

Violación al Artículo 90 de la Ley de Tránsito: Ausencia de la Prioridad de Paso

Rama del Derecho: Derecho de Tránsito.	Descriptor: Normas de Tránsito.
Palabras clave: Derecho de Tránsito, Violación Artículo 90, Ausencia en la Prioridad de Paso.	
Fuentes: Doctrina, Normativa y Jurisprudencia.	Fecha de elaboración: 26/10/2012.

Índice de contenido

1 Resumen	1
2 Doctrina	2
El Artículo 89 de la Ley de Tránsito.....	2
3 Normativa	4
La Ausencia de Prioridad de Paso.....	4
4 Jurisprudencia	5
a) La Culpa en los Accidentes de Tránsito.....	5
b) Colisión de Automotor que No Acata Señal de Alto Contra Ciclista que Circula Contra Vía	9

1 Resumen

El presente documento contiene dos sentencias del Tribunal de Casación Penal sobre la violación del artículo 90 de la Ley de Tránsito referido a la prioridad de paso, las cuales realizan un análisis de situaciones prácticas, la primera versa sobre y la segunda trata sobre la Colisión de Automotor que no acata Señal de Alto contra Ciclista que circula contra vía, a lo que se le adiciona el artículo 90 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, el cual le brinda sustento normativo a las resoluciones del Tribunal de Casación Penal. A lo que se le agrega los comentarios realizados por la doctrina sobre la aplicación de dicho artículo.

2 Doctrina

El Artículo 89 de la Ley de Tránsito¹

[Hernández Suárez, D]¹

(Sobre el Encabezado del artículo)

La estructura vial está compuesta por tres elementos principales que son: a) Vías de Circulación, intersecciones y el señalamiento. En los artículos siguientes se analiza la prioridad de paso que tienen los conductores según las circunstancias en las que se encuentren. Se establecen las diferentes conductas que deben asumir el conductor según el señalamiento existente. De acuerdo con el Manual de Conductor publicado por la Dirección General de Educación Vial. EUNED, 1999, las señales son los elementos físicos que se utilizan en la regulación del tránsito. Sirven para el usuario de las vías, se guíe y con ello se conduzca con seguridad. Sus funciones principales están en: a) Determinar la regulación de paso de las corrientes de vehículos y el sentido de las vías; b) Advertir al usuario sobre la existencia de posibles peligros y obstáculos en la vía ; c) Guiar al usuario en su recorrido por una vía; d) Dar a conocer determinadas restricciones y disposiciones legales para la circulación; e) Guiar los peatones a caminar por las vías. Existen tres tipos básicos de señalamiento vial que son: 1) Señalamiento Vertical. Aquí nos vamos a encontrar señales reglamentarias que le indican al conductor como al peatón las obligaciones, prohibiciones que debe acatar. Entre ellas tenemos las señales de "Alto", "No estacionar", "No hay paso", "No adelantar", "Peatones por la izquierda" entre otras. Las señales de prevención le advierten al usuario, la existencia real o potencial de un peligro u obstáculo y le exigen al conductor, ya sea disminuir su velocidad o que efectúe alguna maniobra no sólo para su seguridad, sino para los demás. La característica de este tipo de señales es que están confeccionadas en láminas cuadradas, con las esquinas redondeadas y tienen el fondo amarillo, la leyenda o el símbolo, como su borde de color negro. Ejemplos de ellas tenemos "Espacio", "Derrumbes en la Vía" "Curvas Peligrosas", "Intersección adelante". Dentro de este mismo tipo existen las señales preventivas que anuncian labores u obras que se realizan en las carreteras. Su característica es que el fondo es de color naranja, con las leyendas (o símbolos) y bordes en color negro; todo en material reflectivo. Por último tenemos en este grupo señales de información, las cuales buscan orientar al conductor o peatón en su recorrido por la vía. Las hay de identificación, destino, recomendación, información general, de servicios y turísticos. Son de diferentes tamaños, tienen el fondo verde y la leyenda es de color blanco. 2) Señalamiento Horizontal es aquel que se pinta sobre la propia calzada, borde de la acera y el espaldón. Las de color amarilla si están ubicadas en el centro de las carreteras, tiene las función de dividir el tránsito en diferentes sentidos de circulación. Si son de barrera, esta le indican al conductor la prohibición de adelantar. En caso de que estén pintadas en los bordes de los caños implican la prohibición de estacionarse. Establecen también el carril de control de giro a la izquierda (Zonas de Refugio) y las islas canalizadoras que vienen a dividir en sentidos opuestos la circulación de vehículos. También nos encontraremos demarcaciones de pintura blanca, las cuales se utilizan para todo aquello que implique que el tránsito se mueve en un solo sentido o bien establecen señales específicas como las de "Alto", "Ceda", "Velocidad máxima". Por último tenemos el señalamiento luminoso, dentro de los cuales hay tres tipos: a) el semáforo vehicular. Este regula el tránsito de vehículos y peatones, otorgando en forma alterna, el derecho de paso a los

