

LA MASACRE EN CARRETERA: RECUENTO ESTADÍSTICO DE LAS VÍCTIMAS Y POLÍTICA PÚBLICA COSTARRICENSE

*Sergio Trejos Robert**

Resumen: Las muertes por accidentes de tránsito son mucho más comunes de lo que se suele pensar. Un recuento estadístico de los anuarios policiales permite determinar el perfil victimológico de los muertos en carretera: hombre entre los 15 y 35 años, motociclista, vecino de una comunidad rural.

En diciembre 2008 se penalizó la conducción temeraria para tratar de reducir el número de muertes en carretera. Esta política criminal apenas tuvo éxito durante los primeros años.

La criminalización de la conducción temeraria debería ser únicamente una faceta de una política pública integral consistente en mecanismos preventivos y represivos.

Ni la cantidad de personas sentenciadas por conducción temeraria ni el número de oficiales de tránsito parecieran tener alguna incidencia directa sobre las muertes en carretera.

* Licenciado de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. Técnico jurídico de la Fiscalía Adjunta de Impugnaciones del Ministerio Público. San José, Costa Rica. Correo-e: sergiorobertrejos@hotmail.com.

Fecha de recepción: 20 de junio de 2019. Fecha de aceptación: 9 de junio de 2020. Para citar el artículo: SERGIO TREJOS ROBERT. "La masacre en carretera: recuento estadístico de las víctimas y política pública costarricense", Revista Derecho Penal y Criminología, Vol. 40, n.º 109, julio-diciembre de 2019, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, pp. 123-162. DOI: <https://doi.org/10.18601/01210483.v40n109.05>

Palabras clave: Criminología; Seguridad del transporte; Accidente de tráfico; Seguridad vial.

THE MASSACRE ON THE ROAD: STATISTICAL COUNT OF THE VICTIMS AND PUBLIC POLITICS IN COSTA RICA

Abstract: Death by traffic accident are much more common than It is usually thought. A recap on Police Statistics demonstrate that the victimology profile for traffic death are: for rustic motorcycle driver's men from to 15 to 35 years old.

On December of 2008, reckless driving was penalized as a crime hoping to reduce the rate of dead people by car accident. This criminal politics was only successful during the first couple of years.

Reckless driving as a crime should only be a face of an integral public politics which should only be a face of an integral public politics which should also be a face of an integral public politics which should also be consistent with preventive and repressive mechanisms.

Neither the amount of people sentenced by Court House nor the amount of Traffic Police officers are criminally preventing this illegal action that carries out traffic death.

Keywords: Criminology; Transport Safety; Traffic accidents; Road Safety.

INTRODUCCIÓN

En memoria de Andrés Morales Núñez
(agosto 2002 – noviembre 2018†)

Se murió Andrés en un accidente de moto a finales del año 2018. Sus familiares lo lloramos en la cena de Navidad y la de Año nuevo. Antes de enterrar a un familiar por un accidente de tránsito, acudí al funeral de varios de mis amigos.

Todas las personas están expuestas a sufrir un accidente de tránsito desde el momento en que ponen un pie en la calle. Es un ejemplo de lo que se ha denominado “la sociedad del riesgo”. Esa tesis sostiene –a grandes rasgos– que los desarrollos tecnológicos producidos a partir de la revolución industrial han desembocado en una serie de riesgos que sobrepasan la capacidad del ser humano para prevenirlos y mitigarlo¹.

1 Vid.: Beck, Ulrich. *La sociedad del riesgo*. Jorge Navarro, Daniel Jiménez y Rosa Borrás (trads.), Barcelona, Editorial Paidós, 1998.; Beck, Ulrich. *La sociedad del riesgo global*. Jesús Alborés

Frente a esta angustia, la ciudadanía ha exigido a sus representantes que tomen cartas en el asunto y estos –muchas veces– han buscado en el derecho penal una respuesta simbólica que les permita salir del paso².

Promulgar nuevos delitos no requiere de ninguna inversión inicial, por lo que se recurre a la demagogia penal como una especie de “pomada canaria”³. Esta “magia política” permite convertir los problemas sociales en responsabilidades individuales: en vez de preguntarse las razones por las que 15 costarricenses y colombianos por cada cien mil pierden la vida en un accidente de tránsito, se responsabiliza penalmente a los choferes que conducen en estado de ebriedad.

Algunos autores, para evitar la expansión de políticas criminales demagógicas, han planteado la exigencia de que las normas penales deben revestir una utilidad más

Rey (trad.), Madrid, Editorial Siglo XXI, 2002, y Bauman, Zygmunt. *Miedo líquido*. Albino Santos Mosquera (trad.), México D.F., Editorial Paidós, 2013.

- 2 Silva Sánchez, Jesús María. *La expansión del derecho penal*, Madrid, Editorial Civitas, 2001; Sanz Mulas, Nieves; García Chaves, Alberto. *Manual de política criminal*, San José, Editorial Jurídica Continental, 2017, pp. 146-147; Leandro Carranza, Hans Roberto. *Delitos de peligro abstracto*, San José, Editorial USA, 2011, pp. 37-44.; Mendoza Buergo, Blanca. *El derecho penal en la sociedad del riesgo*, Madrid, Editorial Civitas, 2001, pp. 24-25, y Trejos Robert, Sergio; Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018, pp. 49-91.
- 3 El *populismo punitivo* o *neopunitivismo* es uno de los temas más estudiados en la criminología. Básicamente se trata de una dinámica discursiva consistente en utilizar frases pegajosas del tipo “mano dura” y “tolerancia cero” sin definir exactamente qué es lo que se tiene que entender por esos conceptos. Se recurre al endurecimiento de las penas, la criminalización de nuevas conductas y la relativización de las garantías penales propias de un Estado de derecho. Zaffaroni, Raúl Eugenio. *La cuestión criminal*. Bogotá, Editorial Ibañez, 2013; Garland, David. *La cultura del control*. Máximo Sozzo (trad.), Barcelona, Editorial Gedisa, 2001; Simon, Jonathan. *Gobernar a través del delito*. Victoria Boschiroli (trad.), Barcelona, Editorial Gedisa, 2011; Arroyo Gutiérrez, José Manuel, Chan Mora, Gustavo. “Derecho penal y sociedades disciplinarias: el debilitamiento del principio de lesividad como tendencia del derecho penal moderno”, en: Juan Marcos Rivero Sánchez y Javier Llobet Rodríguez, coords. *Democracia justicia y dignidad humana*, San José, Editorial Jurídica Continental, 2004; Llobet Rodríguez, Javier. “La prevención del delito en Costa Rica: El debate entre populismo punitivo y el garantismo”, en Carlos Tiffer Sotomayor, coord. *Justicia penal, política criminal y Estado social de derecho en el siglo XXI*, Buenos Aires, EDIAR, 2015; Balestena, Eduardo. *La fábrica penal*. Montevideo, Editorial BdeF, 2006; PAVARINI, Massimo. *Castigar al enemigo*. Vanina Ferreccio y Máximo Sozzo (trad.). Quito, Flasco, 2009; Chinchilla Calderón, Rosaura.. Política criminal y demagogia penal: Los efectos del neopunitivismo criollo en la seguridad jurídica. En: Duglas Durán Chavarría, coord. *Política criminal en el Estado social de derecho*. San José, Editorial USA, 2010.

Cabe destacar el siguiente párrafo de José Luis Campos Vargas, acerca de la reforma que se está comentando en este artículo: “[...], no podemos cerrar los ojos y ser indiferentes frente a una realidad inquietante como es la promulgación de normas penales sin una amplia reflexión por parte del Poder Legislativo y con un marcado tinte electoralista”: Campos Vargas, José Luis. El derecho penal de la seguridad de tráfico: de lo necesario a lo populista; de la sanción legal al castigo moral. Rosaura Chinchilla Calderón, coord. *Reflexiones jurídicas frente al populismo penal en Costa Rica*, San José, Editorial USA, 2012, p. 382.

allá de un mero acto simbólico del poder del Estado⁴. En palabras de Alberto Binder, “No basta con la presunción de que alguna utilidad cumplirá o la formulación de finalidades genéricas tales como la “prevención general” o menos aún la metafísica “retribución”⁵.

Pocos estudios han investigado empíricamente el pretendido efecto disuasorio que tienen en la población las penas de prisión. Se cree que si se castiga una conducta con muchos años de prisión la gente “va a pensarla mejor antes de realizarla”, pero no existen realmente investigaciones de campo que comprueben esta premisa.

4 Vid. Sánchez Romero, Cecilia; Rojas Chacón, José Alberto. *Teoría del delito. Aspectos teóricos y prácticos*. Heredia, Poder Judicial de Costa Rica, 2009, p. 27; Trejos Robert, Sergio; Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018, pp.161-163; Ríos Corbacho, José Manuel. *Concepto del nuevo derecho penal*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2013, pp.128-130; Sanz Mulas, Nieves; García Chaves, Alberto. *Manual de política criminal*, San José, Editorial Jurídica Continental, 2017, pp. 146-147; Berdugo Gómez de la Torre, Ignacio; Pérez Cepeda, Ana Isabel; Zúñiga Rodríguez, Laura. *Lecciones de Derecho Penal*, Vol. I. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016, pp.108-110; Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro; Zaffaroni, Eugenio Raúl. *Derecho Penal, Parte General*. Buenos Aires, Ediar, 2000, pp. 129-130, y Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro; Zaffaroni, Eugenio Raúl. *Manual de Derecho Penal, Parte General*. Buenos Aires, Ediar, 2005, pp. 117-118.

5 Binder, Alberto. *Introducción al Derecho Procesal Penal*. Vol. II. San José, Editorial Jurídica Continental, 2014, p. 128.

La “prevención general” es una teoría para justificar la imposición de penas según la cual el castigo tiene un pretendido efecto preventivo sobre las personas que no han delinuido.

Vid.: Berdugo Gómez de la Torre, Ignacio; Pérez Cepeda, Ana Isabel; Zúñiga Rodríguez, Laura. *Lecciones de Derecho Penal*, Vol. I. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016, pp. 61-62; Quintero Olivares, Gonzalo. *Manual de Derecho Penal*. Madrid, Editorial Aranzadi, 2000, pp. 122-134; Muñoz Conde, Francisco; García Arán, Mercedes. *Derecho Penal; Parte General*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, p. 49; Roxin, Claus. *Derecho Penal; Parte General*. Miguel Díaz, Javier Vicente Remesal y Diego Luzón Peña (trads.). Madrid, Editorial Civitas, 1997, p. 91; Hassemer, Winfried; Muñoz Conde, Francisco. *Introducción a la criminología*. Valencia, Tirant lo blanch, 2001, pp. 302-341, y Ferrajoli, Luigi. *Derecho y razón*. Alfonso Ruiz Ibáñez Perfecto, Juan Carlos; Bayón, Juan Terradillos y Rocío Cantarero (trads.), Madrid, Editorial Trotta, 2000, pp. 274-280.

Las teorías retributivas son el nombre mediante el cual el argot jurídico ha bautizado la Ley del Talión. Como el delincuente ha infligido una lesión a su víctima, el Estado le inflige una lesión al delincuente. Para los “delitos de peligro abstracto” se presenta el problema que en esta familia de delitos no existen realmente víctimas de carne y hueso por lo que se le inflige una lesión al delincuente sin que éste haya realmente lesionado otro ser humano.

