confirmen el descenso de la delincuencia vial tal y como se plantea en la hipótesis a prueba.

#### 4.1.6 Sobre delitos por generación de riesgos para la seguridad vial

De las diferentes categorías de datos que hemos ido analizando, quizás sea esta la de menos provecho para el fin perseguido y, en cualquier caso, tampoco sirven para apoyar la hipótesis que motiva la investigación. Veámoslo.



**Gráfico nº 10.** Evolución de la delincuencia vial por generar peligro para la seguridad vial entre 2011 y 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos Policía Local Las Palmas de GC).

Como se observa, la actividad criminal de este tipo delictual registrada por la Policía Local ha sido casi nula en el periodo de estudio. Sin embargo, en 2020 cambia el escenario pero no para producirse un descenso sino, justamente al contrario, se dispara y pasa de un total de 3 delitos en 9 años, a 6 delitos registrados tan solo en el año 2020.

No obstante, los resultados obtenidos en el análisis de este tipo delictual resultan poco significativos dado que los datos facilitados por la Policía Local son muy escasos.

## 4.2 ANÁLISIS DE LA DELINCUENCIA VIAL REGISTRADA EN EL AÑO 2020

Continuamos con el método inductivo yendo de lo general hacia lo específico, y para ello nos centramos en conocer de forma más pormenorizada cuál ha sido la evolución de la actividad delictiva relacionada con el tráfico durante el 2020, y si esta muestra alguna relación con la llegada y posterior evolución de la COVID-19.

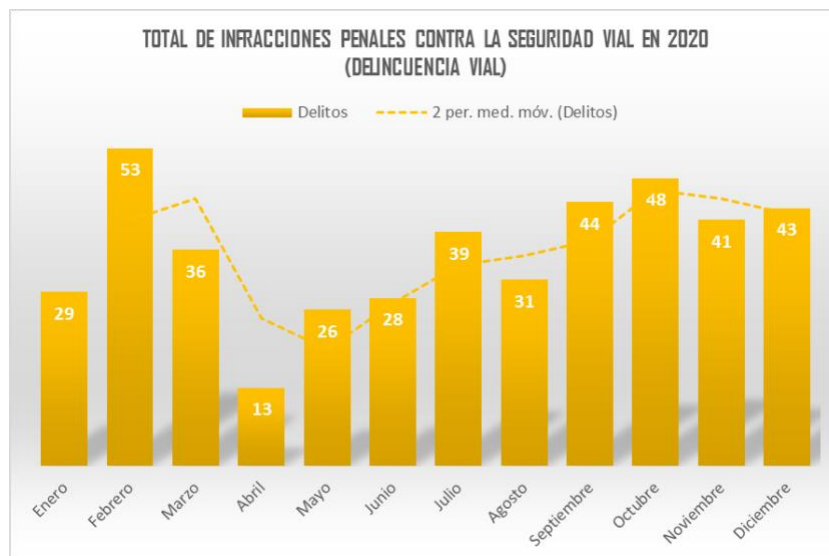
La siguiente tabla muestra los datos sobre delincuencia vial registrados por la Policía Local a lo largo del año 2020 y categorizados por meses y tipos delictivos.

	Alcoholemi a/drogas	Exceso velocidad	Conducción temeraria	Carecer de permiso de conducción	Negación a realizar pruebas alcohol/drogas	Generar peligro seguridad vial	TOTAL
Enero	21	0	0	8	0	0	29
Febrero	34	0	0	18	1	0	53
Marzo	17	2	0	17	0	0	36
Abril	7	0	0	6	0	0	13
Mayo	12	4	0	9	0	1	26
Junio	15	6	0	7	0	0	28
Julio	23	1	1	10	3	1	39
Agosto	17	4	0	10	0	0	31
Septiembre	26	0	3	12	0	3	44
Octubre	35	0	1	12	0	0	48
Noviembre	26	0	0	14	1	0	41
Diciembre	33	1	0	7	1	1	43
<b>TOTAL</b>	<b>266</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>130</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>431</b>

**Tabla nº 3.** Datos sobre la delincuencia vial en Las Palmas de Gran Canaria durante el año 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

No ha sido posible obtener el desglose mensual de las infracciones administrativas por alcohol/drogas, exceso de velocidad y conducción temeraria al no poder facilitarse dichos datos por la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria, por tanto todos los datos expuestos en la tabla se refieren a los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial.

En el gráfico siguiente, podemos apreciar de forma más ilustrativa cómo ha evolucionado mensualmente la delincuencia vial durante el 2020.



**Gráfico nº 11.** Evolución del número de delitos contra la seguridad vial registrados en el 2020. (Fuente: elaboración propia a partir de datos Policía Local Las Palmas de GC).