1 El autor en su libro hace referencia a este artículo como el 89, ya el mismo fue escrito antes de la reforma efectuada a la ley de Tránsito por *el inciso a) del artículo 2° de la Ley N ° 8696 de 17 de diciembre de 2008, que lo traspasó el artículo 89 al 90.*

diferentes flujos vehiculares y peatonales. También busca en algunas ocasiones disminuir la velocidad de los vehículos o en otras ocasiones darle continuidad de movimiento a un determinado grupo de vehículos, para ello se coordinan los semáforos en este sentido. La luz roja significa que el conductor debe de detenerse completamente, antes de la línea de parada. La luz amarilla, es preventiva y avisa el cambio hacia la luz roja. El conductor cuando la observe, lo correcto es que se detenga. La luz verde le confiere al conductor el derecho de paso. En caso de que se trate de luz roja intermitente, los vehículos deben de detenerse antes de la línea de parada. En cuanto al derecho de paso, es como si se trata de una señal de "Alto". La luz amarilla intermitente, los vehículos deben de reducir su velocidad, pero pueden continuar pero con precaución. En cuanto al semáforo peatonal, esta se ubica a los extremos de un paso peatonal y cuando este está en su fase roja le indica al peatón que no pase. Si está en su fase verde le permite cruzar la vía y señal informativa luminosa. 3) Luminoso. Este sistema ya se ha estado implementado en nuestro país, por ejemplo con la realización de obras en las carreteras. Se utilizaron en la reparación de la circunvalación "Hatillos-San Pedro", Ruta 1 "San Ramón-Manolos", "Aeropuerto-Agencia Datsum", por ejemplo. Este tipo no sólo pueden advertir obras en la carretera, sino también de derrumbes, desvíos, estado del clima o bien cerrar la vía por accidente o prevención. Ver artículo 131 inciso j).

(Sobre el Inciso a)

Esta indica al conductor donde debe detenerse ante la luz roja del semáforo, un "alto" o "ceda" y evitar la obstrucción del cruce vehicular o peatonal. Su violación puede sancionarse de acuerdo con el artículo 131 inciso g).

(Sobre el Virage a la derecha del Inciso a)

Este es el único caso en que se permite a un conductor avanzar aún teniendo la luz roja del semáforo. En algunas ocasiones oficiales de tránsito han sancionado cuando un conductor procede a virar a la derecha, estando el semáforo en rojo, imponiendo la multa establecida en el artículo 130 inciso a). Pero de acuerdo con este artículo tal maniobra no debe realizarse en dos casos: 1) Cuando exista una señal vertical que prohíba hacerlo. 2) Cuando en tránsito que tiene la luz verde no lo permita. Mediante sentencia N° 00- 613100-489-TC se conoció la infracción al artículo 130 inciso a) en los términos aquí comentados. Se dijo en aquel fallo lo siguiente: "...una vez analizada la prueba, bajo las reglas de la sana crítica, la presente boleta debe desvirtuarse, como en efecto se hace, por cuanto el acusado rechaza los cargos, indicando que se detuvo para respetar el semáforo, pero como no venía ningún vehículo viró a la derecha con el semáforo en rojo. De acuerdo con el artículo 89 de la Ley de Tránsito, la conducta del acusado..., no violenta la norma del artículo 130 inciso a) el cual establece que: «Al aproximarse a cualquier intersección de vías en que no se tenga prioridad de paso, se debe proceder de la siguiente manera: a) Si se trata de un acceso controlado por la luz roja de un semáforo, el conductor debe detener por completo su vehículo, en la línea de parada que esté demarcada. Pero si no existe esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar sin obstruir el tránsito transversal. En caso de que vaya a girar a la derecha, si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, puede girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. No obstante, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito está facultada para prohibir el giro a la derecha, con el semáforo en rojo en los sitios en que lo considere pertinente; para ella deberá colocar el señalamiento fijo que así lo indique. En este caso no se ha logrado comprobar que exista alguna señal vertical que le impidiera al acusado realizar la maniobra que efectuó, por lo que tampoco hay razón para confirmar la infracción impuesta. En virtud de lo anterior se procede a dictar sentencia **ABSOLUTORIA A FAVOR DEL ACUSADO**-Comuníquese al Registro de Infractores para lo de su cargo..."

(Sobre la Excepción al Virage de la derecha del Inciso a)

Su violación se sanciona con el art. 130 inciso a).

(Sobre el Inciso b)

La violación a esta regulación está contemplada en dos normas; la primera de ellas la encontramos 131 inciso j) y la segunda en el artículo 132 inciso l), además se le podrá suspender al conductor su licencia por espacio de tres meses de acuerdo con el artículo 134 inciso e).

(Sobre el Inciso ch)

El que viole este artículo podrá ser sancionado conforme lo indica el artículo 131 inciso g) en cuanto a la violación a la señal de alto, pero se le aplicará el artículo 132 inciso l) en caso de que no le conceda el derecho de paso a los peatones, además se le suspenderá la licencia por un plazo de tres meses de conformidad con el artículos 134 incisos b) y e).

(Sobre el Inciso d)

En el caso de las rotondas el vehículo que pretenda ingresar, debe cederle el paso al que circula dentro de ella de conformidad con el artículo 91 inciso c).