Vid.: Berdugo Gómez de la Torre, Ignacio; Pérez Cepeda, Ana Isabel; Zúñiga Rodríguez, Laura. *Lecciones de Derecho Penal*, Vol. I. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016, pp. 55-57; Quintero Olivares, Gonzalo. *Manual de Derecho Penal*. Madrid, Editorial Aranzadi, 2000, pp. 120-122; Jakobs, Gunther. *Derecho Penal*. Joaquín Cuello Contreras y José Luis Serrano González de Murillo (trads.), Madrid, Marcial Pons, 1997, pp. 20-25; Muñoz Conde, Francisco; García Arán, Mercedes. *Derecho Penal; Parte General*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, pp. 47-48; Roxin, Claus. *Derecho Penal; Parte General*. Miguel Díaz, Javier Vicente Remesal y Diego Luzón Peña (trads.), Madrid, Editorial Civitas, 1997, pp.81-85; Hassemer, Winfried; Muñoz Conde, Francisco. *Introducción a la criminología*. Valencia, Tirant lo blanch, 2001, pp. 227-236, y Ferrajoli, Luigi. *Derecho y razón*. Alfonso Ruiz Ibáñez Perfecto, Juan Carlos Bayón, Juan Terradillos, y Rocío Cantarero (trads.), Madrid, Editorial Trotta, 2000, pp. 253-258.

Garrido, Stangeland y Redondo recopilan los resultados obtenidos por una de las escasas investigaciones de campo existentes acerca del impacto real que tiene la implementación de una legislación represiva:

Un ejemplo son los estudios realizados en Inglaterra sobre la introducción de leyes contra el consumo de alcohol para conductores de coches. Una nueva ley de 1967 fue acompañada de una intensa campaña de publicidad durante tres meses. Se avisó a la ciudadanía sobre los controles de alcoholemia que se iban a realizar a la hora de los cierres de los bares y sobre las elevadas multas que se iban a aplicar. Los efectos fueron observables en el número de accidentes de tráfico. Durante los primeros tres meses de aplicación de esta nueva ley, el número de accidentes con lesiones se redujo en un 16% y el número de muertes, en un 23%. También se observó que el descenso de los accidentes fue más destacable en horas nocturnas. Es muy probable que estas reducciones se debieran a la nueva ley y a la campaña disuasoria llevada a cabo. Sin embargo, el efecto fue transitorio. Dos años después el número de accidentados había recuperado su nivel anterior. Es posible que, una vez que los conductores se daban cuenta de que el número de controles policiales no era muy elevado, volvían a conducir bebidos como antes. Parece que la propaganda para conseguir un mejor cumplimiento de la ley tiene efectos disuasorios solamente si es acompañada de un aumento real en el riesgo de ser descubiertos, es decir, al aumentar la certeza del castigo⁶.

Después de una importante campaña mediática⁷, por medio de la Ley n.º 8696, el 23 de diciembre del 2008 entró en vigencia una importante reforma a la legislación de tránsito. La principal novedad consistió en la adición de un artículo al Código Penal costarricense para castigar con penas de prisión las carreras callejeras, la conducción a una velocidad superior a los 150 kilómetros por hora y la conducción bajo los efectos del licor.

La deficiente técnica jurídica empleada por el poder legislativo implicó que –aunque la Sala Constitucional estimara que estos cambios “[...] *no son contrarios a los*

6 Garrido, Vicente; Stangeland, Per; Redondo, Santiago. *Principios de criminología*. Valencia, Tirant lo blanch, 2009, p. 195.

7 Acerca del papel que tienen los medios de comunicación de masas en la determinación de políticas criminales populistas se puede consultar las siguientes obras: Vega Monge, Ariana. *Populismo punitivo y medios de comunicación de masas*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2015; Pozuelo Pérez, Laura. *La política criminal mediática*. Madrid, Marcial Pons, 2013; Sanz Mulas, Nieves y Garéfa Chaves, Alberto. *Manual de política criminal*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2017, pp. 182-194; Zaffaroni, Raúl Eugenio. *En busca de las penas perdidas*. Buenos Aires, Ediar, 2005, pp. 132-134; Garland, David. *La cultura del control*. Máximo Sozzo (trad.), Barcelona, Editorial Gedisa, 2001, pp. 261-264, y Trejos Robert, Sergio, Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018, pp. 352-371.

principios de legalidad, tipicidad, seguridad jurídica, defensa e inocencia”⁸– se tuviera que modificar por completo esta ley⁹.

El 26 de octubre de 2012 –por medio de la Ley n.º 9078– entró en vigencia la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial que introdujo el actual artículo 261 bis del Código Penal referente a la conducción temeraria.

A raíz de la problemática expuesta en estas páginas, surgen los siguientes interrogantes: ¿La penalización de la conducción temeraria ha reducido la cantidad de muertes sobre la carretera? ¿En qué consiste la política pública para prevenir los accidentes de tránsito?

Para responder estas dos preguntas, se ha desarrollado la investigación en dos secciones: en la primera realizaremos un informe estadístico de las muertes en carretera y en la segunda describiremos –a grandes rasgos– la política pública costarricense.

1. PLANTEAMIENTO ESTADÍSTICO DEL PROBLEMA

En esta sección se medirá estadísticamente la magnitud del problema. Para ello se recurrirá principalmente a los anuarios policiales del Departamento de Estadística y Planificación del Poder Judicial (en adelante *Anuario policial*)¹⁰ y los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (en adelante INEC)¹¹.

Esta sección se compone de cinco pequeños apartados: 1.1. Para medir estadísticamente las muertes en carretera se calculará el impacto que tuvieron durante el 2016 respecto al total de la población. 1.2. Se determinará que la inmensa mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito son hombres. 1.3. Se verá que principalmente son hombres jóvenes. 1.4. Se medirán datos estadísticos generales que nos permitan enfatizar algunas características particulares de las muertes en accidentes de tránsito. 1.4.1. Se analizará el medio de transporte; 1.4.2. El día de ocurrencia, así como 1.4.3. La provincia y el cantón. 1.5. Finalmente, se evaluará la evolución estadística de la cantidad de fallecimientos por accidentes de tránsito ocurridos entre 1998 y 2017.

8 Resolución n.º 2009-10363 de las trece horas y diecinueve minutos del veintiséis de junio del dos mil nueve de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia de Costa Rica.

9 Esta ley fue criticada por un sector de la doctrina costarricense: Chinchilla Calderón, Rosaura y Leandro Carranza, Hans Roberto. *Una errática política criminal*. San José, Editorial Juricentro, 2009.

10 *Departamento de Estadística y Planificación del Poder Judicial. Anuario policial*. [en línea] [fecha de consulta: 02 febrero 2019]. Disponible en: <https://www.poder-judicial.go.cr/planificacion/index.php/estadistica/estadisticas-policiales>.

11 *Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censo 2011*. [en línea] [fecha de consulta: 02 febrero 2019]. Disponible en: <http://www.inec.go.cr/poblacion>.

1.1. Estudio estadístico correspondiente al año 2016

Durante el 2016, en Costa Rica, fallecieron 758 personas en accidentes de tránsito. Según estimaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos proyectadas con base al censo del 2011, para ese año, la población de nuestro país era de 4'890.379 personas. Según esta proyección estadística de la población, ese año murieron 15,5 personas por cada cien mil habitantes.

A modo de ejemplo se aportarán las tasas de algunos otros países:

En España, durante el 2016 y según datos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior de ese país¹², murieron 1.810 personas. El Instituto Nacional de Estadística de ese país indica que la población española para el 2016 era de 46'733.038 habitantes¹³. Eso significa que la tasa de muertes por accidentes de tránsito fue de alrededor de 3,9 fallecimientos por cada cien mil personas.

En Francia, el Ministerio del Interior indica que durante el 2016 perecieron 3.477 personas en siniestros sobre la carretera¹⁴. El Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos señala que la proyección de la población para el 2016 fue de 66'991.000 personas¹⁵. Esto significa que la tasa de fallecimientos por accidentes viales es de 5,2 muertes por cada cien mil habitantes.

En Panamá, el Instituto Nacional de Estadística y Censo registró 447 muertos en accidentes de tránsito¹⁶ durante el 2016 para una población de 4'037.043 habitantes¹⁷. La tasa de fallecimientos por accidentes viales es de 11,1 muertes por cada cien mil habitantes.

12 *Ministerio del Interior. Seguridad vial.* [en línea] [fecha de consulta: 05 de febrero 2019]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2016/>.

13 *Instituto Nacional de Estadística. Cifras de población.* [en línea] [fecha de consulta: 05 de febrero 2019]. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176951&menu=ultiDatos&idp=1254735572981.

14 *Ministère de l'Intérieur. Bilan définitif de l'accidentalité routière 2016.* [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019]. Disponible en: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2016>.

15 *Institut national de la statistique et des études économiques. Évolution et structure de la population.* [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2554860>.

16 *Instituto Nacional de Estadística y Censo. Accidente de tránsito, heridos y muertos en la República, por provincia y comarca indígena, según mes: año 2016.* [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Publicaciones.aspx?ID_SUBCATEGORIA=40&ID_PUBLICACION=827&ID_IDIOMA=1&ID_CATEGORIA=5.

17 *Instituto Nacional de Estadística y Censo. Estimaciones y Proyecciones de la Población Total en la República de Panamá por Provincia y Comarca Indígena y Distrito, según Sexo y Edad: Años 2000-15 y 2020.* [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P85512%20-%20Poblaci%C3%B3n%201.pdf>.

En Colombia, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, por medio de su anuario estadístico *Forensis*, señala que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito fue de 14,9 por cada cien mil habitantes durante el año 2016¹⁸. Se puede apreciar que la tasa colombiana es sumamente parecida a la costarricense.

En República Dominicana, el sitio web gubernamental *Datos abiertos* indica que 1.993 personas encontraron la muerte en un percance de tránsito durante el año 2016¹⁹. Fuentes no oficiales estiman la población dominicana para ese año en 10'075.000 habitantes²⁰. Si los datos anteriores son exactos, la tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito sería de 19,8 personas por cada cien mil habitantes.

El Consejo de Seguridad Vial del Perú señala que la tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito para el año 2016 es de 8,6 personas por cada cien mil habitantes²¹.

Se puede exponer sintéticamente la información presentada en los últimos párrafos por medio de una tabla:

Cuadro 1
Tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito
por cada cien mil habitantes durante el año 2016

República Dominicana	19,8
Costa Rica	15,5
Colombia	14,9
Panamá	11,1
Perú	8,6
Francia	5,2
España	3,9

Fuente: Elaboración propia.

18 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. *Forensis 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 31 mayo 2019]. Disponible en: <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49526/Forensis+2016.+Datos+para+la+vida.pdf>.

19 *Datos abiertos del Gobierno de República Dominicana. Total de fallecidos en accidentes de tránsito en República Dominicana, según edades, durante los años 2016, 2017, 2018 e incluyendo Enero 2019*. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <http://datos.gob.do/dataset/estadistica-de-fallecimientos-por-accidentes-de-transito/resource/0b56b002-d535-4fb1-8258-cb282079077b>.

20 *Datosmacro.com. República Dominicana -Población*. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <https://datosmacro.expansion.com/demografia/poblacion/república-dominicana?anio=2016>.

21 *Consejo Nacional de Seguridad Vial. Muertes por accidente de tránsito 2005-2016*. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/estadistica.html>.

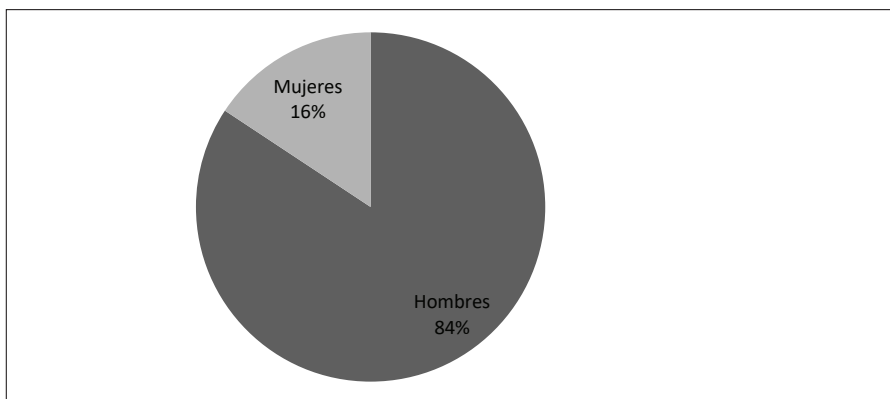
Volviendo a nuestro país y para comparar estas cifras con el impacto que tienen los homicidios dolosos ese mismo año, se registró la cifra de 578 homicidios dolosos. Según los datos del Anuario policial del Departamento de Estadística y Planificación del Poder Judicial, ese año la tasa de ese tipo de homicidios fue de 11,8 por cada cien mil personas.

