

Deficiencias de la reforma a la *Ley de tránsito*

ADRIANA SÁNCHEZ

Cuando se analizan problemas sociales como el de los siniestros viales, los congestionamientos y la violencia en las carreteras, surge una interrogante respecto a la forma más adecuada de abordar estos fenómenos, tanto para explicarlos como para intervenir sobre ellos. Para explicarlos, se parte de que en su producción interactúan factores subjetivos, relaciones interpersonales y la vinculación con instituciones, la sociedad y la cultura. Los procesos de socialización en la familia y con el grupo de pares son fundamentales. Otros aparatos, como los medios de comunicación masiva, inciden en la forma en que comprendemos y analizamos los distintos fenómenos de la realidad humana y, por ende, en los procesos de toma de decisiones.

Si partimos de que en el problema del tránsito participan múltiples esferas, sería ilusorio tratar de intervenir sobre éste enfocando desde un único punto. Con la discusión mediática, política y social que se ha venido dando en torno a la recién aprobada reforma a la *Ley de tránsito por las vías públicas terrestres*, da la impresión de que se está dando mucho peso al componente punitivo como si fuese el más eficaz para incidir sobre el comportamiento. Pero hay muchas razones para cuestionar el proceso de aprobación, su contenido y las posibles consecuencias que de esto se desprendan.

Primero, investigaciones revelan que en Costa Rica existe un marco legal inadecuado para la realidad sobre la cual se debe intervenir y que se carece de procedimientos adecuados y coordinación interinstitucional para hacer cumplir las leyes (Salas 2005). Por ejemplo, al detener a una o un conductor bajo los efectos de ebriedad, muchas veces los oficiales no cuentan con instrumentos para hacer las pruebas correspondientes, no se recoge información sobre consumo de alcohol y drogas, se carece de registros para verificar si la persona era reincidente o no, no existe un proceso automatizado para hacer las multas y, como el Instituto Nacional de Seguros es una institución autónoma, no realiza las pruebas a quienes ingresan heridos a su clínica, sistemáticamente, a pesar de la solicitud del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) de que lo haga (Vizcaino y Rodríguez 2004).

Un paso importante que se ha dado con la *Ley* es que se han automatizado algunos de estos procedimientos e invertido para dotar de equipo tecnológico a los oficiales. Ahora bien, cabe preguntarse qué se hará para determinar la “idoneidad física y psicológica” (artículo 68) para conducir, pues a como está redactado el artículo, un médico va a establecer la actitud psicológica para conducir. Además, ¿quiénes serán los especialistas que diseñen los talleres de reeducación, sensibilización, tratamiento de adicciones y tratamiento psicológico y de la conducta violenta, que permitirán recobrar puntos de la licencia a partir de septiembre?, ¿quiénes los ejecutarán?, ¿cómo coordinará Cosevi para velar por que quienes sean condenados a trabajo comunitario cumplan con el veredicto del juez, etc.? (artículo 71 de reforma a la *Ley de tránsito*, en *La Gaceta* 23-12-2008).

Quedaría un sentimiento de tranquilidad si se partiera de que la reforma fue diseñada y discutida por todas las personas idóneas. Pero, por ejemplo a oficiales de tránsito, “desde un inicio, nunca se hizo reunión con ningún oficial. Igual que la ley anterior, eso es algo que se ha manejado en lo alto de los jerarcas. Nunca se ha consultado a los que están abajo. Se basan en estadísticas. Hay muchas cosas inconstitucionales o que se exageran en el objetivo de la *Ley*...” (entrevista a un oficial de tránsito). O a jueces penales. Mas, en enero, el juez penal David Hernández presentó una consulta de constitucionalidad respecto de la reforma a la *Ley*. El exjuez penal Edwin Acuña se refiere al asunto: “no puede dictar sentencia cuando tenga dudas sobre la constitucionalidad de la norma. En este caso, a don David Hernández hay que reconocerle que es la única persona que respecto a la anterior *Ley de tránsito* escribió y estudió profundamente el tema en Costa Rica” (Rueda 2009). Incluso el diputado Jorge Eduardo Sánchez evidencia las debilidades del documento aprobado y acepta las inconstitucionalidades de él: “hay que admitir que el primer gran error es que por querer hacerlo perfecto dejamos de hacerlo bueno... se necesitaba como era el tema de las penas y de ser más riguroso en el tema de la legislación ... Yo le quiero decir que yo sí tuve mis reservas con respecto a la *Ley*... los errores en la numeración van a hacer inaplicable o poder complicar la aplicabilidad de la *Ley*... se rompía el criterio de proporcionalidad y racionalidad en el tema de las penas... no se habló con claridad cuando se dijo que era suficiente que la Comisión de Redacción arreglara el problema que se estaba detectando. Hay problemas de fondo” (Rueda 2009).

La autora, psicóloga, es investigadora y docente en la Universidad de Costa Rica.