3 Normativa

La Ausencia de Prioridad de Paso

[Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres]²

ARTÍCULO 90.- Al aproximarse a cualquier intersección de vías en que no se tenga prioridad de paso, se debe proceder de la siguiente manera:

- a) Si se trata de un acceso controlado por la luz roja de un semáforo, el conductor debe detener por completo su vehículo, en la línea de parada que esté demarcada. Pero si no existe esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar sin obstruir el tránsito transversal. En caso de que vaya a girar a la derecha, si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, puede girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. No obstante, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito está facultada para prohibir el giro a la derecha, con el semáforo en rojo en los sitios en que lo considere pertinente; para ello deberá colocar el señalamiento fijo que así lo indique.
- b) Cuando la luz verde del semáforo asigne el derecho de paso o cuando se gire a la derecha en rojo, el conductor tendrá que cederle el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada.
- c) La luz amarilla y la luz verde intermitente del semáforo indican que el conductor debe desacelerar para detenerse, si aún se encuentra lejos del punto de cruce o que, si se encuentra muy cerca del punto de cruce, debe apresurarse, sin exceder los límites de la velocidad, para evacuar la zona de intersección. En este último caso, no se debe frenar bruscamente para evitar el cruce.

ch) Si se trata de un acceso controlado con señal de “alto”, el conductor debe detener el vehículo completamente en la línea de parada demarcada sobre la calzada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y sobre la vía con prioridad de paso no circule ningún vehículo. Si no existe la línea de parada, se detendrá al entrar al punto más cercano de la vía que va a cruzar y, para realizar tal maniobra, le cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada.

d) En las intersecciones que tengan la señal de “ceda el paso”, el conductor debe disminuir su velocidad, de forma que pueda observar el tránsito que se aproxima por las otras vías. Si se aproxima un vehículo que, por su cercanía o rapidez, puede poner en peligro la seguridad del tránsito, debe detener su marcha por completo y proceder de acuerdo con lo dispuesto en el inciso ch) de este artículo.

(Así corrida su numeración por el inciso a) del artículo 2° de la Ley N ° 8696 de 17 de diciembre de 2008, que lo traspasó del artículo 89 al 90).

4 Jurisprudencia

a) La Culpa en los Accidentes de Tránsito

[Tribunal de Casación Penal]³

"1. Se alude quebranto de los artículos 30 y 128 del Código Penal y 78 incisos b y c de la Ley de Tránsito. Le asiste razón al recurrente pues es innegable tal quebranto. El tipo penal culposo exige la causación de una lesión por imprudencia, negligencia o inobservancia de reglamentos. El Tribunal sentenciador acreditó como cierto la imprudente conducta del imputado M.P., pues conduciendo su vehículo automotor no atendió el "alto" en un cruce de vías, por donde, en ese preciso instante, acertaba pasar el ofendido O.A.R.V. maniobrando una motocicleta produciéndose la colisión. De este percance el ofendido resultó con lesiones incapacitantes por un mes y pérdida del cinco por ciento de su capacidad general orgánica. El Juez consideró subsumible la conducta de M. en el precitado numeral 128. Tal conclusión la extrae por cuanto a su juicio era obligación del imputado detenerse en el cruce de vías. Al no cumplirlo con su acción infringió el deber de cuidado, presupuesto básico de la culpa, dada la inobservancia de la normativa de tránsito. El fundamento central del juzgador es calificar esa desatención como causa determinante del suceso. Admite, por otra parte, la tesis de un error vencible, fundado en la obligación que tenía el justiciable de atender la regla de prioridad de paso. A ese respecto le endilga a M.P. la necesidad de haber asumido que en el cruce existía una señal de alto, pues en las anteriores esquinas respetó las ahí dispuestas. En ese caso, agrega el juzgador, la exigencia de un mayor sigilo y cuidado se imponía en el proceder del reo, dando a entender una conducta temeraria del agente. Ese discurso en la sentencia está matizado, sin embargo, de juicios opuestos. Admite por una parte una conducta irrespetuosa de las disposiciones de tránsito, generadora del hecho culposo, porque debió observar una señal de "alto" ubicada en el lado norte de ese encuentro de vías y hacia el sector oeste, que le obligaba asumir que igual demarcación debía tener al enfrentar el cruce. Pero, a la vez, admite la inexistencia de una señalización adecuada en el sector, y se resiste a tratar el punto de la prioridad de las vías según las ordenanzas reguladoras de la materia. Además no explica el juzgador por qué colige que la indicación de alto en el sector norte del cruce, estando dispuesto para los conductores orientados de norte a sur, debía inferir M. que también le obligaría detenerse. Nótese que la