En cifras redondas se podría afirmar que por cada 2 personas asesinadas mueren 3 en accidentes de tránsito. La composición por sexo y por edad de las personas que mueren en accidentes de tránsito es reveladora.

1.2. Composición por sexo de las personas que murieron en accidentes de tránsito

De las 758 personas que fallecieron en accidentes de tránsito durante el 2016, el 84,3% (639) fueron hombres mientras que el 15,7% (119) mujeres. Esta información se refleja en el siguiente gráfico:

Gráfico 1
Distribución por sexo de las víctimas de accidentes de tránsito durante el 2016 en Costa Rica



Fuente: Elaboración propia.

Si se vuelven a utilizar las proyecciones del INEC para calcular la tasa de fallecimientos en accidentes de tránsito por cada 100 mil personas en Costa Rica, obtenemos los siguientes datos estadísticos: para los hombres se refleja una tasa de 25,9 mientras que para las mujeres es de 4,9^[22].

22 Con base en los datos del censo del 2011 se estima que para el 2016 la población nacional se componía de 2 467 829 hombres y 2 422 551 mujeres. Existe una ligera diferencia con respecto a la estimación del anuario policial quien, también aportando datos del INEC, indica que la población del país era de 4 788 103 personas compuesta por 2 416 475 hombres y 2 371 628 mujeres. Esta pequeña diferencia no cambia en nada la tendencia estadística.

En Colombia, siempre utilizando los datos del anuario *Forensis* del 2016, el 81,3% de las víctimas mortales fueron hombres mientras que el restante 18,7% fueron mujeres. Esto se traduce por una tasa de 24,6 hombres y 5,5 mujeres por cada cien mil. Son datos prácticamente idénticos a la realidad costarricense.

1.3 Composición por edad de los hombres que murieron en accidentes de tránsito

De las 758 personas que fallecieron en accidentes de tránsito durante el año 2016, el 41,6 % (315) eran hombres entre los 15 y los 34 años de edad. Los hombres entre 15 y 34 años de edad representan el 18,1 % (884.060) de la población total. Lo que refleja que para el 2016 murieron 35,6 hombres entre los 15 y 34 años por cada cien mil integrantes de este segmento de la población.

En Colombia, comparando las cifras de fatalidad expuestas en el anuario *Forensis* 2016 y los datos de población facilitadas por la Dirección Nacional de Estadística (DANE)²³, se llega a las siguientes conclusiones: de las 7.280 personas que fallecieron en accidentes de tránsito, 36,7 % (2 673) fueron hombres entre los 15 a 34 años de edad. Este segmento solamente representaba el 17% de la población colombiana del año 2016. La tasa de mortalidad en accidentes de tránsito para este segmento de la población colombiana fue de 32,1 muertos por cada cien mil habitantes.

Los datos estadísticos costarricenses y colombianos vuelven a coincidir en este punto.

Durante el año 2017, en Costa Rica, murieron 885 personas en accidentes de tránsito. 751 fueron hombres mientras que 134 fueron mujeres. Estas cifras revelan que morir en un accidente de tránsito reviste de cierta perspectiva de género, pues el 84,9% de los muertos son hombres. De estos, 354 tenían entre los 15 y 34 años. Lo que representa el 40% de las personas que fallecieron ese año. Al comparar las cifras del año 2016 y del 2017 se aprecia que no existe una variación significativa de la tendencia estadística descrita en este apartado.

1.4. Datos estadísticos generales

En este apartado se medirán algunos rasgos característicos de los accidentes de tránsito con víctimas mortales ocurridos durante el 2017. 1.4.1. Se analizará el medio de transporte; 1.4.2. El día de ocurrencia; 1.4.3. así como la provincia y el cantón.

23 Dirección Nacional de Estadística. *Proyecciones de población por sexo y edades hasta 80 años y más, a nivel nacional y departamental. Periodo 2005-2020*. [en línea] [fecha de consulta: 31 de mayo 2019]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>.

1.4.1. Medio de transporte

Durante 2017, la mayoría de las muertes en carretera tuvo lugar a bordo de una motocicleta. En este medio de transporte perdieron la vida 378 personas (42,7%). 215 peatones murieron en accidentes de tránsito, lo que significa el 24,3 % del total de las personas que fallecieron durante ese año. Los automóviles registran 197 víctimas (22,3%). 63 personas fallecieron a bordo de una bicicleta (7,1%).

Las demás 32 personas que fallecieron en un accidente de tránsito se han ubicado en un “cajón de sastre” titulado “otros”. Se trata de un grupo bastante heterogéneo en el que se ubican conductores de camiones y cuadraciclos, así como sus acompañantes, un conductor de chapulín, pacientes de ambulancias, conductores de buses y microbuses, etc.

Se puede apreciar la información estadística anterior en el siguiente cuadro:

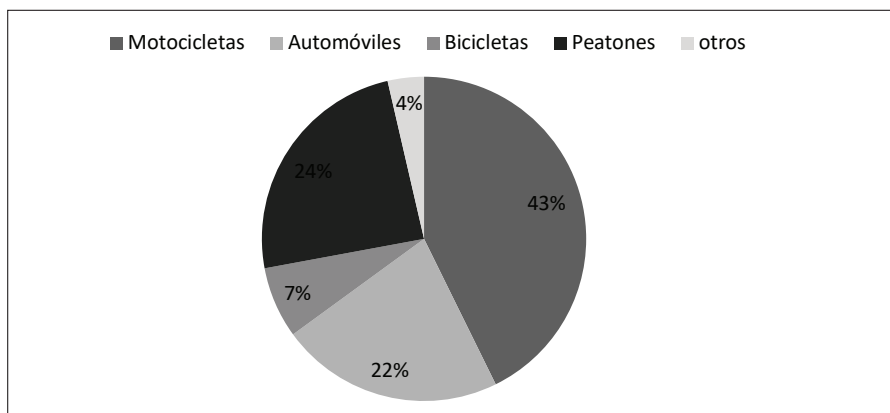
Cuadro 2
Medio de transporte mediante el cual fallecieron las personas en accidentes de tránsito durante el 2017 en Costa Rica

Motocicletas	Automóviles	Bicicletas	Peatones	otros
378/ 42,7%	197/ 22,3%	63/ 7,1%	215/ 24,3%	32/ 3,6%

Fuente: Elaboración propia.

La información de este cuadro se traduce en el siguiente gráfico de pastel:

Gráfico 2
Medio de transporte mediante el cual fallecieron las personas en accidentes de tránsito durante el 2017 en Costa Rica



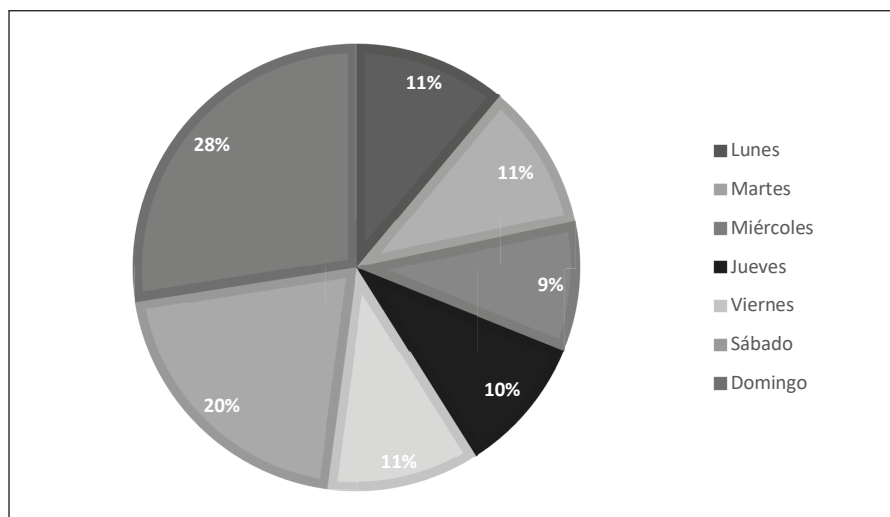
Fuente: Elaboración propia.

En Colombia, durante el año 2016, 51,4 % (3.739) de las víctimas fueron motociclistas, 25,5 % (1.857) peatones, 5,2 % (379) ciclistas, y 8,1 % (591) en automóviles. Salvo para este último medio de transporte, las estadísticas de ambos países vuelven a coincidir.

1.4.2. Día de ocurrencia

La mayoría de los accidentes con víctimas mortales ocurridos durante el 2017 sucedieron durante los fines de semana. Los días lunes registran 98 fallecimientos; martes, 94; miércoles, 83; jueves, 88; viernes, 98; sábados, 181, y domingos, 243. Esta información se refleja por medio de un gráfico de pastel:

Gráfico 3
Día de la semana en que tuvieron lugar los accidentes de tránsito con víctimas mortales en Costa Rica



Fuente: Elaboración propia.

Se puede apreciar que durante el año 2017, el 47,9 % de las muertes en carretera ocurrieron durante los fines de semana. Se trata de una tendencia que –con excepción del año 2016– se ha repetido desde el 2008, tal como se refleja en el Cuadro 3.

Cuadro 3
Porcentaje de las muertes en carretera los días sábados y domingos respecto del total de los fallecimientos por accidentes de tránsito ocurridos del 2008 al 2017 en Costa Rica

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
34,6%	35,5%	42,6%	39,6%	39,0%	40,1%	39,3%	43,7%	25,3%	47,9%

Fuente: Elaboración propia.

Esta tendencia estadística también se presenta en las calles colombianas, donde la mayoría de las muertes viales suceden durante los fines de semana: volviendo a utilizar el año 2016 como parámetro, se constata que el 40,3% de las fatalidades ocurrieron durante los días sábados y domingos.

1.4.3. Distribución por provincia y cantón

La distribución geográfica por provincia y por cantón del lugar donde sucedió el accidente arroja datos bastante reveladores. La tendencia estadística indica que las zonas rurales registran tasas más altas de fallecimientos por accidentes de tránsito que las zonas urbanas.

El anuario policial del año 2017 analiza los tres cantones de cada provincia en que ocurren la mayoría de las muertes por accidentes de tránsito. En la provincia de San José se trata del Cantón Central (54 muertes), Pérez Zeledón (18 muertes) y Desamparados (13 muertes). Para la provincia de Alajuela se trata del Cantón Central (49 muertes), San Carlos (48 muertes) y Orotina (20 muertes). En Cartago, el Cantón Central (15 muertes), la Unión (11 muertes) y Turrialba (9 muertes). En Heredia, el Cantón Central (28 muertes), Sarapiquí (24 muertes) y Santo Domingo (6 muertes). En Guanacaste, Nicoya (28 muertes), Santa Cruz (20 muertes) y Abangares (17 muertes). En Puntarenas, el Cantón Central (25 muertes), Quepos (22 muertes) y Osa (16 muertes). Finalmente, en Limón, Pococí (36 muertes), el Cantón Central (29 muertes) y Matina (28 muertes).

A partir de la información del censo del INEC del 2011 y del anuario policial del 2016 es posible realizar una tabla que consigne la población, la cantidad de muertes en accidentes de tránsito, y la tasa por cada cien mil habitantes para los tres cantones con mayor cantidad de muertes en la carretera de cada una de las siete provincias costarricenses durante el año 2016^[24]:

24 Para las provincias de Cartago, Heredia y Limón, el anuario policial no contaba con números absolutos de cada uno de los cantones con más accidentes de tránsito. Sin embargo, sí informaba los números relativos para cada cantón y la cantidad de decesos registrados en toda la provincia. Los números totales se han obtenido recurriendo a “una regla de 3” redondeando la cifra hasta tener una unidad completa.