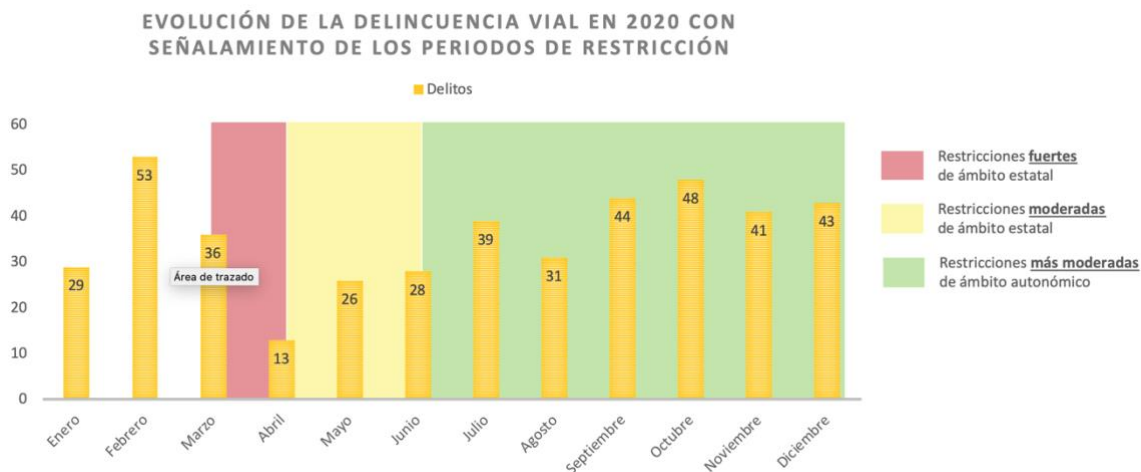
Observamos en el gráfico cómo tras la declaración del estado de alarma en el mes de marzo, los registros del número de delitos contra la seguridad vial sufrieron una caída muy significativa en abril, de nada menos que un 63,9%.

Dicha caída no obstante podría haber sido aún mayor ya que el estado de alarma fue declarado justo a mitad del mes de marzo<sup>4</sup>, por lo que si comparamos febrero (último mes que transcurrió en su totalidad sin estado de alarma) con abril (primer mes transcurrido en su totalidad con estado de alarma), la caída sería aún mayor, concretamente del 75,5%.

A partir de ahí, el número de delitos contra la seguridad vial registrados por el Cuerpo de seguridad se va incrementando hasta final de año, si bien podríamos distinguir un primer periodo de crecimiento en los meses de mayo y junio, y un crecimiento más notable a partir de julio hasta diciembre.

<sup>4</sup> El estado de alarma por la pandemia COVID-19 fue declarado por el Gobierno estatal mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Esta última observación podría ser significativa si tenemos en cuenta el desarrollo temporal de las medidas restrictivas que se fueron adoptando por las autoridades gubernamentales del Estado y de Canarias.



**Gráfico nº 12.** Evolución de la delincuencia vial y los periodo de restricciones en 2020.  
(Fuente: elaboración propia a partir de datos Policía Local Las Palmas de GC, BOE y BOC).

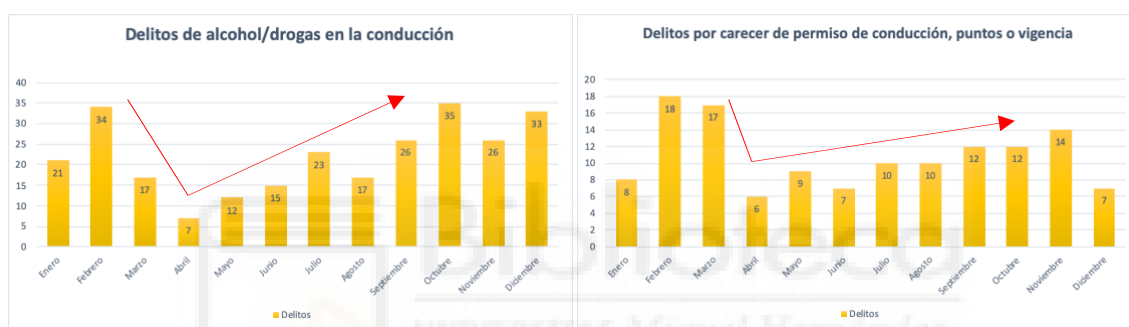
El gráfico nº 12 se ha elaborado para apreciar cómo a medida que las medidas de restricción adoptadas por las Autoridades se iban suavizando, los registros de la delincuencia vial fueron aumentando. En el segundo semestre del año, ostentando ya la Comunidad Autónoma de Canarias la dirección de las medidas de lucha contra la COVID-19, la delincuencia vial tuvo los registros más altos.