visibilidad del encartado hacia ese "alto", -lados norte y oeste- si, según la orientación que llevaba -sur a norte- era imposible tenerla porque la señal estaba "de espalda" a su ángulo visual, en razón de estar señalado para los conductores que se desplazaban en sentido opuesto al suyo. El razonamiento del Juez constituye una flagrante violación a las reglas de experiencia y sentido común, la cual, sin duda, haría colapsar el fallo por su incidencia en la fundamentación. En esa medida no puede válidamente afirmarse que el inculpado tuviera pleno conocimiento de la orden de detención. Y, aún admitiendo para efectos de razonamiento y a título de hipótesis que se hubiese detenido en las esquinas anteriores, no necesariamente le obligaba hacerlo en el sitio del percance, ni por ello interpretar la prioridad de vías que le imponía ceder el paso a cualquier conductor que se desplazara de oeste a este, o viceversa. Esa forma de razonar del a quo también se opone a las reglas de experiencia y el correcto entendimiento, por cuanto es bien sabido que aún cuando existan señales de alto en alguno o varios cruces de vías, no exige pensar que en los siguientes se va a encontrar el conductor con la misma indicación, pues ésta se hace tomando en consideración condiciones topográficas de las vías, de visibilidad, fluidez del tránsito, densidad poblacional, existencia de zonas escolares o salidas de vehículos pesados o de emergencia, entre otras. Desde esa misma tesitura también es insostenible la tesis del Juez respecto a la obligación que tenía el endilgado para detenerse en ese cruce, porque el motociclista tenía la "prioridad de paso" por la existencia de la señal "alto" al otro lado del cruce para los conductores orientados de norte a sur, de imposible observación para M. como se explicó supra. Un elemento fundamental de la conducta imprudente es la no correspondencia entre representación y realidad. Si el acto imprudente lo advierte el autor en el justo momento en que es posible revocar las consecuencias de su comportamiento, no puede achacársele ninguna conducta imprudente. En el caso concreto el inculpado pretendió rebasar un cruce justo en el momento que circulaba de oeste a este el ofendido con su motocicleta. Pero, como se hizo observar, la preferencia de paso que le asistía al perjudicado no constituía un elemento cognoscible por el encartado, precisamente, como bien lo dice el juzgador, porque la señalización era "deficiente" o "inexistente" (vid. Fs. 223 a 225). Si era deficiente o del todo no existía la indicación de alto, y se entera entonces de la prioridad de paso para los vehículos que lo enfrentaban de costado cuando iniciaba el rebase del cruce, no puede achacársele quebranto alguno de las reglas del debido cuidado. Dicho de otra manera, no puede atribuírsele acto imprudente si la realización del tipo surge en el mismo momento del comportamiento, cuando ya resulta imposible desistir de él. De ahí sale el tema de la evitabilidad, componente importante de la culpa. "En definitiva, -afirma Jakobs- la imprudencia es... aquella forma de evitabilidad en la que falta el conocimiento actual de lo que ha de evitarse" (DERECHO PENAL. Parte General, Günther Jakobs. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas, SA. Madrid. 1995 p. 382). Se castiga al autor culposo porque no ha evitado un resultado desaprobado, no obstante tener objetivamente la obligación y subjetivamente la posibilidad de evitarlo. En el subjúdice el inculpado objetivamente no tenía por qué atender una orden de detención que razonablemente no tenía por qué observar. En abono de lo anterior nota este Tribunal la reiterada cita del juzgador en ese sentido, sin cuestionarse la disposición 90 inciso c) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres (N° 7331). Este mandato obliga a los conductores que circulen por carretera secundaria, en relación a los que lo hacen por carretera primaria, a dar a éstos prioridad de vía, y en el mismo sentido los que lo hacen por carretera terciaria en relación a los que circulan por vía secundaria. Al no existir señalamiento para los conductores orientados de sur a norte en el sector del accidente motivo de este estudio, debe entonces advertirse lo dispuesto en el mismo ordinal citado, inciso ch), que dice: "Cuando dos conductores se acerquen, por caminos distintos, a un cruce de carretera por caminos distintos y no exista ninguna señal que le dé prioridad a ninguno de los dos y las dos vías sean del mismo tipo, el conductor que llegue por la izquierda debe ceder el paso al vehículo que se encuentra a su derecha". En esas condiciones el inculpado M. tenía prioridad por cuanto circulando de sur a norte y el motociclista de oeste a este, obviamente llegó éste por el sector izquierdo del automovilista, debiendo entonces cederle el paso. La sentencia tiene por