Cuadro 4
Tasa de muertes accidentales de tránsito de los tres cantones con mayor
cantidad de fallecimientos por provincia durante el 2016 en Costa Rica

Provincia	Cantón	Población	Cantidad de muertes por accidentes de tránsito	Tasa por cada cien mil habitantes
San José	Cantón central de San José	336.792	62	18,4
	Goicoechea	133.557	14	10,5
	Desamparados	235.863	14	5,9
Cartago	Cantón central de Cartago	159.142	15	9,4
	Turrialba	73.524	6	8,2
	El Guarco	44.751	4	8,9
Alajuela	Cantón central de Alajuela	297.879	51	17,1
	San Carlos	187.953	50	26,6
	Upala	51.198	18	35,2
Heredia	Cantón central de Heredia	136.948	29	21,2
	Sarapiquí	74.394	23	30,9
	San Isidro	22.247	5	22,5
Puntarenas	Cantón central de Puntarenas	132.440	31	23,4
	Osa	30.472	15	49,2
	Garabito	23.425	12	51,2
Guanacaste	Nicoya	54.396	14	25,7
	Santa Cruz	64.118	14	21,8
	Liberia	71.528	10	14
Limón	Pococí	142.171	42	29,5
	Cantón central de Limón	98.459	23	23,4
	Siquirres	63.122	20	31,7

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta que la tasa nacional para ese año fue de 15,5 personas por cada cien mil habitantes, se puede apreciar que algunos cantones hasta triplican esta cifra. Los cantones con mayor incidencia son esencialmente rurales: Garabito, con

una tasa de 51,2 muertes en carretera por cada cien mil habitantes, Osa, con 49,2; Upala, con 35,2; Sarapiquí, con 30,9, y Pococí, con 29,5, son los cinco cantones con las tasas más altas.

Estos cinco cantones englobaron el 14,5% (110 muertes) de los fallecimientos por accidentes de tránsito ocurridos durante el 2016 cuando solamente representaron el 6,6 % (321.660 habitantes) de la población.

Cabe destacar que los cantones de Pococí (42 muertes en el 2016 y 36 en el 2017), Osa (15 muertes en el 2016 y 16 en el 2017), Sarapiquí (23 muertes en el 2016 y 24 en el 2017) y San Carlos (48 muertes en el 2016 y 50 en el 2017) repiten entre los tres cantones con más víctimas de accidentes de tránsito de sus respectivas provincias durante los años 2016 y 2017. Estas comunidades por lo menos doblaron la tasa nacional de muertes por accidentes de tránsito durante el año 2016 y también comparten la característica de ser esencialmente rurales.

Los cantones centrales también fueron de los municipios con mayor cantidad de muertes por accidentes de tránsito en cada provincia. De alguna forma es esperable, ya que se trata de zonas urbanas con alta población. Debe mencionarse que, exceptuando al Cantón Central de Cartago, registraron una tasa más alta que la nacional durante el año 2016. Sin embargo, se trata de una tasa significativamente más baja a la de las comunidades rurales mencionadas en el párrafo anterior.

1.5. Evolución a través del tiempo de la cantidad de fallecimientos en accidentes de tránsito

En 20 años fallecieron 13.722 personas en siniestros viales sobre el territorio costarricense: para tener una idea de la magnitud de esta cifra se debe considerar que el INEC estima que para el año 2019, el distrito cabecera de cantón de Escazú cuenta con 13.688 habitantes; el de Santa Ana, 12.818; el de Alajuelita, 13.122, y el de Upala, 15.979. En otras palabras, en 20 años se enterró toda la población de alguno de estos distritos por percances de tránsito.

En Colombia perecieron 61.831 personas en tan solo 11 años. Es algo así como llevar al cementerio a todos los habitantes de municipios como Marianilla en el Departamento de Antioquia, Corozal en el Departamento de Sucre, o Florida en el Departamento del Valle del Cauca.

El siguiente cuadro recopila la cantidad de fallecimientos en accidentes de tránsito ocurridos entre 1998 y 2017 en Costa Rica según los datos consignados en los diferentes anuarios policiales.

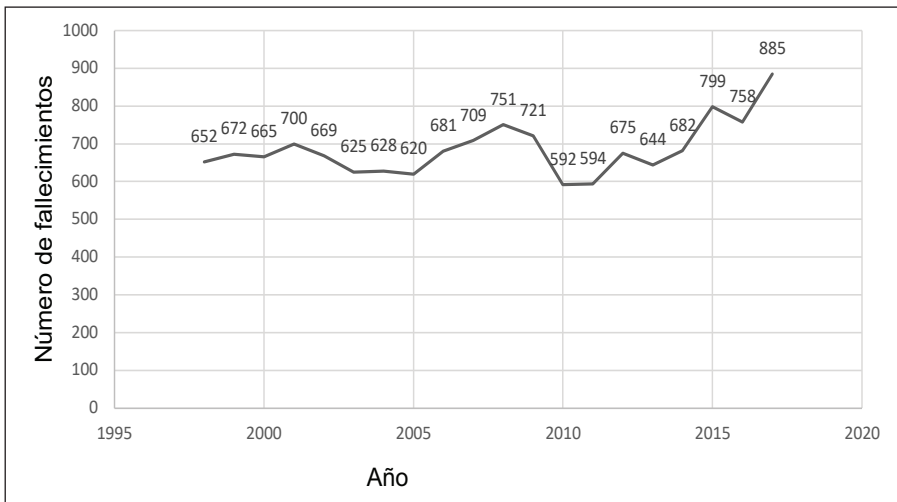
Cuadro 5
Cantidad de personas que fallecieron en accidentes
de tránsito de 1998 al 2017 en Costa Rica

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
652	672	665	700	669	625	628	620	681	709
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
751	721	592	594	675	644	682	799	758	885

Fuente: Elaboración propia.

Presentar esta información por medio de un gráfico permite apreciar que la información estadística registra una tendencia al alza:

Gráfico 4
Evolución de la cantidad de muertes en accidentes de tránsito de 1998 a 2017



Fuente: Elaboración propia.

Se puede constatar que durante los años 2010 y 2011 se produjo una reducción significativa de las muertes en accidentes de tránsito. Sin embargo, después de este periodo la tendencia estadística siguió al alza.

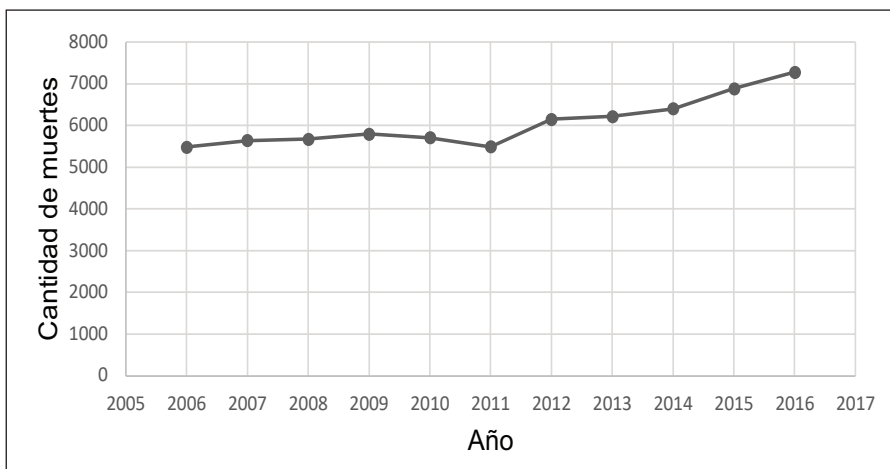
Cuadro 6
Víctimas mortales de accidentes de tránsito de 2006 al 2016 en Colombia

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
5 486	5 642	5 670	5 796	5 704	5 792	6 752	6 219	6 402	6 884	7 280

Fuente: Elaboración propia.

El siguiente gráfico de dispersión refleja la información estadística del Cuadro 6:

Gráfico 5
Víctimas mortales de accidentes de tránsito de 2006 al 2016 en Colombia



Fuente: Elaboración propia.

En Colombia, entre 2005 y 2016, la cantidad de muertes en accidentes de tránsito ascendió de 5.482 a 7.280, lo que significa un 32,7%. Las cifras de la DANE indican que la población colombiana aumentó 13,7%²⁵. En Costa Rica, durante ese mismo periodo, la cantidad de fallecimientos en percances de tránsito se incrementó de 620 a 758, un 22,2%. Según datos del INEC, la población costarricense creció un 14,3%²⁶.

25 En el año 2005 se calculaba la población colombiana en 42'888.592 personas mientras que en el año 2016 se estimaba en 48'747.708.

26 En el año 2005 se calculaba la población colombiana en 4'278.653 personas mientras que en el 2016 se estimaba en 4'890.379.

Al comparar estas variables, se puede apreciar que Colombia registra un aumento más fuerte de la cantidad de muertes en accidentes de tránsito que Costa Rica, a pesar de tener un crecimiento demográfico similar.

Antes de abordar la siguiente sección de esta investigación, es pertinente recordar que solamente se midió la cantidad de muertes en carretera. Se omitió contabilizar la multitud de personas que quedan mutiladas o con lesiones que arrastrarán el resto de su vida. El impacto que tienen los accidentes de tránsito es mucho mayor al que se ha presentado en estas páginas.

Para tener una idea, durante el año 2016, según datos del Anuario Estadístico de Accidentes de Tránsito 2016 del Consejo Nacional de Seguridad Vial (en adelante COSEVI), 21.003 personas sufrieron lesiones producto de accidentes de tránsito. Se pueden utilizar los datos de este anuario para medir la cantidad de personas que han sido lesionadas en accidentes de tránsito entre los años 2012 y 2016^[27]:

Cuadro 7
Cantidad de personas lesionadas en accidentes de tránsito en Costa Rica del 2012 al 2016

2012	2013	2014	2015	2016
12 630	16 439	16 967	18 143	21 003

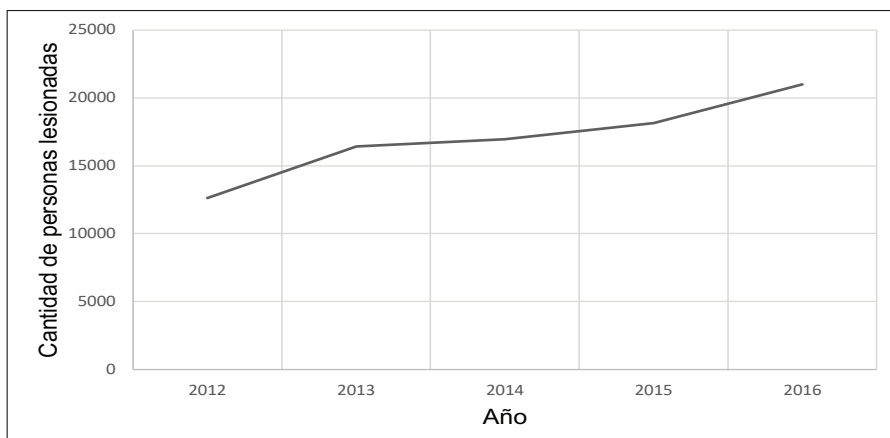
Fuente: Elaboración propia.

En tan solo cinco años la cantidad de personas lesionadas en accidentes de tránsito aumentó en 66,3%.

Los datos estadísticos que se han analizado en esta sección de la investigación permiten concluir que, si bien la reforma a la Ley de Tránsito implicó una disminución substancial de la cantidad de muertes sobre las carreteras durante los años 2010 y 2011, tanto las muertes en carretera como las personas lesionadas en accidentes de tránsito siguieron aumentando después de ese periodo.

27 Consejo de Seguridad Vial-Ministerio de Obras Públicas y Transportes. *Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 31 de mayo 2019]. Disponible en: <https://www.csv.go.cr/documents/10179/993853/Anuario+estad%C3%ADstico+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito+con+v%C3%ADctimas+en+Costa+Rica+2016.pdf/4974224f-6f44-45e8-8ade-7899458e5ed0>.