Esta circunstancia encuentra una explicación razonable si atendemos al hecho de que la dirección de la lucha contra la pandemia fue delegada por el Estado a las Comunidades Autónomas tras haber superado estas en sus respectivos territorios una serie de fases (tres fases concretamente<sup>5</sup>) que evidenciaban una evolución favorable de la situación sanitaria y permitía a los Gobiernos regionales asumir la dirección y continuar suavizando las medidas restrictivas que ya el Estado había comenzado a moderar.

<sup>5</sup> Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Con la moderación de las restricciones y una mayor libertad para los ciudadanos da comienzo la conocida como «nueva normalidad», un periodo en la que se recupera un nivel alto de actividad económica y social, donde la población vuelve a hacer vida en las calles y donde es resulta razonable que se produjera ese incremento en los registros de criminalidad vial con respecto a los primeros meses de la pandemia.

En los siguientes gráficos, que muestra la evolución mensual de los delitos contra la seguridad vial por alcohol y drogas y por carecer de permiso de conducción, se observa un patrón similar de caída en el número de delitos contra la seguridad vial durante los meses de marzo y abril, y de recuperación hacia cifras más elevadas en el segundo semestre<sup>6</sup>.



**Gráficos nº 13 y 14.** Evolución de los delitos por alcohol/drogas en la conducción (13) y por carecer de permiso de conducción (14) durante 2020.

(Fuente: elaboración propia con datos de Policía Local Las Palmas de GC)

Sin embargo, aunque podamos explicar que se haya producido un aumento de la criminalidad vial en el segundo semestre del año debido a la recuperación de esa «nueva normalidad» con una mayor actividad social que en los primeros meses de la pandemia, continúa siendo de difícil explicación que se haya alcanzado una cifra anual en 2020 incluso superior a los años anteriores.

<sup>6</sup> No se muestra la evolución mensual del resto de tipos delictivos contra la seguridad del tráfico ya que los delitos por alcohol/drogas y por carecer de permiso suponen el 91,9% de la delincuencia vial y además son los únicos que se producen de forma continua durante todo el año y permiten una análisis temporal realmente útil para esta investigación.



## 4.3 ANÁLISIS DE LA EFICACIA POLICIAL

Llegamos a este punto de la investigación con un resultado del análisis cuantitativo sobre la delincuencia vial que muestra una realidad contraria a la planteada en nuestra hipótesis: la crisis sanitaria de la COVID-19 no ha propiciado un descenso en los índices de delincuencia vial durante 2020 en Las Palmas de Gran Canaria.

Continuando con nuestra base en la teoría de las actividades rutinarias, intentaremos arrojar luz sobre dicha situación y encontrar causas que de forma razonada expliquen por qué no ha caído la criminalidad vial pese al descenso en la actividad social.

Para ello nos centramos ahora en la eficacia policial como elemento de estudio, otro de los factores que la mencionada teoría criminológica destaca por su influencia en la formación de las tasas de delincuencia.

### 4.3.1 Análisis cuantitativo de determinadas estadísticas policiales

Para valorar si la eficacia de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria ha visto un aumento en el último año, hemos podido acceder a algunos datos estadísticos que consideramos objetivos y que están al alcance del autor de este TFM. Estos datos son: el número de controles policiales realizados, el número de requerimientos realizados a la Policía Local mediante el teléfono 092 y 112 y número de accidentes con heridos o fallecidos atendidos (se explica más adelante el porqué de este último). Veamos los datos estadísticos generados en los últimos cuatro años.

	2017	2018	2019	2020	Evolución 2019-2020
Requerimientos al 092/112	53.987	55.308	57.486	38.698	↓ 32,7%
Controles policiales de prevención	11.021	9.864	8.422	16.154	↑ 91,8%
Accidentes con heridos o fallecidos	2094	1947	1846	1012	↓ 45,2%

**Tabla nº 4.** Datos sobre la evolución de determinados datos de interés sobre la Policía Local en 2020.  
(Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Policía Local de Las Palmas de GC).

Con relación al número de requerimientos realizados a la Policía Local a través del 092 y 112, vemos cómo en el año 2020 se produce una disminución muy significativa en relación con el año anterior, concretamente una caída del 32,7%. Este dato sin duda

supone que la Policía Local esté más liberada de los servicios rutinarios por denuncia vecinal y disponga de más efectivos y mayor tiempo para realizar tareas de prevención y vigilancia.

Por otra parte, con relación al número de controles preventivos realizados el resultado es abrumador, pues supone que en el año 2020 se llevaron a cabo casi el doble de controles preventivos que en el 2019, con un subida espectacular de un 91,8% que supone sin lugar a dudas otro dato a favor de un incremento claro de la eficacia de la Policía Local en el último año.