establecido que las dos vías por donde circulaban ambos conductores, son de la misma naturaleza, al menos no hace la distinción entre vía primaria, secundaria o terciaria, tanto que desprecia este dato para darle importancia a la inexistente señalización del cruce (cfr. F. 221). No obstante es claro, de acuerdo a lo tratado en el dispositivo, que la ocurrencia del ilícito ocurre en una zona de un centro poblacional urbano, cuyas vías son de igual tipo [...]. Los actos imprudentes son consecuencia de la evitabilidad cuya característica es de que en ella está ausente el conocimiento actual de lo que debe evitarse. El sujeto actúa dentro de la esfera permisible del deber de cuidado, es decir, dentro del riesgo permitido, aún así el resultado de su acción no puede superarlo. El inculpatado conducía una máquina motora en condiciones socialmente admisibles. El único reproche de la sentencia es no haberse detenido en una esquina en que debió hacerlo, provocando de esa manera la colisión y como consecuencia, las lesiones al conductor. Se ha dicho, no obstante, que las circunstancias prevalecientes en el momento del percance no eran para que el justiciable obrara como el Juez exige debió haberse comportado. M. ejecutaba una maniobra aceptable dentro de un marco de riesgo permitido, y a ese respecto conviene decir que no basta para la imprudencia el incremento del riesgo, como parece entenderlo el juzgador respecto a la conducta del inculpatado: "debió haber actuado con mucho mayor sigilo, previendo, la posibilidad, como en efecto se dio, de que la inexistencia de una señal fija de alto, en la margen derecha de su sentido de vía, correspondiera no a que él tuviera prioridad de paso, sino, por el contrario, a una deficiente señalización..." (sic) (f. 225). En otros términos, la ausencia de señalización le obligaba a ser más prudente. Carga en el comportamiento diligente del inculpatado la obligación de detenerse en todo cruce de vías, aún cuando no exista señalamiento vial. La Ley de Tránsito (Arts. 89 y 90) manda detenerse en los cruces de vías en dos situaciones particularmente especiales (en función a lo tratado en este caso): Intersecciones sin prioridad de paso : a) Cuando el acceso se controla con semáforo y éste indica con la luz roja la detención. b) Cuando en defecto del semáforo una señal fija indica el "alto". Prioridad de paso: Cuando dos conductores arriben a un cruce de carreteras y no exista señal que dé prioridad a alguno de ellos y las dos vías son del mismo tipo: a) en el caso de conducirse por vía secundaria, debe dársele el paso a quien conduce por vía primaria; b) Quien lo haga por terciaria la prioridad le asiste a quien lo hace por la secundaria. Del contexto de la sentencia del a quo permite inferir que en el sitio del accidente el inculpatado no enfrentaba ni semáforo, ni señal fija de alto. Ergo, desembocaba en un cruce de carreteras en que debía, para él, regularse el paso según el orden de prioridad anotado en la ley, elemento que no aplica al caso el juzgador. No sólo el inculpatado actuaba conforme a las previsiones legales, sino que también su conducta se enmarcaba dentro de las condiciones del riesgo permitido. Tómese en cuenta que el delito imprudente surge cuando el agente rebasa la tolerancia de ese riesgo. Bien apunta la jurisprudencia al señalar que "por lo general, una gran mayoría de los acontecimientos del hombre en su vida de relación con los demás son prácticamente previsibles y evitables, de donde se colige que sería imposible el desarrollo social a menos que se admita -como en efecto se hace- un riesgo en actividades como la navegación aérea, el transporte automotor, tráfico ferroviario, cirugía, etc. Este tipo de actividades, y se podrían enumerar muchas más, son apreciadas por el derecho como socialmente adecuadas y no son calificables de culposas... De consiguiente si hay un riesgo permitido, dentro de lo que se denomina acción socialmente adecuada, es claro que la culpa penal es una acción que excede la permisión del riesgo, por lo que se trata de una acción socialmente inadecuada". (Sala Tercera, Voto 511-F de 09:00 hs del 10 de Setiembre de 1993. En el mismo sentido Voto 133-F de 08:50 horas del 24 de abril de 1992). Desde luego que la previsibilidad y evitabilidad de un acontecimiento como el atribuido al imputado, se da en razón de la conducción misma del automotor, sin embargo el tipo culposo se infringe cuando la actuación es peligrosa y descuidada. La antijuricidad de las acciones imprudentes no se basan en el resultado, sino el peligro, siendo entonces que el resultado es algo causal e inesencial. 3. El fallo condena al inculpatado porque podía evitar un resultado evitable y previsible, surgido del error de creer que tenía derecho de paso en el cruce, cuando no era así. Por ello se inclina el juzgador por la figura del