Gráfico 6
Cantidad de personas lesionadas en accidentes de tránsito en Costa Rica del 2012 al 2016



Fuente: Elaboración propia.

2. LA POLÍTICA PÚBLICA INTEGRAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Para explicar la política pública destinada a disminuir la cantidad de accidentes de tránsito se dividirá esta segunda sección de la investigación en tres apartados: 2.1. La principal razón por la que se han incrementado las muertes en carretera consiste en que cada día circulan más vehículos. 2.2. Para abordar exitosamente esta problemática, se tiene que plantear una política pública integral. 2.3. La criminalización de la conducción temeraria es la *última ratio* y –además de que no parece incidir a largo plazo sobre la cantidad de muertes en carretera– conlleva algunos efectos perniciosos.

2.1. Cada día circulan más vehículos por las calles

Emiliano Borja Jiménez señala, con mucha lógica, que el aumento del parque vehicular es la primera causa que explica el incremento de los accidentes de tránsito: “A mayor número de vehículos en circulación, mayores son las posibilidades de que ocurra algún percance con resultado de graves daños materiales o personales”²⁸. Para analizar la relación existente entre el aumento de las muertes en carreteras y el crecimiento del parque vehicular se han buscado datos del INEC, los cuales se presentan en la siguiente tabla:

28 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p. 175.

Cuadro 8
Parque vehicular en Costa Rica entre los años 2005 al 2015

Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vehículos automotores de todo tipo en circulación	705 546	729 487	797 902	892 660	923 791	953 611	949 444	1 134 373	1 187 624	1 258 183	1 346 344
Motocicletas en circulación	64 385	76 207	100 083	136 109	141 470	144 681	130 500	176 274	190 256	218 733	255 917

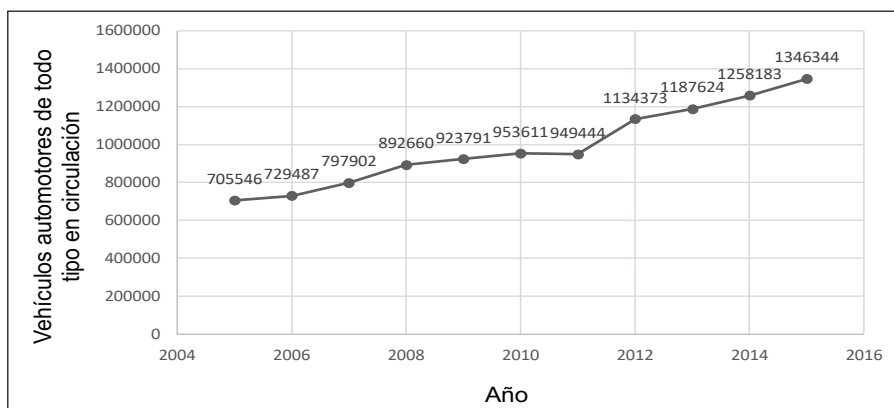
Fuente: Elaboración propia.

Tomando en cuenta las proyecciones de la población elaboradas por el INEC, se puede concluir que para el año 2015 existía un vehículo automotor por aproximadamente cada 4 personas (3,6) y una motocicleta por cada 19 personas (18,9).

Entre el año 2005 y el año 2015, el parque vehicular costarricense ha crecido considerablemente. Durante estos diez años, 640.798 vehículos adicionales circulan las calles nacionales, lo que representa un aumento del 90,8 %.

En números redondos se puede afirmar que por cada vehículo que transitaba en el 2005 circulan dos en el 2015. Esta información se presenta en el siguiente gráfico:

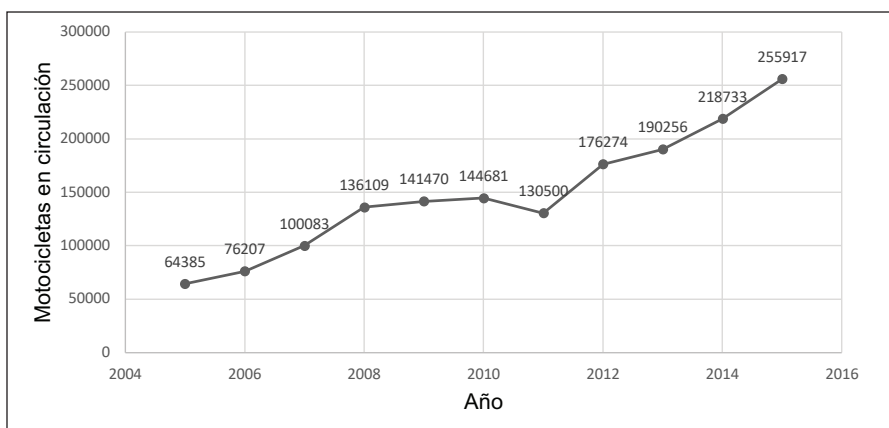
Gráfico 7
Vehículos automotores de todo tipo en circulación en Costa Rica del 2005 al 2015



Fuente: Elaboración propia.

Se puede apreciar que la cantidad de motocicletas ha tenido un aumento significativo durante el periodo bajo estudio. En el 2005 estaban inscritas 64.385, mientras que en el 2015 se registraron 255.917. Esto significa 191.532 motocicletas adicionales, lo que representa un aumento del 297,5%. A grandes números, significa que por cada motocicleta en el 2005, en el 2015 circulaban otras tres. Este crecimiento acelerado se aprecia mejor por medio de un gráfico:

Gráfico 8
Motocicletas en circulación en Costa Rica del 2005 al 2015



Fuente: Elaboración propia.

Según datos del Anuario Policial, durante el año 2015 en Costa Rica, de las 799 personas que encontraron la muerte en un percance vial, 319 lo hicieron cuando viajaban a bordo de una motocicleta. Esto representa cerca del 39,9 % de las víctimas mortales registradas. Por otro lado, partiendo de la estadística del INEC que se acaba de presentar –a pesar del aumento sostenido registrado durante el periodo bajo estudio– las motocicletas solamente representaron el 19% del parque vehicular nacional para el 2015.

Reducir el número de vehículos en circulación no parece ser una solución posible dentro de un Estado democrático de derecho, como el costarricense.

Estos bienes ya son gravados por medio de una importante carga impositiva, lo que los vuelve significativamente más caros en comparación con otros países. Gravarlos aún más –en mi opinión profesional– implicaría impuestos “confiscatorios” prohibidos por nuestro Derecho constitucional²⁹.

29 Vid.: Torrealba Navas, Adrián. *Derecho Tributario: Parte General*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2009, pp. 137-141.

Tal como se refleja en las estadísticas, el alto precio de los vehículos –encarecidos artificialmente por medio de impuestos– no ha implicado una reducción del parque vehicular nacional.

Adicionalmente, existe la posibilidad de imponer una restricción vehicular por número de placas que en la práctica solamente se aplica en el Cantón Central de San José. La normativa permite implementarla en otras zonas geográficas, lo que podría atenuar el congestionamiento vial y las muertes en carretera³⁰.

2.2. Una política social integral

Bajo el nombre de *Principio de respaldo*, Alberto Binder explica que muchos de los conflictos que se buscan remediar por medio del castigo se deben abordar por medio de una política social integral:

En consecuencia, el diseño de la política criminal siempre es parte de un diseño más amplio que interviene en un sector de la vida social y si esa política primaria no existe, tampoco puede existir política criminal... Muchas veces el Estado se olvida de la importancia de este principio y si bien diseña los otros mecanismos de protección, luego solo “activa” realmente los mecanismos político criminales³¹.

Existe una serie de medidas que pueden reducir la siniestralidad en el tráfico rodado. A partir de la década de los noventa, los Estados poderosos han exigido que se implementen diferentes técnicas de seguridad en la producción de automóviles: ejemplo, las bolsas de aires y los frenos ABS³².

Adicionalmente, algunos países han mejorado substancialmente su red vial. Estas medidas no se encuentran orientadas en cambiar los hábitos de los conductores,

30 El párrafo primero del artículo 95 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial (n.º 9078) dispone lo siguiente: “El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente. En ese caso, deberá rotular claramente las áreas y los horarios en los cuales se limitará la circulación, mediante la correspondiente señalización vertical”.

31 Binder, Alberto. *Introducción al Derecho Procesal Penal*. Vol. II. San José, Editorial Jurídica Continental, 2014, p. 129.

En sentido similar Vid.: Trejos Robert, Sergio y Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018, pp. 163-165.

32 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p.176.; y Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp.215-216.

sino que buscan promover un ambiente un poco más seguro para la conducción de vehículos³³.

El Estado costarricense tiene una gran deuda en cuanto a que la red vial es desfasada y deteriorada³⁴.

Para cambiar los hábitos de manejo, la primera apuesta consiste en la educación vial. Esta puede tener lugar en las escuelas y colegios para concientizar a los conductores del mañana.

Otra apuesta es exigir la aprobación de cursos antes de otorgar nuevas licencias y promover campañas mediáticas que busquen sensibilizar a los conductores acerca de los peligros que implican manejar un vehículo. Estas medidas son de orden preventivo³⁵.

El numeral 217 de Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial (n.º 9078) obligan al Estado costarricense a impartir clases de educación vial como una temática obligatoria en el sistema educativo.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 218 de esta ley, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)³⁶ por medio de campañas informativas trata de concientizar a las personas de los peligros que implica la conducción de vehículos. Recientemente se recurre al uso de redes sociales como Facebook y Twitter lo que significa una alternativa eficaz.

Las medidas represivas empiezan por los controles en carretera por parte de la policía de tránsito. Por medio de estos operativos se controla que los conductores cumplan con las exigencias que impone la legislación de tránsito en materia de seguridad vial.

33 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p. 176.; Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp. 215-216, y Montoro González, Luis. “Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico”, en Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo, coords. *Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008, pp. 22-25.

34 Al respecto se pueden consultar varias publicaciones de la revista *Infraestructura Vial*, del Laboratorio Nacional de Materiales: Loría Salazar, Luis Guillermo y Robinson-Davis, Walter. “Evaluación de la red nacional de Costa Rica”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José, LANAME, 2004, pp. 8-14.; Arce Jiménez, Mario. “El plan vial y el desarrollo y conservación de la red cantonal”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José: LANAME, 2003, pp.4-10.; y López Ramírez, Sharline. “Diagnóstico de la red vial cantonal pavimentada”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José, LANAME, 2010.

35 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p. 176; Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, p. 216; Folguera Martínez, Vicente, Molés Vicent, Rosa María. “Formación y seguridad vial”, en Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo (coords.), *Seguridad Vial*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2008, pp. 452-460.

36 De acuerdo con el mandato establecido en el artículo 3 de la Ley de creación del Consejo de Seguridad Vial (n.º 7798), se trata de un órgano con desconcentración máxima adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes cuyo principal fin es administrar la red vial nacional.

Por ejemplo, que se respeten las velocidades máximas, el uso de implementos de seguridad como los cinturones, sillas especiales para niños, cascos, etc.³⁷.

La doctrina ha desarrollado el concepto de *policía administrativa especial* en contraposición al de la *policía administrativa general* para estudiar aquellas corporaciones de funcionarios públicos que tienen por objeto velar por el cumplimiento de la ley en una materia en particular:

A la par de la policía general, existen numerosas policías especiales. Tienen en común con la primera que son ejercidas por una autoridad administrativa y son preventivas. Pero difieren por todos o alguno de los siguientes elementos:

- son instituidas por un texto en particular;
- son relativas a un objeto en particular;
- son confiadas a autoridades particulares;
- se confieren a estas autoridades poderes más precisos, más diversos y generalmente más extensos que los poderes de la policía general³⁸.

La policía de tránsito constituye una de estas policías administrativas especiales. El artículo 31 de la Ley General de Policía (n.º 7410) le encarga “[...] la vigilancia y el mantenimiento del orden en las vías públicas del país”³⁹.