Finalmente, se ha querido recopilar otro dato que nos ha parecido de interés y que es el número de accidentes con heridos registrado en 2020. Se ha decidido valorar este dato porque, si bien la Unidad de Atestados realiza diversas labores y en su mayoría de naturaleza judicial, podrían distinguirse dos grandes funciones entre sus cometidos: la instrucción de accidentes con heridos o fallecidos (en los accidentes sin heridos intervienen los agentes del Distrito y no se moviliza a Atestados), y las labores de control e instrucción de delitos contra la seguridad vial.

Partiendo de dicha premisa, la disminución en 2020 de un 45,2% de los accidentes con heridos respecto al año anterior, supone una descarga de tareas de dicha función que iría a favor de una mayor actuación en la otra función principal de la Unidad de Atestados que es la detección y actuación ante delitos contra la seguridad del tráfico, lo cual es muy probable que se traduzca en una mayor eficacia contra la delincuencia vial.

#### **4.3.1 Medidas organizativas de la Policía Local para alcanzar una mayor eficacia**

Finalmente, al objeto de valorar si se ha producido un aumento de la eficacia policial nos ha parecido oportuno valorar las siguientes medidas adoptadas por el Cuerpo de Policía Local durante el 2020 y tras la declaración de alarma con el único objetivo de incrementar su eficacia y eficiencia:

- Desde la declaración del estado de alarma el 15 de marzo de 2020 hasta la adopción de la «nueva normalidad» en el mes de junio, por la Concejalía Delegada de Seguridad y Emergencias de la que depende el Cuerpo de Policía Local se cambió la Instrucción Horaria del Cuerpo para instaurar una jornada

de “7-7”, por la que se estableció un turno de 7 días de trabajo y 7 día de descanso, tras valorarse que con dicho turno no solo se reducía el riesgo de contagios en el Cuerpo, sino que se aumentaba la presencia de agentes en la calle.

- Para reforzar dicha presencia en la calle, se adoptaron otras medidas por la Jefatura de Policía Local como la supresión temporal de la Unidad de Educación Vial, pasando su personal a incorporarse a la Unidad de Distritos para prestar servicio en la calle; la suspensión de las funciones de la Unidad de Protección y Acompañamiento Local (UPAL) de índole social para dedicarlos a tareas de apoyo a los Distritos en la lucha contra el COVID-19; o la asignación temporal de Mandos policiales de Unidades como Atestados también al Distrito para reforzar las tareas de control en la vía pública.
- Durante el estado de alarma por la Jefatura de Policía Local se suspendieron todas las vacaciones y días de descanso de la plantilla, lo que supone un incremento en un 25% de la plantilla que, según datos informados por la Unidad de Recursos Humanos de la Policía Local, es el porcentaje medio de agentes que se encuentran normalmente disfrutando de vacaciones, permisos personales, horas acumuladas y otros descansos.
- También la Jefatura del Cuerpo suspendió temporalmente los planes de conciliación de la vida familiar y laboral que se habían concedido a algo más de 70 policías para reducir su jornada laboral.
- Con la declaración de alarma la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias canceló temporalmente la Academia de formación básica donde participaban 68 nuevos agentes de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria. La Jefatura de Policía Local, ante tal situación, optó por incorporar al servicio a dichos agentes para reforzar la presencia en la vía pública, prestando estos servicio de forma definitiva ya que la Academia se reanudó meses después de forma online.

- Por último, es reseñable el dato de que por la Jefatura de la Policía Local se renovaron por completo los instrumentos de control sobre el trabajo policial en la calle, instaurando el uso de diversas “Actas de control” que los Mandos policiales deben rellenar diariamente para mostrar el trabajo realizado y el cumplimiento de las directrices marcadas por la Jefatura. Esto último podría haber contribuido especialmente a un incremento en el rendimiento del Cuerpo policial, promovido por los mandos intermedios para cumplimentar dichos documentos estadísticos solicitados por la Jefatura.

#### **4.4 TRIANGULACIÓN DE LOS RESULTADOS CON UNA OPINIÓN EXPERTA**

Para contrastar los resultados obtenidos hasta este punto y obtener una opinión experta que contribuya a guiarnos hacia unas conclusiones argumentadas y motivadas también en la valoración de un experto en la materia, hemos optado por concertar una entrevista con el Mando policial responsable de la Unidad de Atestados de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria, el Subinspector Francisco Cabrera.