Un segundo punto se relaciona con el contenido de la *Ley*. Respecto de la severidad de las multas, un oficial de tránsito entrevistado se pregunta a quién se le ocurrió poner como base de multa el sueldo de un auxiliar administrativo 1 del Poder Judicial, que tiene un sueldo superior al de un peón, de una servidora doméstica e incluso de un policía. Constitucionalmente, se supone que la *Ley* no debería hacer diferencia por clases sociales que perjudiquen a la ciudadanía. Además, ¿cómo se obliga a unos sí y a otros no a cumplir con medidas como la de los dispositivos de seguridad para niños y niñas menores de 12 años? ¿Y cómo se aprobaron éstas y otras medidas que se han cuestionado como inconstitucionales?

Algunos países, como Estados Unidos, apuestan principalmente por un sistema represivo, un aparato diseñado para imponer prohibiciones y castigos severos a quienes infrinjan las leyes. Esto trae como resultado que ése sea el país con mayores tasas de presos en el mundo por densidad de población, de los que, la mayoría, una vez que salen de prisión regresan, pues la prisión es sinónimo de procesos exclutorios y de redes de violencia. La reforma a la *Ley* aprobada en Costa Rica retoma elementos del sistema estadounidense (como la prisión para conductores bajo los efectos del alcohol) y del europeo (sistema de licencia por puntos). Lo que ocurre en Costa Rica encuentra un paralelismo con lo acontecido hace casi una década en Argentina, donde el aumento en las penas por delitos de tránsito obedece a presiones mediáticas, sociales y a posturas doctrinarias. Sin embargo, Edwards (2000: 15) sostiene que habría que preguntarse si el aumento en las penas traería como resultado una disminución en el índice de los delitos pues “determinado tipo de delincuencia, cuando es severamente castigada, lejos de disminuir o desaparecer, se incrementa, como en el caso de la narcocriminalidad o de la delincuencia penal tributaria”. El aumento de las penas privativas de libertad responde a la lógica del derecho penal clásico y va contra la preferencia del derecho moderno hacia las penas alternativas: “sin embargo, la moderna tendencia penal propone medidas alternativas a las penas privativas de la libertad, reservando el encierro para supuestos sumamente graves; entre estas medidas alternativas se puede mencionar la ejecución condicional de la pena de prisión, trabajos a favor de la comunidad, etc.” (Ibid.: 13).

Este proyecto de *Ley* y las políticas introducidas durante la presente administración y sus predecesoras han descuidado el tema más importante de todos que es el de la educación vial. Hay que desarrollar un programa educativo para todas y todos los usuarios de las vías públicas en los niveles de formación primaria, secundaria y universitaria, capacitar docentes en materia de seguridad vial y a oficiales de tránsito en estrategias pedagógicas para distintos niveles. También se debe fortalecer el papel de los oficiales de tránsito como aliados de la educación vial y de cuidado (por ejemplo en las cercanías de planteles educativos), pues las funciones que se les atribuyen se limitan por lo general a la vigilancia. Urge introducir mejoras sustanciales en el sistema de examen para adquirir la licencia de conducir y efectuar cambios profundos en dicha unidad de Cosevi.

El impacto que puede tener una ley represiva sobre la conducta es bajo frente a una educación crítica e integral a lo largo de la vida. Se requiere discutir si lo que se promueve es la construcción de sujetos con una moral autónoma o heterónoma. La moral autónoma es independiente de la valoración de las consecuencias de los propios actos, en términos de castigo-recompensa. La moral heterónoma es a lo que se llega con el sistema consecuencia-castigo, sin dar explicaciones, sin diálogo, sin discusión y sin fundamento. Es una moral formulada sobre la base de imposiciones externas. El sistema de amenazas y castigo es efectivo a corto plazo y mientras la persona se sienta vigilada, porque se actúa según el riesgo de sanción percibido. Pero a largo plazo la intensidad de su efectividad disminuye. Se debe perseguir, por el contrario, que las personas sean capaces de internalizar, analizar, juzgar y tomar decisiones por sí mismas. Además, los valores que subyacen al sistema de toma de decisiones han de ser basados en el *cuidado de sí* como principio fundamental para el cuidado de los demás, y apuntalar la moral como una ética de sí. No en evitar castigos y conservar la licencia (apego al código moral), pues así se pierde de vista lo más importante, que es el bienestar humano personal, colectivo y comunitario.

Referencias bibliográficas

- Edwards, Carlos. 2000. *Accidentes de tránsito y otros delitos culposos*. Depalma. Buenos Aires.
- Rueda, Amelia. “Juez frena sentencias de nueva ley de tránsito”. En [http:// www.ameliarueda.com/](http://www.ameliarueda.com/) 23-1-2009 y recuperado 2-3-2009.
- Salas, Gabriela. 2005. *Conducción temeraria: análisis de la Ley de tránsito a la luz de la nueva realidad costarricense y su tratamiento en el derecho comparado*. Tesis de licenciatura en derecho, Universidad de Costa Rica.
- Vizcaino, Jeannette. y Ana Cecilia Rodríguez. 2004. *Discapacidad adquirida a consecuencia de un accidente de tránsito: repercusiones en el desarrollo del adolescente y la respuesta de los servicios de atención médica que le brinda la CCSS y el INS*. Tesis de maestría en Salud Pública, Universidad de Costa Rica.