37 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p.176; Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp. 215-216, y Montoro González, Luis. Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico. Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo (coords.), *Seguridad Vial*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2008, pp. 17-21.

38 Truchet, Didier. *Droit administratif*. París, PUF, 2008, p. 309.

La traducción es nuestra, abajo el texto original:

«A côté de la police générale, existent de très nombreuses polices spéciales. Elles ont ceci de commun avec la première qu'elles sont exercées par une autorité administrative et qu'elles sont préventives. Mais elles en diffèrent par tout ou partie des éléments de spécialité suivants :

- elles sont instituées par un texte particulier;
- elles portent sur un objet particulier ;
- elles sont confiées à des autorités particulières ;
- elles confèrent à ces autorités des pouvoirs plus précis, plus divers et généralement plus étendus que les pouvoirs de la police générale».

En el mismo sentido Vid.: Morand-Devillier, Jacqueline. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 538-539; Frier, Pierre, Petit, Jacques. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 298-299; Foillard, Philippe. *Droit administratif*. París, Larquier, 2014, pp. 286-287; Waline, Jean. *Droit administratif*. París, Dalloz, 2010, p. 333, y Truchet, Didier. Les concours de police. Charles Vautrot-Schwarz, coord. *La police administrative*. París, PUF, 2014.

39 Igualmente se pueden consultar los artículos 205 y siguientes de la Ley de tránsito por vías públicas y seguridad vial (n.º 9078).

Se tiende a menospreciar el grado de especialización que requiere esta función. Los oficiales de tránsito deben ser capaces de manipular equipos tecnológicos complejos, como radares, alcoholímetros, confeccionar croquis de accidentes de tránsito, etc., lo que requiere una capacitación constante. La pericia con la que deben manejar los diferentes vehículos por las vías públicas –rápido y sin accidentarse– solamente es posible por la práctica diaria y un entrenamiento profesional. El conocimiento de la legislación de tránsito que deben tener estos funcionarios para cumplir su mandato los diferencia del resto de las fuerzas policiales.

Recientemente, por medio de la Ley n.º 9589, se modificó la Ley de tránsito (n.º 9078) para permitir que los efectivos de la Fuerza Pública puedan “[...] formular boletas de citación o partes, operativos de control, atención de accidentes de tránsito, controles policiales rutinarios, atención de eventos especiales y otros” (Párrafo primero del artículo 213 bis de la Ley n.º 9078).

A título personal, soy escéptico acerca de los beneficios que pueda traer esta reforma. Si bien es cierto que sujeta las actuaciones de la Fuerza Pública a la coordinación de la Policía de Tránsito, desconoce la especialización que requiere la función policial; así como los oficiales de tránsito no tienen las destrezas y los conocimientos necesarios para notificar medidas de violencia doméstica ni para perseguir un ladrón por un cafetal, los oficiales de la policía administrativa general⁴⁰ (Fuerza Pública) no cuentan con la aptitud necesaria para asegurar el respeto a la Ley de Tránsito.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que cada hora que un policía de la Fuerza Pública pasará formulando boletas de citación será una hora que no estará resguardando las paradas de buses ni cumpliendo las demás funciones encomendadas a la policía administrativa general.

A raíz de esta reforma, se permite a las municipalidades conformar cuerpos de policía especializados en tránsito, con la potestad de confeccionar partes para la mayoría de las infracciones de tránsito. Esta última alternativa ofrece la virtud de crear un cuerpo especializado en tránsito, pero presenta la gran desventaja que van a carecer de una oficina de control interno que vigile la probidad de sus funcionarios⁴¹.

La Dirección de Recursos Humanos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes facilitó las estadísticas que señalan la cantidad de oficiales con los que ha contado

40 Acerca del concepto de policía administrativa general se puede consultar: Morand-Devillier, Jacqueline. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, p. 531; Waline, Jean. *Droit administratif*. París, Dalloz, 2010, p. 332; Truchet, Didier. *Droit administratif*. París, PUF, 2008, p. 303, y Foillard, Philippe. *Droit administratif*. París, Larcier, 2014, p. 283.

41 Una de las novedades de la reforma operada en diciembre del 2009 fue la introducción de una sección de asuntos internos. Actualmente es regulada por los artículos 215 a 216 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (n.º 9078).

la Policía de Tránsito entre los años 2005 y 2017. Los datos consignan la cantidad de oficiales existentes al final del año:

Cuadro 9
Cantidad de oficiales de la Policía de Tránsito del 2005 al 2017

Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cantidad de oficiales	348	332	330	325	481	495	489
Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Cantidad de oficiales	900	905	878	876	831	874	

Fuente: Elaboración propia.

Tal como se puede apreciar, a partir de 2009 se aumentó la cantidad de oficiales de tránsito hasta llegar a 905 oficiales en el año 2013, lo que significa un aumento de cerca de 260% de la cifra existente en el año 2005.

Si se comparan los datos existentes entre el Cuadro 8 (Parque vehicular en Costa Rica entre los años 2005 y 2015) con los expuestos anteriormente, se puede calcular la cantidad de oficiales de la Policía de Tránsito existentes por cada cien mil vehículos en circulación del 2005 al 2015):

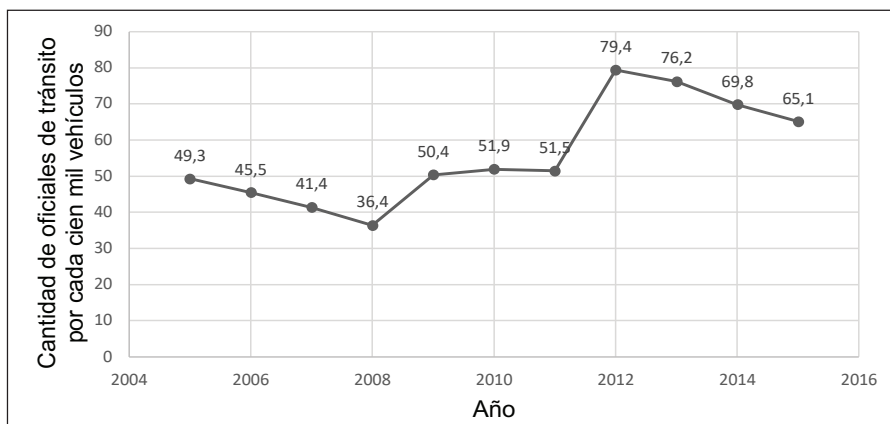
Cuadro 10
Cantidad de oficiales de la Policía de Tránsito por cada cien mil vehículos en circulación del 2005 al 2015

Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tasa de oficiales de tránsito por cada cien mil vehículos en circulación	49,3	45,5	41,4	36,4	50,4	51,9	51,5	79,4	76,2	69,8	65,1

Fuente: Elaboración propia.

La información expuesta en el cuadro anterior se refleja en el Cuadro 9.

Cuadro 9
Oficiales de tránsito po cada 100 mil vehículos en
circulación del 2005 a 2015 en Costa Rica



Fuente: Elaboración propia.

Tal como se puede apreciar por medio de estas cifras estadísticas, el aumento de la cantidad de oficiales de tránsito no parece tener una incidencia directa sobre la cantidad de muertes en carretera.

En caso de que los oficiales de tránsito acrediten que un conductor irrespeta la normativa deben denunciarlo para que la Administración le imponga una sanción administrativa⁴². Aquí empieza el siguiente marco de medidas represivas⁴³.

Por sanción entendemos aquí un mal infligido por la Administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal. Este mal (fin afflictivo de la sanción) consistirá siempre en la privación de un bien o de un derecho o la imposición de una obligación de pago de una multa⁴⁴.

42 Vid.: Hidalgo-Cuadra Malespín, Ronald. *La sanción administrativa*. San José, Editorial Isolma, 2010; Ortiz Ortiz, Eduardo. *Tesis de derecho administrativo*. T. II. Medellín, Diké, 2002, pp. 389-392; Morand-Devillier, Jacqueline. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 538-539; Waline, Jean. *Droit administratif*. París, Dalloz, 2010, pp. 415-416; Truchet, Didier. *Droit administratif*. París, PUF, 2008, p. 162; Foillard, Phillipe. *Droit administratif*. París, Larcier, 2014, p. 218; Frier, Pierre, Petit, Jacques. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 376-377, y Milano Sánchez, Aldo; Ortiz Zamora, Luis; Rivero Ortega, Ricardo. *Manual de derecho administrativo*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016, pp. 237-247.

43 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, pp. 176-177; Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp. 216-217.

44 García de Enterría, Eduardo; Fernández Tomás-Ramón. *Curso de derecho administrativo*. Vol. II., Madrid, Editorial Civitas, 1997, p. 159.

La Administración pública está facultada para imponer unilateralmente sanciones a los habitantes de la República por medio de un procedimiento administrativo sancionador. Aquí la Administración es juez y parte. Estos procedimientos administrativos tienen la ventaja de ser más expeditos y baratos que los procesos penales. En contraparte, tienen la desventaja de que atenúan los principios constitutivos del debido proceso y ofrecen menores oportunidades de defensa⁴⁵.

Las sanciones administrativas que se imponen en virtud de infracciones de tránsito son la multa y la suspensión de las licencias. Como medida alterna a la suspensión de la licencia, el administrado puede realizar un trabajo comunitario⁴⁶. Para que la Administración vuelva a otorgar una licencia después de cumplido el tiempo de la suspensión o del trabajo comunitario, los infractores deben someterse –según lo que proceda– a un curso de sensibilización vial, a un programa de tratamiento de adicciones o bien para el control de conductas violentas⁴⁷.

2.3. Penalización de la conducción temeraria

Finalmente, el último escalafón de esta política pública integral es la criminalización –por la vía penal– de ciertas conductas relativas al tráfico rodado⁴⁸.

Una de las notas distintivas entre la sanción administrativa y la pena radica en que esta puede implicar la privación de libertad, para lo cual debe ser dictada por un tribunal de la República⁴⁹.

Tal como se presentó en la parte introductoria de este opúsculo, la conducción temeraria fue puesta en vigencia por medio de la Ley n.º 8696 del 23 de diciembre del 2008. Desde entonces, se ha incrementado paulatinamente la cantidad de personas condenadas por los tribunales penales a raíz de este delito. La información estadística extraída del anuario judicial se condensa en el Cuadro 11.

45 Vid.: Procuraduría General de la República. *Manual de procedimiento administrativa*. San José, PGR, 2006.; García de Enterría, Eduardo; Fernández Tomás-Ramón. *Curso de derecho administrativo*. Vol. II., Madrid, Editorial Civitas, 1997, pp. 431-502, y Milano Sánchez, Aldo; Ortiz Zamora, Luis; Rivero Ortega, Ricardo. *Manual de derecho administrativo*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016, pp. 167-185.

46 Artículo 141 de la Ley de tránsito por vías públicas y seguridad vial (n.º 9078).

47 Artículo 140 de la Ley de tránsito por vías públicas y seguridad vial (Nº9078).

48 Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, pp. 177-178; Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp. 216-219.

49 Se trata de una garantía constitucional plasmada en el numeral 39 de la Carta Magna y el ordinal 8 de la Convención Americana de Derechos Humanos. Vid.: Chinchilla Calderón, Rosaura; García Aguilar, Rosaura. *En los linderos del ius puniendi. Principios constitucionales en el derecho penal y procesal penal*. San José, Editorial IUSA, 2005, y Chinchilla Calderón, Rosaura. *Principio de legalidad ¿Muro de contención i límite disuso para la interpretación de la teoría del delito en C.R.?*. San José, Editorial IUSA, 2010.