Francisco Manuel Cabrera Jiménez tiene 49 años e ingresó en el Cuerpo de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria con tan solo 19 años de edad. Desde entonces ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en las unidades policiales de carácter operativo como las Unidades territoriales de Distritos, así como las especializadas en materia de seguridad vial como la Unidad de Tráfico y la Unidad de Atestados, habiendo ejercido también como Subinspector en el Cuerpo General de la Policía Canaria, Policía Autónoma de Canarias durante los años 2016 y 2017.

Desde el año 2019 ejerce como Mando responsable de la Unidad de Atestados, cuyos componentes son los encargados de la investigación e instrucción de los delitos contra la seguridad vial en la capital grancanaria.

El autor de este TFM ha decidido completar este trabajo con una entrevista al Subinspector Francisco Cabrera por considerar que contribuye a enriquecer el presente

trabajo al valorar su opinión como altamente cualificada por su rica formación y experiencia profesional, su admirable involucración en todas las labores que ejerce su Unidad y por su capacidad de aportar siempre una visión práctica y realista ante cualquier situación profesional, siendo esto último muy positivo para los efectos que buscamos en este apartado del TFM.

La entrevista con el Subinspector Francisco Cabrera se desarrolló durante la mañana del día 24 de marzo de 2021 en la Jefatura de la Policía Local. Sin pretensión de mantener una reunión extensa ni con un guion previamente establecido, el único objeto de esta entrevista era mostrar al entrevistado los datos analizados y mantener una conversación en torno a una pregunta central:

**¿Cómo explicaría que durante el año 2020 la delincuencia relacionada con el tráfico y la seguridad vial en Las Palmas de Gran Canaria haya mantenido e incluso incrementado los registros de años anteriores, pese a las restricciones de movilidad y permanencia en la vía pública, cierre del ocio nocturno y otras medidas adoptadas por la crisis sanitaria?**

El Subinspector Francisco Cabrera, tras observar detenidamente el resultado del análisis de los datos durante el periodo 2011-2020 y el análisis más pormenorizado del 2020, se pronunció en el sentido siguiente.

En mi opinión, encuentro bastante lógicos los resultados de tu trabajo. Entiendo que hayas supuesto que los delitos contra la seguridad vial iban a bajar este último año, porque la actividad en la calle ha sido mucho menor, especialmente en la etapa de confinamiento, y luego con los toques queda nocturnos la actividad durante la noche ha sido casi inexistente.

Todo eso ha sido así, hay menos gente en las calles y por tanto menos delincuencia, relacionada con el tráfico o con cualquier delito que normalmente suceda en la vía pública como hurtos, robos, lesiones, etc.

Yo estoy seguro de que no te equivocas, y que probablemente el número de hechos delictivos contra la seguridad del tráfico en 2020 ha sido menor que en los años anteriores... pero eso no significa, necesariamente, que el número de delitos que haya detectado la Policía Local también tenga que ser menor.

De esta manera introdujo el Subinspector Francisco Cabrera un componente que hasta ahora no había sido tenido muy en cuenta por el alumno de este TFM: la **eficacia policial** durante la COVID-19.

Este último año, con menos gente en la calle, y con un número mucho menor de requerimientos ciudadanos por diferentes razones como ruidos, peleas, botellones, robos... hemos podido ser más efectivos que nunca.

Que el número de incidencias de toda clase haya sido mucho menor, nos ha permitido llegar a todas ellas cuando se nos requiere o, al menos, llegar a un porcentaje mucho mayor que el habitual. Es más sencillo detectar un conductor ebrio entre 10, 20 o 50 vehículos en la calle, que cuando hay 500 o 1.000 coches en la carretera... y especialmente en el horario nocturno, donde además esos coches están infringiendo un toque de queda y por lo tanto hay que pararlos igualmente.

Lo que quiero decir es que los policías locales de esta ciudad hemos sido los mismos en 2020 pero, tal y como tú has dicho, la gente y la actividad en las calles ha sido mucho menor, y esa situación nos otorga una mayor capacidad de control.

Para quien suscribe, esta explicación del Subinspector Francisco Cabrera aporta una nueva perspectiva, bastante lógica y realista, que sin lugar a dudas debe ser tenida en cuenta a la hora de interpretar y extraer conclusiones del análisis de los datos. Esta perspectiva resalta la eficacia policial como un factor determinante en la evolución de las tasas de criminalidad, y el Subinspector defiende muy razonadamente que dicha eficacia se ha visto notablemente incrementada en 2020 ante la disminución real de la actividad social y por tanto de la actividad delincuencia.

Cree Francisco Cabrera que la delincuencia vial en Las Palmas de Gran Canaria efectivamente habrá disminuido, pero que los datos registrados por la Policía Local no servirán para mostrarlo ya que precisamente esa disminución notable de la actividad social ha propiciado paralelamente un aumento en la eficacia policial.