error vencible culposo contenido en el artículo 34 del Código Penal. A ese respecto razona: "...en el presente caso estamos ante un error vencible de tipo, es decir, se mantiene la responsabilidad culposa del imputado, pues si éste, efectivamente hubiera aplicado a la conducción el debido deber de cuidado en el manejo, según las circunstancias, hubiera percibido, efectivamente, la existencia de la obligación de detenerse, no interceptando la marcha del motociclista y, por ello, la colisión no se habría dado..." (f.225). Se ha dicho que el inculpado no estaba obligado a detenerse en el cruce de carreteras. Por tanto, no era posible que su comportamiento lo condicionara una situación de error porque actuaba dentro del margen de tolerancia social. La causa determinante de la colisión no la constituyó la negligente maniobra del acusado, en los términos como lo afirma el fallo, pues aquél adecuaba su conducta dentro a un marco de mínima y razonable prudencia. El nexo de antijuricidad no ha surgido en la especie por cuanto el resultado (colisión-lesiones) no dependió de la falta de cuidado del inculpado. Además el error, según el juzgador, nació porque M. creyó que en el cruce no debía detenerse. No obstante considera que ese error lo podía vencer si hubiera sido más cuidadoso. Hay que considerar que el error surge cuando el sujeto no conoce, al realizar el hecho, una circunstancia perteneciente al tipo legal. En tratándose de formas culposas el error recaería en la creencia de estar actuando diligente y prudentemente, y aún así se causa un resultado lesivo. El reproche estaría en la evitabilidad del error, siendo evitable, y no lo evitó por falta de cuidado. La censura a la conducta del imputado entonces se centra en que pudiendo haber advertido que en el cruce tenía la obligación de detenerse, al fin no lo hizo. Pero, se reitera, el encartado objetivamente no tenía la obligación de detenerse, ni subjetivamente la posibilidad de evitarlo. Es más, M.P. podía confiar que el ofendido con su motocicleta se detendría en un cruce que para él no estaba demarcado con señales de alto. Ello constituía un componente del riesgo permitido en la acción conductual del acusado. Tanto que si actuara sin tener en cuenta que otros podrían hacerlo de manera descuidada, no quebrantaría el deber de cuidado. Bacigalupo ilustra este principio de confianza diciendo que si el automovilista que atraviesa un cruce de calles a velocidad permitida y con luz verde, no infringe el cuidado debido si no ha considerado precauciones especiales para el caso de una posible infracción de otro automovilista (Cfr. Manual de Derecho Penal. Parte General. Enrique Bacigalupo. De. Temis Ilanud. Bogotá. 1984 p. 215. En igual sentido véase Johannes Wessels. Derecho Penal. Parte General. Depalma. Buenos Aires. Pág 197 y Eugenio R Zaffaroni. Teoría del Delito. Ediar. Buenos Aires pp. 333, 334). Lo anterior parte de la tesis de que quien ajusta su comportamiento al deber de cuidado, puede confiar a la vez que los demás también se comportarían del mismo modo. El inculpado no sobrepasó las condiciones del riesgo permitido y confiaba que el ofendido, y cualquier otro conductor que se desplazara por las vías aledañas, harían lo propio. El resultado era imprevisible para el justiciable. Tómese en cuenta que la efectivización de la lesión al deber de cuidado, conlleva que debe ser determinante a ese deber. En esas condiciones no lo sería cuando igualmente se hubiera producido el resultado pese a la observancia del cuidado debido. Desde el punto de vista penal es relevante la previsibilidad de aquél riesgo cuando sobrepase el riesgo permitido y que además sea objetivamente imputable. Es importante resaltar que resulta totalmente indiferente que un conductor, comportándose correctamente, piense siquiera en la posibilidad de accidente, o en poderlo advertir. En cualquier caso no hay realización del tipo. Así las cosas, no resulta admisible la tesis del error invencible de carácter escrito en el artículo 34 del texto penal sustantivo, por lo cual fue deficientemente interpretado por el juzgador."

b) Colisión de Automotor que No Acata Señal de Alto Contra Ciclista que Circula Contra Vía

[Tribunal de Casación Penal]⁴

En el primer motivo del recurso se reclama falta de fundamentación. Indica que el Tribunal no se planteó el papel del ofendido al venir contra vía. Dice que el imputado fue el único elemento probatorio utilizado en la sentencia para la condenatoria, pero el mismo dice que no vio nada. Manifiesta que no analizó el Tribunal la responsabilidad del agraviado al conducir contra vía. Indica que la sentencia se plantea la situación de que si el imputado hubiera detenido completamente su automóvil no se habría producido el accidente, pero no hace referencia a qué hubiera sucedido si el ofendido no hubiera ido contra vía. En el segundo motivo por la forma se reclama inobservancia de las reglas de la sana crítica, ya que la magnitud de las lesiones del ofendido lleva a sostener que venía a gran velocidad, ya que de haber venido despacio habría esquivado el automóvil del imputado. Señala es factible que el imputado se haya fijado y no haya visto nada. En el tercer motivo del recurso se reclama violación al debido proceso, ya que la sentencia valora erróneamente la manifestación del imputado y no analiza el hecho de que también el ofendido faltó al debido cuidado. Dice que la única prueba que se toma es la declaración del imputado de que venía a 10 kilómetros por hora y no vio nada, por lo que procede a doblar. Manifiesta que no hay ningún testigo del accidente y no obstante ello condenó al imputado, sin haber analizado el papel que pudo haber desempeñado el propio ofendido, con su descuido, negligencia e impericia. En el recurso por el fondo se alega inobservancia de los artículos 1048 del Código Civil, 78 inciso c) de la Ley de Tránsito, 30 y 31 del Código Penal y 5 del Código Procesal Penal. Indica que en la sentencia se tuvo por acreditado que el ofendido transgredió el artículo 78 inciso c) de la Ley de Tránsito al circular contra vía, por lo que causó por propia falta su lesión, no obstante lo cual no se le impuso ninguna sanción. Agrega que el imputado no está obligado conforme al artículo 1048 del Código Civil a reparar el perjuicio que se causó por culpa de la víctima. Dice que el ofendido actuó con dolo eventual. Manifiesta que el imputado tomó las previsiones, ello al mermar la velocidad a diez kilómetros y fijarse para ver si venía algún vehículo. Señala que la sentencia no analizó los elementos de la culpa, de acuerdo al artículo 30 del Código Penal. Indica que el imputado actuó conforme al debido cuidado y más bien quien incurrió en culpa fue el ofendido, ello al transitar por una calle por la que no había paso Se resuelve. Los reclamos que se formulan por la forma en general coinciden con el alegato por el fondo formulado. Lo que se discute en definitiva es si puede atribuírsele responsabilidad penal al imputado por el hecho de no percatarse al llegar a la señal de alto, que el ofendido circulaba contra vía en su bicicleta. Los diversos alegatos formulados lo que discuten es el fondo del asunto, o sea si puede afirmarse que el accidente fue ocasionado por la falta del debido cuidado del imputado, o bien debe concluirse que fue producido por la acción del ofendido de circular contra vía. Siendo esos los alegatos corresponde resolver el recurso por el fondo, ello por razones de economía procesal y porque, como se dijo, los alegatos tienen relación con el fondo. En la sentencia se tuvieron por probados los siguientes hechos: *“1. Alrededor de las cinco horas y cuarenta y cinco minutos del día cuatro de abril del año dos mil uno, sin que pueda determinarse la hora exacta, el aquí ofendido Enrique Ramos Vargas viajaba contra vía en su bicicleta con dirección de este a oeste sobre la vía que pasa frente a la pulpería el Edén en San Joaquín de Flores con destino final a su lugar d (sic) trabajo en el Hotel Costa Rica Marriot. 2. En ese mismo momento el señor acusado Eduardo Solís Vargas conducía el vehículo marca Isuzu tipo rural, placa número 24402, con dirección de oeste a este sobre la vía ya señalada. 3. Al llegar a una intersección que se ubica cien metros al este de la citada pulpería, el acusado, sin observar si con dirección este a oeste viajaba otro vehículo, faltando de esa forma a su deber de cuidado consistente en manejar a la defensiva, procedió a virar a su izquierda a una velocidad aproximada*