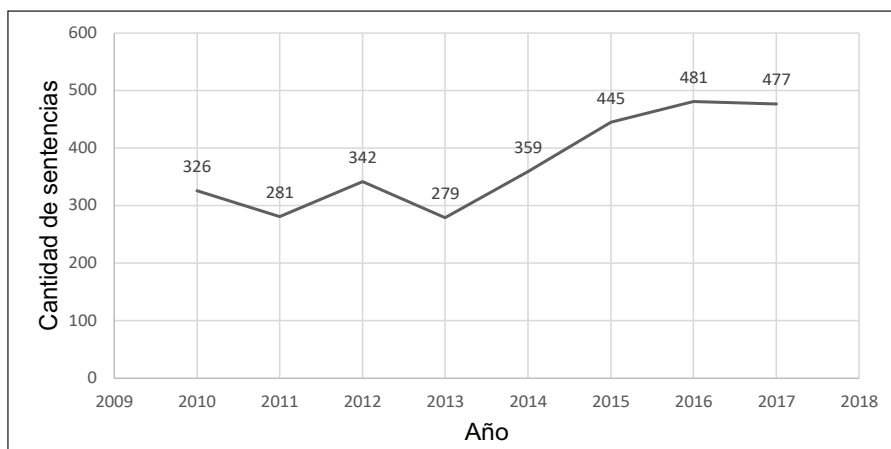
Cuadro 11
Cantidad de personas condenadas por conducción temeraria del 2010 al 2017

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
326	281	342 ⁵⁰	279	359	445	481	477

Fuente: Elaboración propia.

Durante el año 2017 se condenaron 46,3% más personas que en el 2010. Este crecimiento estadístico se refleja mejor por medio de un gráfico:

Gráfico 10
Cantidad de sentencias condenatorias por conducción temeraria entre 2010 y 2017



Fuente: Elaboración propia.

Si se compara la información acerca de la cantidad de muertos en accidentes de tránsito (Cuadro 5 y Gráfico 4) y la cantidad de personas condenadas por conducción temeraria, podemos apreciar que la cantidad de condenas no parece incidir directamente sobre la cantidad de personas que mueren en percances de tránsito.

50 El anuario judicial de ese año solamente consignó las sentencias de los delitos de la “Ley de Tránsito” sin distinguir entre la conducción temeraria, las lesiones culposas y el homicidio culposo, por lo que esta cifra comprende los tres delitos que componían esa familia de delitos. En virtud de lo anterior se realizó un promedio calculando la cantidad de homicidios culposos y lesiones culposas sentenciadas durante los años 2011 y 2013 y se las rebajó de la cifra de 350 sentencias cuyo delito lesiona o pone en peligro la Ley de Tránsito.

El anuario judicial indica que durante el año 2017 los tribunales penales del país condenaron a 9.299 individuos. Esto significa que las conducciones temerarias representaron el 5,13% de las personas a las que se les dictó una sentencia condenatoria.

Esta cifra podría parecer baja, pero hay que considerar que existen mecanismos de justicia restaurativa que permiten salidas alternas al proceso que no impliquen una sentencia condenatoria.

Durante ese año, el programa de justicia restaurativa atendió 2.148 casos. De estos, 575 fueron conducciones temerarias, lo que representa el 26,8 % de los casos que se procesaron en este despacho.

En el supuesto de que se llegue a una sentencia condenatoria, la experiencia demuestra que muy pocas veces se dictará una pena privativa de libertad.

Existe un abanico de diferentes penas para la conducción temeraria, por lo que pocas veces los jueces se decantan por el encierro. El artículo 261 del Código Penal permite conmutar la pena de prisión por una multa o por un trabajo de utilidad pública cuando esta sea inferior a los dos años. A estas dos penas alternativas que contempla este delito en particular, se les debe sumar el arresto domiciliario con monitoreo electrónico y el tratamiento de drogas bajo supervisión judicial restaurativa⁵¹. Adicionalmente, como una pena accesoria, en caso de que se dicte una sentencia condenatoria también se debe inhabilitar al conductor para conducir todo tipo de vehículos⁵².

Cuando los juzgadores optan por una pena de prisión, tienen la facultad de otorgar la ejecución condicional de la condena, lo que convierte la privación de la libertad en la excepción y las penas alternativas en la regla⁵³.

51 Por medio de una reforma posterior (Ley n.º 9525) se permite la imposición de la pena de prestación de servicios de utilidad pública a todos los casos que cumplan con una serie de requisitos. La principal diferencia para la conducción temeraria parece radicar en que el numeral 261 no exige la condición de primario de sentenciado.

La Ley n.º 9582 adicionó el tratamiento de drogas bajo supervisión judicial restaurativo (art. 56 ter del Código Penal) como una pena alternativa para el caso en que “[...] el delito cometido por el imputado está asociado a un consumo problemático de drogas y/o alcohol”.

52 Este ha sido el criterio de la Sala de Casación Penal en las resoluciones 1057-2013 de las doce horas y siete minutos del nueve de agosto del dos mil trece; 988-2014 de las nueve horas y catorce minutos del veintisiete de junio del dos mil catorce; 1154-2015 de las nueve horas y veinticuatro minutos de cuatro de setiembre de dos mil quince, y 746-2016 de las nueve horas y cincuenta y ocho minutos del veinte de julio del dos mil dieciséis.

53 Los principales requisitos para la concesión del beneficio de ejecución condicional consisten en que se trate un delincuente primario y una pena inferior a los tres años de prisión (artículos 59 y 60 del Código Penal). Para evitar que el sistema penal opere con niveles irracionales, ya que materialmente no se puede encerrar en una prisión a todas las personas sentenciadas por algún delito porque la ley contempla la privación de libertad desde hurtar una lata de atún hasta manejar en estado de ebriedad, Massimo Pavarini describe que estos institutos son “[...] siempre aplicados masivamente y con riguroso automatismo”.

El Anuario estadístico del Ministerio de Justicia y Paz permite saber cuántas personas han sido institucionalizadas en Costa Rica por el delito de conducción temeraria en el período 2013 al 2017^[54]. Para tener una idea de lo excepcional que resulta la pena privativa de libertad en este tipo de delincuencia, se puede comparar esta cifra con el número de sentencias condenatorias dictadas por este delito.

11). Esta información se plasma en el siguiente cuadro:

Año	2013	2014	2015	2016	2017	Promedio
Cantidad de personas institucionalizadas	25	39	37	40	42	37
Cantidad de sentencias condenatorias por cada persona institucionalizada	11	9	12	12	11	11

Fuente: Elaboración propia

Salvo alguna excepción que viene a confirmar la regla, en 10 de cada 11 sentencias condenatorias, los tribunales penales imponen las mismas penas que las autoridades administrativas dictan como sanción: la multa, los trabajos de utilidad pública y el retiro de las licencias para conducir vehículos.

La criminalización de la conducción temeraria solamente pareciera revestir de un disvalor moral: en vez de ser un conductor infractor —como aquel que irrespeta la luz del semáforo— se le tilda de delincuente. Este es uno de los principales argumentos para su penalización⁵⁵.

El Estado invierte muchos recursos en este disvalor moral. Tal como se señaló en el apartado anterior, el proceso penal es mucho más caro y lento que el procedimiento administrativo.

El Ministerio Público debe dirigir una investigación criminal donde, antes de acusar al imputado, se le indaga personalmente. Un juez de la República realiza una audiencia preliminar a la que también acude un fiscal. Otro juez de la República debe dirigir un juicio oral y público en el que nuevamente participa un representante de la Fiscalía y redactar la respectiva sentencia si no la dicta de forma oral. En caso de

Pavarini, Massimo. *Castigar al enemigo*. Vanina Ferreccio y Máximo Sozzo (trad.). Quito, FLACSO, 2009, p. 147.

54 *Ministerio de Justicia y Paz. Anuario estadístico*. [en línea] [fecha de consulta: 02 de marzo 2020]. Disponible en: http://mjp.go.cr/Documento/Catalogo_DOCU/64.

55 Pabón Parra, Pedro Alfonso. *La conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol*. Bogotá, Ediciones Doctrina y Ley Ltda., 2014, p. 81.

que el endilgado no cuente con recursos suficientes, el Estado debe proporcionarle un defensor público en cada etapa.

En caso de que alguna de las partes impugne la sentencia, en ejercicio de su derecho humano reconocido en el artículo 8.2h de la Convención Americana de Derechos Humanos, el proceso costará mucho más dinero.

El juez, el fiscal y el defensor cuentan con todo un equipo de apoyo, el cual es indispensable para que se puedan realizar el proceso penal (técnicos jurídicos y judiciales, coordinadores, custodios, etc.).

Debe recordarse que cada hora que un funcionario judicial dedica a un caso de conducción temeraria se la resta a algún otro expediente que tiene un plazo de prescripción más amplio, el cual deberá esperar antes de ser resuelto. En otras palabras: en vez de acusar un ladrón se indaga un chofer ebrio y en vez de juzgar a un homicida se sentencia otro chofer ebrio.

A título personal, considero que se debe discutir si se quiere seguir castigando penalmente este delito o por el contrario se sanciona por la vía administrativa. Esto no quiere decir que no se pueda crear un delito para quien conduzca con la licencia inhabilitada ni que se sigan castigando los homicidios y las lesiones culposas tal como siempre se ha hecho.

CONCLUSIONES

Para recapitular los diferentes hallazgos que se han realizado en el trascurso de esta investigación se presentará un pequeño listado:

- El perfil victimológico de los fallecidos en accidentes de tránsito consiste en un hombre, entre los 15 a 35 años de edad, y vecino de una comunidad rural del país: cada uno de estos segmentos demográficos concentra las tasas más altas de muertes sobre la carretera.
- La mayoría de las víctimas murieron durante el fin de semana y a bordo de una motocicleta.
- La situación costarricense y colombiana coinciden en varios puntos acerca del perfil victimológico: el sexo, la edad, el medio de transporte y el día de ocurrencia de los hechos. Sin embargo, si se comparan los datos comprendidos entre los años 2005 y 2016, se aprecia que el incremento en las cifras de muertes en accidentes de tránsito en Colombia (32,7%) es significativamente mayor que el caso costarricense (22,2%).

- Si bien es cierto que, en Costa Rica, la criminalización de la conducción temeraria –en diciembre de 2008– bajó significativamente el número de víctimas mortales, y sus efectos perduraron durante los años 2010 y 2011, esta cifra volvió a elevarse hasta lograr récords históricos al final del periodo en estudio (años 2015, 2016 y 2017).
- El parque vehicular costarricense prácticamente se duplicó entre los años 2005 y 2015. La cantidad de motocicletas inscritas se cuadruplicó durante ese periodo.
- Existen más oficiales por cada cien mil vehículos que en el año 2005, sin que ello pareciera tener una incidencia directa sobre la cantidad de personas que fallecen en percances viales.
- La cantidad de personas condenadas por conducción temeraria se ha incrementado constantemente, sin que esto signifique una reducción de los fallecimientos en accidentes de tránsito.
- Por medio de la criminalización de la conducción temeraria se imponen prácticamente las mismas penas que la autoridad administrativa está habilitada a imponer como sanción administrativa a un costo significativamente menor que la vía penal.

Se trata de un fenómeno multicausal que no tiene soluciones sencillas: nada de lo que venimos haciendo ha servido para detener la masacre que tiene lugar en nuestras carreteras.

Al escribir estas páginas espero que alguien pueda idear alguna solución.

Desearía también haber sembrado una semillita de conciencia acerca de la magnitud de esta masacre, para que manejemos con prudencia, con el fin de que nuestros familiares y amistades no nos tengan que enterrar por un accidente de tránsito.

REFERENCIAS

Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro y Zaffaroni, Eugenio Raúl. *Derecho Penal, Parte General*. Buenos Aires, Ediar, 2000.

Arce Jiménez, Mario. “El plan vial y el desarrollo y conservación de la red cantonal”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José: LANAME, 2003.

Arroyo Gutiérrez, José Manuel y Chan Mora, Gustavo. “Derecho penal y sociedades disciplinarias: el debilitamiento del principio de lesividad como tendencia del

derecho penal moderno”, en: Juan Marcos Rivero Sánchez y Javier Llobet Rodríguez, coords. *Democracia justicia y dignidad humana*, San José, Editorial Jurídica Continental, 2004.