Además, la Policía Local ha prestado en 2020 un mejor servicio que ningún otro año, pues para garantizar el cumplimiento de las medidas COVID-19

se han realizado muchísimos más controles policiales que en años anteriores, y al final no solo detectas incumplimientos de las medidas sanitarias, sino también otras infracciones administrativas y penales.

La colaboración con la Policía Nacional en controles y actuaciones conjuntas también ha sido mayor, el GOIA-UE<sup>7</sup> ha realizado también más controles... Y todo ese incremento de nuestra actividad ha generado esos datos que tan bien has desmenuzado en tu análisis.

De la entrevista mantenida con el Mando responsable de la Unidad de Atestados se determina, en síntesis, que es necesario destacar el incremento de la eficacia policial en la interpretación de los resultados obtenidos en este TFM.

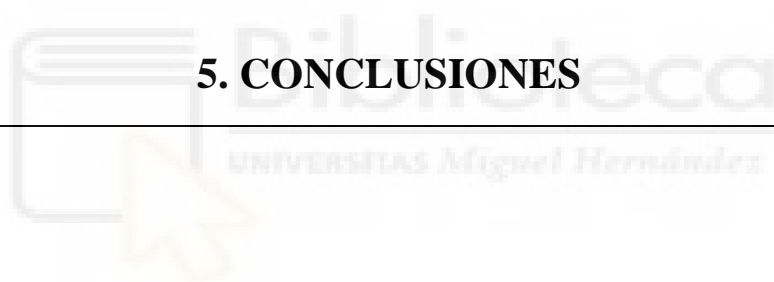
Las circunstancias sociales propiciadas por la crisis de la COVID-19 pueden haber influido en una disminución de la delincuencia, esto último se defendería perfectamente apoyándonos en la teoría criminológica de las actividades rutinarias tal y como hemos visto al comienzo de este TFM, pero con apoyo en la misma teoría que nos habla de los “guardianes capaces”, de igual manera esta disminución del ritmo y la presencia social en las calles empoderaría las capacidades de los Cuerpos policiales, y de acuerdo con el Subinspector Francisco Cabrera, este último factor habría sido determinante en las tasas de delincuencia vial en Las Palmas de Gran Canaria en el 2020.

---

<sup>7</sup> El GOIA-UE es, por sus siglas, el Grupo Operativo de Intervención y Apoyo-Unidad Especial, una Unidad de la Policía Local capitalina encargada del mantenimiento del orden público y las labores de prevención y restablecimiento de la seguridad ciudadana.

## 5. CONCLUSIONES

---





## 5. CONCLUSIONES

Comenzamos este trabajo exponiendo las principales teorías criminológicas sobre la oportunidad del delito y explicando por qué estas nos han llevado a plantear que la crisis por la COVID-19 se haya constituido como un factor criminógeno de gran influencia sobre las tasas de delincuencia vial.

Apoyándonos en el triángulo de los tres elementos esenciales de la teoría de las actividades cotidianas de Lawrence E. Cohen y Marcus Felson (1979), distinguimos dos situaciones principales que deberían haber influido en los índices de criminalidad vial: la restricción del derecho fundamental de libre circulación (reducción de la oportunidad para el delito) y una mayor eficacia policial (aumento de los guardianes capaces).

Desde dicha perspectiva, abordamos nuestra investigación en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con los datos del Cuerpo de Policía Local, marcándonos para ello una serie de objetivos e hipótesis y subhipótesis de partida.

Concluido el trabajo de investigación, se han alcanzado las siguientes

### CONCLUSIONES:

**PRIMERA.-** De los datos analizados se concluye que la crisis sanitaria de la COVID-19 sí se constituyó como un factor de influencia sobre la criminalidad vial en Las Palmas de Gran Canaria durante el año 2020.

No obstante, no se confirma nuestra primera subhipótesis en el sentido que fue planteada, pues lejos de haber caído los índices de delincuencia vial con respecto a los años anteriores, los registros en el 2020 se han mantenido e incluso, para determinados tipos delictivos, han experimentado un aumento significativo.

**SEGUNDA.-** Ha existido una relación directa entre la irrupción y posterior evolución de la crisis de la COVID-19 y los índices de delincuencia vial registrados durante el año 2020, lo que significa que sí se cumple la segunda subhipótesis planteada.

En este sentido se ha comprobado cómo en el mes de abril, tras la declaración a mediados de marzo del primer estado de alarma y el confinamiento de la población, el índice de delincuencia vial sufrió un evidente desmoronamiento, cayendo en un 75,5% según los datos analizados. A partir de ahí los índices de criminalidad fueron remontando muy lentamente durante el primer semestre del año, coincidiendo con el periodo de instauración de la «nueva normalidad» donde se pasó de un confinamiento absoluto a otras medidas menos restrictivas de la circulación.