de diez kilómetros por hora, para tomar la vía con dirección al norte, sin detenerse de previo y asegurarse que en sentido contrario no venía ningún otro vehículo, lo que hizo que su vehículo se interpusiera en el carril por el cual transitaba contra vía el ofendido, y que éste (sic) último colisionara la bicicleta contra el vehículo conducido por el acusado a la altura del stop del guardabarro derecho, cayendo inmediatamente el ofendido sobre la vía. 4. La colisión ocurrió propiamente en el cruce, en una vía de asfalto que para el momento del accidente se encontraba seca, y el tiempo atmosférico estaba despejado (...)" (folio 283). A continuación la sentencia hace referencia a las lesiones sufridas por el ofendido como consecuencia del accidente, que le provocaron una incapacidad por dos meses y una pérdida de un diez por ciento de la capacidad general orgánica. En definitiva en este asunto la falta del debido cuidado que se le ha atribuido al imputado es que al llegar a una señal de alto, no se cercioró de que contra vía no viniera ningún vehículo, resultando que efectivamente el ofendido conducía su bicicleta hacia una dirección sobre la que no existía autorización para circular, puesto que los vehículos solamente podían circular en dirección oeste a este, mientras el ofendido iba de este a oeste. Ello queda claro de la relación de hechos tenidos por probados, que fue transcrita arriba. Además los hechos probados son reiterados en el apartado 2.1 de la sentencia (folios 284-286). Se le atribuye al imputado no "manejar a la defensiva", al no "(...) haber detenido completamente su marcha previamente y haberse asegurado que en sentido contrario no venía ningún otro vehículo, aún y cuando viniera contra vía" (el subrayado no es del original) (folio 285). La atribución de esa falta al debido cuidado es reiterada en el apartado 2.2.1 de la sentencia (folios 286-287). La sentencia es totalmente clara en cuanto a que el ofendido circulaba contra vía ese día (folios 288-289), descartándose incluso que hubiera ingresado por una vía alterna (folios 288), a lo que debe agregarse aun en ese supuesto no habría tenido derecho a circular contra vía (véase folio 290). Es importante anotar que la responsabilidad penal por hecho culposo no puede fundamentarse en la mera infracción de la reglamentación de tránsito, sino debe establecerse la relación entre dicho quebranto y el resultado producido, de modo que el mismo sea consecuencia de un riesgo no permitido, siendo de suma importancia el fin de la norma que establece los límites del riesgo permitido y con ello a partir de cuándo el riesgo llega a ser no permitido. Relevante con respecto al caso concreto es la normativa relacionada con las señales fijas de alto. En lo atinente a ello el artículo 78 inciso c) de la Ley de Tránsito indica que los conductores deben "observar y cumplir con las señales verticales y con las demarcaciones en las vías públicas". De acuerdo con el artículo 89 inciso ch) de la Ley de Tránsito: "Si se trata de un acceso controlado con señal de 'alto', el conductor debe detener el vehículo completamente en la línea de parada demarcada sobre la calzada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y sobre la vía con prioridad de paso no circule ningún vehículo. Si no existe la línea de parada, se detendrá al entrar al punto más cercano de la vía que va a cruzar y, para realizar tal maniobra, le cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada". Esta norma tiene relación con el artículo 131 inciso j) de dicha Ley, que indica que debe pagarse por el conductor una multa de cinco mil colones "a quien viole la preferencia de paso, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 89, 90, 91 y 92 de esta Ley". Por otro lado, en lo correspondiente al derecho de paso de los peatones indica el artículo 132 que se impondrá una multa de dos mil colones: "Al conductor de un vehículo que al virar en una intersección de las vías públicas, no ceda el paso a los peatones que se encuentren en la calzada, como se dispone en el artículo 89, incisos b) y ch) de esta Ley". De la relación de estas normas debe concluirse que con respecto a las señales de alto, los conductores que deben hacer un alto deben respetar la prioridad de paso con que circulan otros vehículos, además deben cederle el paso a los peatones que se encuentren en la calzada. Ese es el sentido a dichas señales. Es ajeno a dichas señales de alto el que el conductor se cerciore de que no circulen vehículos contra vía, puesto que a ello no se hace referencia con la prioridad de paso. En el caso concreto debe anotarse que se parte en la sentencia que el imputado en realidad aminoró su marcha y a una velocidad de unos 10 ó 15 kilómetros procedió a virar a la derecha, luego de haberse fijado que no circularan vehículos con prioridad de