Balestena, Eduardo. *La fábrica penal*. Montevideo, Editorial BdeF, 2006.

Bauman, Zygmunt. *Miedo líquido*. Albino Santos Mosquera (trad.), México D.F., Editorial Paidós, 2013.

Beck, Ulrich. *La sociedad del riesgo*. Jorge Navarro, Daniel Jiménez y Rosa Borrás (trads.), Barcelona, Editorial Paidós, 1998.

Berdugo Gómez de la Torre, Ignacio; Pérez Cepeda, Ana Isabel; Zúñiga Rodríguez, Laura. *Lecciones de Derecho Penal*, Vol. I. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016.

Binder, Alberto. *Introducción al Derecho Procesal Penal*. Vol. II. San José, Editorial Jurídica Continental, 2014.

Borja Jiménez, Emiliano. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, pp. 215-216.

Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p. 175.

Borja Jiménez, Emiliano. *Problemas político-criminales actuales de las sociedades occidentales*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2003, p.176.

Campos Vargas, José Luis. “El derecho penal de la seguridad de tráfico: de lo necesario a lo populista; de la sanción legal al castigo moral”, en Rosaura Chinchilla Calderón, coord. *Reflexiones jurídicas frente al populismo penal en Costa Rica*, San José, Editorial IUSA, 2012.

Chinchilla Calderón, Rosaura y Leandro Carranza, Hans Roberto. *Una errática política criminal*. San José, Editorial Juricentro, 2009.

Chinchilla Calderón, Rosaura. “Política criminal y demagogia penal: Los efectos del neopunitivismo criollo en la seguridad jurídica”, en Duglas Durán Chavarría, coord. *Política criminal en el Estado social de derecho*. San José: Editorial IUSA, 2010.

Chinchilla Calderón, Rosaura. *Principio de legalidad ¿Muro de contención i límite disuso para la interpretación de la teoría del delito en C.R.?*. San José, Editorial IUSA, 2010.

Chinchilla Calderón, Rosaura; García Aguilar, Rosaura. *En los linderos del ius puniendi. Principios constitucionales en el derecho penal y procesal penal*. San José, Editorial IUSA, 2005.

Consejo de Seguridad Vial-Ministerio de Obras Públicas y Transportes. *Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 31 de mayo 2019]. Disponible en: <https://www.csv.go.cr/documents/10179/993853/Anuario+estad%C3%ADstico+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito+con+v%C3%ADctimas+en+Costa+Rica+2016.pdf/4974224f-6f44-45e8-8ade-7899458e5ed0>.

Consejo Nacional de Seguridad Vial. *Muertes por accidente de tránsito 2005-2016*. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/estadistica.html>.

Datos abiertos del Gobierno de República Dominicana. *Total de fallecidos en accidentes de tránsito en República Dominicana, según edades, durante los años 2016, 2017, 2018 e incluyendo Enero 2019*. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <http://datos.gob.do/dataset/estadistica-de-fallecimientos-por-accidentes-de-transito/resource/0b56b002-d535-4fb1-8258-cb282079077b>.

Datosmacro.com. República Dominicana–Población. [en línea] [fecha de consulta: 14 febrero 2019]. Disponible en: <https://datosmacro.expansion.com/demografia/poblacion/república-dominicana?anio=2016>.

Departamento de Estadística y Planificación del Poder Judicial. *Anuario policial*. [en línea] [fecha de consulta: 02 febrero 2019]. Disponible en: <https://www.poder-judicial.go.cr/planificacion/index.php/estadistica/estadisticas-policiales>.

Dirección Nacional de Estadística. *Proyecciones de población por sexo y edades hasta 80 años y más, a nivel nacional y departamental. Periodo 2005-2020*. [en línea] [fecha de consulta: 31 de mayo 2019]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>.

Ferrajoli, Luigi. *Derecho y razón*. Alfonso Ruiz Ibáñez Perfecto, Juan Carlos; Bayón, Juan Terradillos y Rocío Cantarero (trads.), Madrid, Editorial Trotta, 2000.

Foillard, Phillipe. *Droit administratif*. París, Larcier, 2014.

Folguera Martínez, Vicente, Molés Vicent, Rosa María. “Formación y seguridad vial”, en Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo (coords.), *Seguridad Vial*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2008.

Frier, Pierre, Petit, Jacques. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 298-299.

García de Enterría, Eduardo; Fernández Tomás-Ramón. *Curso de derecho administrativo*. Vol. II., Madrid, Editorial Civitas, 1997.

Garland, David. *La cultura del control*. Máximo Sozzo (trad.), Barcelona, Editorial Gedisa, 2001.

Garrido, Vicente; Stangeland, Per; Redondo, Santiago. *Principios de criminología*. Valencia, Tirant lo blanch, 2009.

Hassemer, Winfried; Muñoz Conde, Francisco. *Introducción a la criminología*. Valencia, Tirant lo blanch, 2001.

Hidalgo-Cuadra Malespín, Ronald. *La sanción administrativa*. San José, Editorial Isolma, 2010.

Institut national de la statistique et des études économiques. *Évolution et structure de la population*. [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2554860>.

Instituto Nacional de Estadística y Censo. *Accidente de tránsito, heridos y muertos en la República, por provincia y comarca indígena, según mes: año 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Publicaciones.aspx?ID_SUBCATEGORIA=40&ID_PUBLICACION=827&ID_IDIOMA=1&ID_CATEGORIA=5.

Instituto Nacional de Estadística y Censo. *Estimaciones y Proyecciones de la Población Total en la República de Panamá por Provincia y Comarca Indígena y Distrito, según Sexo y Edad: Años 2000-15 y 2020*. [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019] Disponible en: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P85512%20-%20Poblaci%C3%B3n%201.pdf>.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. *Censo 2011*. [en línea] [fecha de consulta: 02 febrero 2019]. Disponible en: <http://www.inec.go.cr/poblacion>.

Instituto Nacional de Estadística. *Cifras de población*. [en línea] [fecha de consulta: 05 de febrero 2019]. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176951&menu=ultiDatos&idp=1254735572981.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. *Forensis 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 31 mayo 2019]. Disponible en: <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49526/Forensis+2016.+Datos+para+la+vida.pdf>.

Jakobs, Gunther. *Derecho Penal*. Joaquín Cuello Contreras y José Luis Serrano González de Murillo (trads.), Madrid, Marcial Pons, 1997, pp. 20-25.

Leandro Carranza, Hans Roberto. *Delitos de peligro abstracto*, San José, Editorial IUSA, 2011.

Llobet Rodríguez, Javier. “La prevención del delito en Costa Rica: El debate entre populismo punitivo y el garantismo”, en Carlos Tiffer Sotomayor, coord. *Justicia penal, política criminal y Estado social de derecho en el siglo XXI*, Buenos Aires, EDIAR, 2015.

López Ramírez, Sharline. “Diagnóstico de la red vial cantonal pavimentada”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José, LANAME, 2010.

Loría Salazar, Luis Guillermo y Robinson-Davis, Walter. “Evaluación de la red nacional de Costa Rica”, en *Revista Infraestructura Vial*. San José, LANAME, 2004.

Mendoza Buergo, Blanca. *El derecho penal en la sociedad del riesgo*, Madrid, Editorial Civitas, 2001.

Milano Sánchez, Aldo; Ortiz Zamora, Luis; Rivero Ortega, Ricardo. *Manual de derecho administrativo*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2016.

Ministère de l'Intérieur. *Bilan définitif de l'accidentalité routière 2016*. [en línea] [fecha de consulta: 13 de febrero 2019]. Disponible en: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2016>.

Ministerio de Justicia y Paz. *Anuario estadístico*. [en línea] [fecha de consulta: 02 de marzo 2020]. Disponible en: http://mjp.go.cr/Documento/Catalogo_DOCU/64.

Ministerio del Interior. *Seguridad vial*. [en línea] [fecha de consulta: 05 de febrero 2019]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2016/>.

Montoro González, Luis. “Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico”, en Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo, coords. *Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008.

Montoro González, Luis. Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico. Catalina Vidales Rodríguez y Antonio Mera Redondo (coords.), *Seguridad Vial*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2008.

Morand-Devillier, Jacqueline. *Droit administratif*. París, Lextenso, 2013, pp. 538-539.

Muñoz Conde, Francisco; García Arán, Mercedes. *Derecho Penal; Parte General*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2010.

Ortiz Ortiz, Eduardo. *Tesis de derecho administrativo*. T. II. Medellín, Diké, 2002.

Pabón Parra, Pedro Alfonso. *La conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol*. Bogotá, Ediciones Doctrina y Ley Ltda., 2014.

Pavarini, Massimo. *Castigar al enemigo*. Vanina Ferreccio y Máximo Sozzo (trad.). Quito, Flacso, 2009.

Pavarini, Massimo. *Castigar al enemigo*. Vanina Ferreccio y Máximo Sozzo (trad.). Quito, FLACSO, 2009.

Pozuelo Pérez, Laura. *La política criminal mediática*. Madrid, Marcial Pons, 2013.

Procuraduría General de la República. *Manual de procedimiento administrativa*. San José, PGR, 2006.

Quintero Olivares, Gonzalo. *Manual de Derecho Penal*. Madrid, Editorial Aranzadi, 2000.

Ríos Corbacho, José Manuel. *Concepto del nuevo derecho penal*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2013.

Roxin, Claus. *Derecho Penal; Parte General*. Miguel Díaz, Javier Vicente Remesal y Diego Luzón Peña (trads.). Madrid, Editorial Civitas, 1997.

Sánchez Romero, Cecilia; Rojas Chacón, José Alberto. *Teoría del delito. Aspectos teóricos y prácticos*, Heredia, Poder Judicial de Costa Rica, 2009, p. 27.

Sanz Mulas, Nieves y García Chaves, Alberto. *Manual de política criminal*, San José, Editorial Jurídica Continental, 2017.

Silva Sánchez, Jesús María. *La expansión del derecho penal*, Madrid, Editorial Civitas, 2001.

Simon, Jonathan. *Gobernar a través del delito*. Victoria Boschioli (trad.), Barcelona, Editorial Gedisa, 2011.

Torrealba Navas, Adrián. *Derecho Tributario: Parte General*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2009.

Trejos Robert, Sergio y Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018.

Trejos Robert, Sergio, Fallas Barrantes, Jorge Enrique. *La teoría del bien jurídico como un límite al topos discursivo de la seguridad ciudadana*. Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Costa Rica, San José, 2018, pp. 352-371.

Truchet, Didier. *Droit administratif*. París, PUF, 2008.

Truchet, Didier. *Les concours de police*. Charles Vautrot-Schwarz (coord.), *La police administrative*. París, PUF, 2014.

Vega Monge, Ariana. *Populismo punitivo y medios de comunicación de masas*. San José, Editorial Jurídica Continental, 2015.

Waline, Jean. *Droit administratif*. París, Dalloz, 2010.

Zaffaroni, Raúl Eugenio. *En busca de las penas perdidas*. Buenos Aires, Ediar, 2005.

Zaffaroni, Raúl Eugenio. *La cuestión criminal*. Bogotá, Editorial Ibañez, 2013.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por cada día nuevo. A mi familia por tener la oportunidad de compartir mi vida con ellos. A la Dra. Brigitte Robert (mi mamá) por las innumerables revisiones filológicas y por la persona que soy el día de hoy. Al Lic. Ricky González Farguharson por las revisiones jurídicas. Al Lic. Minor Barquero Aguilar y al Lic. Rodrigo Villegas Arias por las revisiones estadísticas. Al Lic. Christian Méndez Blanco –director del Departamento de Recursos Humanos del MOPT– por las gestiones necesarias para que esta investigación pudiera contar con varios datos estadísticos que faltaban. A mis compañeros y compañeras de la Fiscalía Adjunta de Impugnaciones por enseñarme todos los días algo nuevo. A la Universidad de Costa Rica y al Liceo Franco Costarricense por la formación recibida y al Ministerio Público por darme la oportunidad de servir a Costa Rica.