Sin embargo, fue en el segundo semestre del año cuando se alcanzaron unos niveles de criminalidad vial superiores incluso a la etapa «precrisis», remontando los registros policiales hasta alcanzar cifras similares al año anterior.

**TERCERA.-** Esta última circunstancia se ha debido, principalmente, a un aumento muy significativo de la eficacia policial durante el año 2020 tras producirse la declaración del estado de alarma, circunstancia que confirma la tercera subhipótesis planteada al inicio de nuestra investigación.

Esta conclusión se alcanza tras conocer algunos datos estadísticos aportados por la Policía Local, así como las medidas organizativas que se adoptaron para aumentar su eficacia con motivo de la situación de crisis sanitaria.

El aumento de los controles realizados respecto al año anterior en casi el doble, concretamente en un 91%, es una buena muestra del incremento del esfuerzo realizado por el Cuerpo policial. Asimismo, otros datos analizados indican que los funcionarios policiales han podido disponer de más tiempo para realizar tareas preventivas, como es la disminución en un tercio de los requerimientos al 092 y 112.

Al mismo tiempo, las decisiones adoptadas por la Jefatura del Cuerpo en 2020 tras declararse el estado de alarma, tales como el refuerzo de las unidades operativa a pie de calle con personal perteneciente a otras unidades, la cancelación de vacaciones y permisos y la incorporación al servicio de los 68 nuevos agentes tras suspenderse la Academia presencial para incrementar la presencia en la vía pública, o el rediseño de los mecanismos de control y evaluación del desempeño mediante actas para obtener un mayor rendimiento, sin duda son medidas para el aumento de eficacia policial.

Esto último tiene una conexión directa con la teoría de las actividades cotidianas, siendo posible explicar un aumento en los registros policiales de delincuencia a consecuencia de disponer de más guardianes capaces, efectivos en su trabajo.

La opinión experta del Subinspector también sirvió para reforzar este postulado, pues el mismo explicaba en su entrevista con una rotunda convicción, que el mantenimiento de los registros de criminalidad vial en 2020 pese a haberse reducido el número de delitos en la vía pública se debe al aumento de la eficacia de la Policía Local.

**CUARTA.-** El presente trabajo muestra la aplicabilidad de la teoría criminológica de las actividades cotidianas a la realidad que ha sido objeto de estudio. Hemos podido comprobar cómo la alteración de alguno de tres elementos que según Cohen y Felson (1979) deben converger en el mismo lugar y tiempo para que se den determinadas conductas delictivas, puede derivar en que se produzca un aumento o descenso de las mismas, constituyéndose en una poderosa herramienta de prevención.

Concretamente, hemos visto cómo la restricción del derecho de libre circulación ha supuesto una reducción de “delincuentes motivados” y cómo la restricción del ocio ha reducido los “objetivos apropiados”, lo cual se tradujo en una caída sin precedentes en los índices de delincuencia vial en los meses de abril y mayo.

Sin embargo, con la reanudación de una «nueva normalidad» con menos restricciones y, especialmente, con el incremento de los “guardianes capaces” a través de medidas que se tradujeron en una mayor eficacia policial, se ha evidenciado la relevancia del papel de la policía como elemento de influencia en los registros de la delincuencia.

Por último, estimamos conveniente considerar lo siguiente en cuanto a las limitaciones del alcance de nuestro estudio.

En tal sentido, creemos importante destacar que los registros de criminalidad vial en Las Palmas de Gran Canaria durante la pandemia han estado muy condicionados por el aumento en el rendimiento y la eficacia policial, pero este último factor de influencia sobre las tasas de criminalidad solo aplica en un determinado territorio y con relación a un ámbito muy específico de delincuencia.

Por ello, cree el autor de este TFM que es necesario continuar realizando investigaciones similares en otros ámbitos territoriales, tanto a nivel local, como regional o estatal, y además analizando lo ocurrido con otros tipos de criminalidad. De esta forma será posible comparar resultados, contrastar las conclusiones que se vayan alcanzando y obtener un verdadero conocimiento, más amplio e integral, acerca de la afectación de la crisis de la COVID-19 a las tasas de criminalidad.

Como indicara recientemente Felson (2020), debe aprovecharse el cambio social tan ingente y repentino ocurrido con ocasión de la pandemia como el mayor experimento criminológico de la historia. Tenemos la oportunidad ahora de observar cuáles han sido los resultados de dicho experimento y continuar generando conocimiento para la ciencia objeto de estudio en este Máster, la criminología.