paso, o sea en dirección de oeste a este. Es cierto que se parte de que el imputado no detuvo totalmente su vehículo, como correspondía de acuerdo con la Ley de Tránsito en una señal de alto, pero el resultado producido, o sea el accidente en que fue lesionado el ofendido, se encontraba fuera del resultado que se persigue evitar a través de la señal de alto, que abarca, como se dijo, el respeto de la prioridad de paso de los vehículos que circulan con vía, para evitar accidentes, pero no se trata de evitar que se ocasionen accidentes con vehículos que circulen contra vía. Por lo anterior no puede considerarse que el resultado lesiones producido al ofendido le pueda ser imputable objetivamente al imputado, correspondiendo el dictado de una sentencia absolutoria a su favor, con lo que se declara con lugar el recurso por el fondo. Se absuelve al imputado Eduardo Solís Vargas del delito de lesiones culposas en perjuicio de Enrique Ramos Vargas. Se declara sin lugar la acción civil resarcitoria, puesto que no puede considerarse que exista una responsabilidad civil del imputado, ya que no puede estimarse que el resultado producido se haya producido por su culpa, al no podersele imputar el mismo a dicho título, de acuerdo con las consideraciones hechas arriba (Art. 1045 del Código Civil). Se une a ello que no puede estimarse que sea de aplicación algún supuesto de responsabilidad objetiva, de acuerdo con el artículo 1048 del Código Civil, unido a que en definitiva el resultado fue producido por la culpa de la propia víctima, al circular contra vía. Sin especial condenatoria en costas, de modo que se exime del pago de las mismas a la parte actora civil y querellante, ello tomando en cuenta la exigencia de una razón plausible para litigar, considerando la magnitud de las lesiones ocasionadas al ofendido y que la discusión en este asunto es de carácter jurídico, resultando que incluso en sentencia del Tribunal de Juicio se le había dado la razón a la parte querellante y actora civil.

ADVERTENCIA: El Centro de Información Jurídica en Línea (CIJUL en Línea) está inscrito en la Universidad de Costa Rica como un proyecto de acción social, cuya actividad es de extensión docente y en esta línea de trabajo responde a las consultas que hacen sus usuarios elaborando informes de investigación que son recopilaciones de información jurisprudencial, normativa y doctrinal, cuyas citas bibliográficas se encuentran al final de cada documento. Los textos transcritos son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el pensamiento del Centro. CIJUL en Línea, dentro del marco normativo de los usos según el artículo 9 inciso 2 del Convenio de Berna, realiza citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley N° 6683 (Ley de Derechos de Autor y Conexos); reproduce libremente las constituciones, leyes, decretos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de la Ley N° 6683. Para tener acceso a los servicios que brinda el CIJUL en Línea, el usuario(a) declara expresamente que conoce y acepta las restricciones existentes sobre el uso de las obras ofrecidas por el CIJUL en Línea, para lo cual se compromete a citar el nombre del autor, el título de la obra y la fuente original y la digital completa, en caso de utilizar el material indicado.

- 1 HERNÁNDEZ SUÁREZ, David. (2003). *Ley de Tránsito: Comentada, anotada y concordada*. Tomo I. Editorial Jurídica Continental. San José, Costa Rica. Pp 87-90.
- 2 ASAMBLEA LEGISLATIVA. Ley 7331 del trece de abril de mil novecientos noventa y tres. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Fecha de Vigencia desde el 22/04/1993. Versión de la norma 28 de 28 del 23/05/2012. Datos de la publicación: Gaceta N° 76 del 22/04/1993, Alcance: 13.
- 3 TRIBUNAL DE CASACIÓN PENAL. Sentencia 376 de las catorce horas del veinticinco de mayo de mil novecientos noventa y ocho. Expediente: 97-001020-0008-PE.
- 4 TRIBUNAL DE CASACIÓN PENAL. Sentencia 317 de las once horas con cincuenta y dos minutos del primero de abril de dos mil cuatro. Expediente: 01-601788-0497-TC.