## 6. BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (s.f.). *Observatorio Turístico*. Obtenido de LPA Visit: <https://lpavisit.com/es/observatorio-turistico>
- Beck, U. (1986). *Risikogesellschaft - Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Francfort del Meno: Suhrkamp.
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica.
- Bottoms, A. E/ Wiles, P.: “Environmental Criminology”, en Maguire, M./Morgan R./Reiner, R.: *The Oxford handbook of criminology*, Oxford University Press, 2a ed, New York, 1997.
- Brantingham, P. y Brantingham, P. (1991). *Environmental Criminology*. Prospect Heights: Waveland Press.
- Cabezas, S. (2017). Aproximación a las principales teorías de la Criminología Ambiental. *Revista QdC (Quadernos de Criminología)*(37).
- Centro Nacional de Epidemiología. (s.f.). *Centro Nacional de Epidemiología*. Obtenido de ISCIII CNE - RENAVE: <https://cneccovid.isciii.es>
- Clarke, R. V./Felson, M.: “Introduction: Criminology, routine activity, and rational choice”, en Clarke, R./Felson, M.(Eds.): “Routine activity and rational choice”, en ACT, vol. 5, Transaction Publishers, New Brunswick, New Jersey, 1993.
- Cohen, L. E. & Felson, M. (1979). «Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach». *American Sociological Review*, 44, 588-608.
- De Castro, N. R. (5 de Marzo de 2020). Valencia registra la primera muerte de un paciente con coronavirus en España. *ABC*.
- Featherstone, M., Lahs, S. y Robertson, R. (1995). *Global modernities*, London: Sage, 1995.

- Felson, M.: *Crime and everyday life*, Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press, 1998 (2a edición).
- Felson, M. y Clarke, R. (1998). *Opportunity Makes the Thief*. London: Home Office Policing and Reducing Crime Unit, Research, Development and Statistics Directorate.
- Fúnez, C. P. (2018). *Criminología Ambiental. La prevención del delito a través del estudio del diseño urbano*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- Gobierno de Canarias. (s.f.). *Datos COVID-19*. Obtenido de Datos COVID-19: <https://www.gobiernodecanarias.org/principal/coronavirus/datos/>
- Gobierno de Canarias. (s.f.). *Instituto Canario de Estadística*. Obtenido de ISTAC: <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>
- González, J.M. (2016). *Criminología vial*. Ed: CRIMINA Centro de estudio para la prevención de la delincuencia con la colaboración de la Universidad Miguel Hernández.
- Hernández, F., Fernández C. y Baptista, M. (2003). *Procesos de la Investigación Cuantitativa*. México: Mc Graw-Hill.
- Humphreys, A. (8 de Agosto de 2020). 'Paranoid about the pandemic': How COVID-19 brought the 'largest criminology experiment in history'. *SaltWire Network*.
- Kaiser, G. (1979). *Delincuencia de tráfico y su prevención general -Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX*. Madrid: Espasa Calpe S.A.
- Linde, P. (1 de febrero de 2020). Sanidad confirma en La Gomera el primer caso de coronavirus en España. *El País*.
- Martínez Arrieta A. Derecho penal y seguridad vial. En T. Cano Campos, J. C. Carboirell Mateu, E. de Llera Suárez-Bárcenas, D. M. Luzón Peña, & A. Martínez Arrieta, *Derecho penal y seguridad vial*, Edit. Thomson Aranzadi, 2007.
- Medina Ariza, J. J.: “El control social del delito a través de la prevención situacional”, en RDPC, 2a época, no2, 1998.

- Middendorff, W. (1981). Estudios sobre la delincuencia en el tráfico- Estudios de Psicología Criminal - Vol. XII. Madrid: Espasa Calpe.
- Robertson, R. (2000). Glocalización: tiempo-espacio y homogeneidad-heterogeneidad. *Zona abierta*, (92/93), 213-241.
- Sanahuja, J. (2020). COVID-19: riesgo, pandemia y crisis de gobernanza global. *Anuario CEIPAZ 2019-2020*, 27-54.
- Serrano-Cumplido, A., Antón-Eguía Ortega, P., Ruiz García, A., Olmo Quintana, V., Segura Fragoso, A., Barquilla Garcia, A., & Morán Bayón, A. (2020). COVID-19. La historia se repite y seguimos tropezando con la misma piedra. *Semergen*, 55-61.
- Silva, V. (1974). La infracción de tráfico en la Criminología contemporánea - Discurso en la Academia Gallega de Jurisprudencia y Legislación. La Coruña: Imprenta Moret.
- Van Durmen, J. (2013). *Crimen y Sociedad*. Elche: Centro Crimina para el Estudio y Prevención de la Delincuencia.
- Vozmediano, L. y San Juan, C. (2010). Criminología ambiental. Ecología del delito y de la seguridad. Barcelona: Editorial UOC.

